

МОРПЛАВАНЕТО 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 МОРСКА ПРОСВЕТА И ОБИКОРА

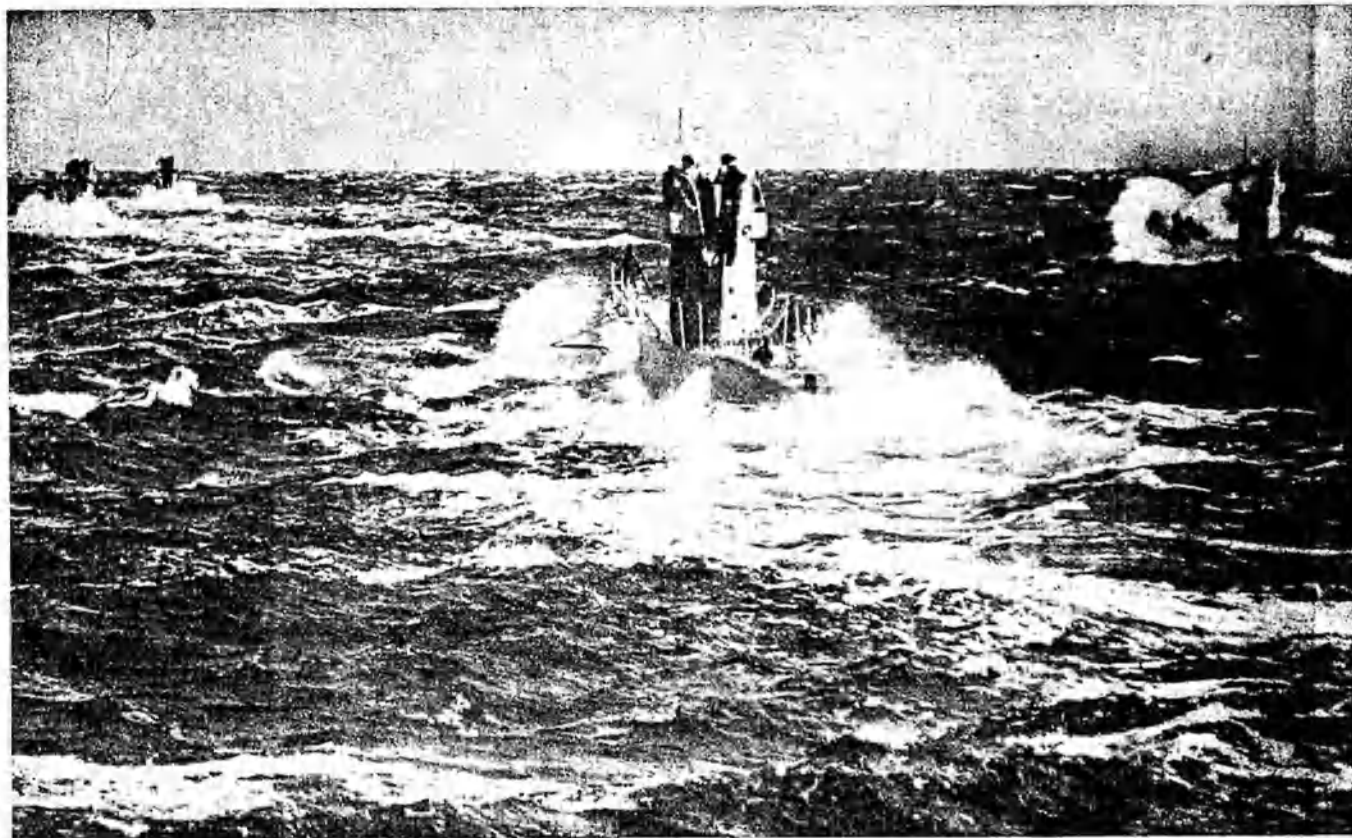
ВЪЖКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Година IV.

Варна, 1 ноември 1937 год.

Брой 76.

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



Съвременна флотилия подводници въ развълнувано море.

КАЛЕНДАРЪ НА
„МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“

— На 10 октомври 1916 год. първият български подводник № 18 е атакувал един руски изстрѣбител и 2 моторни лодки, обстрелващи позициите на нашите войски при с. Татладжикъ (южно отъ Кюстенджа). Поради бързия ходъ на изстрѣбителя и навременното откриване следата отъ торпедото, последното не могло да попадне въ целта.

— На 14 октомври 1915 год., при нашата намѣса въ Свѣтовната война, Черноморскиятъ ни флотъ разполагалъ съ следния личенъ съставъ и сръдства за воюване: офицери, подофицери и моряци 3,265; 6 торпедоносца: „Дръзки“, „Храбри“, „Строги“, „Смѣли“, „Шумни“ и „Летящи“ две плаващи торпедни батареи, поставени на позиция при входа на пристанището; шестъ транспортни параходи взети отъ Българското Т. П. Д-во: „Варна“, „България“, „Царь Фердинандъ“, „Борисъ“, „Кирилъ“ и „София“. Учебниятъ кръстосвачъ „Надежда“ билъ разоръженъ и орждията му били поставени на брѣгова позиция.

— На 19 октомври 1916 год. презъ нощта отрядъ торпедоносци въ съставъ: „Строги“, „Дръзки“, „Смѣли“ и „Летящи“ подъ командата на капитанъ-лейтенантъ Серафимовъ, недалечъ отъ брѣга, срещу с. Татладжикъ поставили минно гнѣздо отъ 24 заградни мини.

Отъ тоя воденъ районъ предъ Татладжикъ руските бѣйни кораби, чрезъ артилерийска стрелба постоянно заплашвали дѣсния флангъ на III Армия въ Добруджа.

— На 25 октомври 1915 год. въ Варненския заливъ се появи германскиятъ подводникъ „УБ 17“ подъ командата на лейтенантъ Вернеръ.

— На 27 октомври 1915 год. къмъ 9 часа, рускиятъ черноморски флотъ въ съставъ: 1 линейенъ корабъ новъ типъ и 3 стари, 2 леки кръстосвача, 14 изстрѣбителя, 1 самолетоносачъ, 5 спомагателни кораби и 7 водосамолета, въоръжени общо съ: 22—30'5 см., 8—20'3 см., 24—15 см., 20—13 см., 27—10 см. и 63—7'5 см. орждия започналъ усиленъ бомбардировка на Варна.

Атакувани смѣло отъ двата подводника „УБ 17“ и „УБ 18“, корабитѣ на руския флотъ прекратили стрелбата и бързо се оттеглили.

— Презъ месецъ октомври 1915 год. торпедоносците отъ Дунавската флотилия „Ботевъ“ и „Левски“, заедно съ 8 австроунгарски монитори охраняватъ брѣга на Дунава и лѣвия флангъ на Армията, действащата въ Добруджа.

КОЛОНА ЗА ЧЕТЦИТЕ

Отъ началото на IV-а годишнина редакцията откри специална колона за четците, въ която ще се помѣстватъ кратки отговори на зададени отъ тяхъ въпроси.

Никола Марковъ ученикъ—Пловдивъ—моли да му се обясни, какъ става изваждането на корабитѣ на сухо.

Изваждането на корабитѣ на сухо става посръдствомъ докове, които биватъ плаващи и сухи или посръдствомъ елинги.

Плаващиятъ докъ представлява една плаваща постройка, състояща се отъ основа (дъно) и две стени, снабдена съ две голѣми щерни въ дъното и стениѣ. Посръдствомъ помпи щернитѣ могатъ да се пълнятъ съ вода и изпразватъ. Когато искаме да извадимъ единъ корабъ, то щернитѣ сенапълватъ, вследствие на което докътъ потъва толкова въ водата, че корабътъ може свободно да навлѣзе между стениѣ му. Следъ това водата се изчерпва отъ щернитѣ съ помпи и цѣлата система олеква, изплава и повдига кораба на повърхността на водата. За спускане кораба, ще трѣбва наново да се потопи докъ, като се напълнятъ щернитѣ съ вода.

Сухиятъ докъ е единъ сухъ басейнъ, който се намира въ сѣдство съ морето, отдѣлено отъ него съ една водонепропускаема врата. При вадене на кораба, въ басейна на докъ, чрезъ особни помпи и тръби, се впуска вода, а вратата се отваря и корабътъ свободно влиза въ докъ. Следъ това вратата се затваря добре, водата се изчерпва съ помпитѣ, корабътъ остава на сухо лѣга на основата на докъ и се закрѣпва къмъ стениѣ му. За излизане на кораба обратно въ морето, трѣбва предварително басейнътъ да се напълни съ вода, която ще повдигне кораба, да се отвори вратата, и тогава корабътъ излиза отъ докъ.

Елингътъ е постройка за изваждане малки кораби на сухо. Той се състои отъ една наклонена площъ, една шейна, машини и вѣжа за теглене на шейната. За да може изваждането и спускането да върви равномерно, понѣкога върху основната площъ сж поставени релси, а на шейната колела, които се движатъ по релситѣ.

Въ Варна има построенъ докъ отъ едно частно предприятие, кждето поправятъ наши кораби и чуждестранни, случайно дошли въ българските пристанища и нуждаещи се отъ почистване и поправка.

ПОЩА

Редакцията благодари за следнитѣ постъпили дарения:

1. Петъръ Димановъ Лѣсковецъ сумата 20 лв.
2. Добри Пиперковъ Г. Орѣховица сумата 20 лв.
3. Гини Димановъ Лѣсковецъ сумата 20 лв.
4. Панайотъ Трифоновъ Гара Гор. Орѣховица сумата 20 лв.
5. Василь Шикалановъ Г. Орѣховица сумата 15 лв.
6. Крумъ Атанасовъ Г. Орѣховица сумата 10 лв.
7. Василь Будаковъ Г. Орѣховица сумата 10 лв.
8. Гини Куциловъ Г. Орѣховица сумата 10 лв.
9. Тодоръ Тоневъ Г. Орѣховица сумата 10 лв.
10. Панайотъ Д. Ивгановъ Г. Орѣховица сумата 10 лв.
11. Божилъ Катрековъ Г. Орѣховица сумата 10 лв.
12. Милю Къневъ с. Черганово сумата 10 лв.

(Следва)

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

— Умоляватъ се абонатитѣ, при промѣна на адреситѣ да известяватъ своевременно редакцията, като съобщаватъ и абонаментния си номеръ.

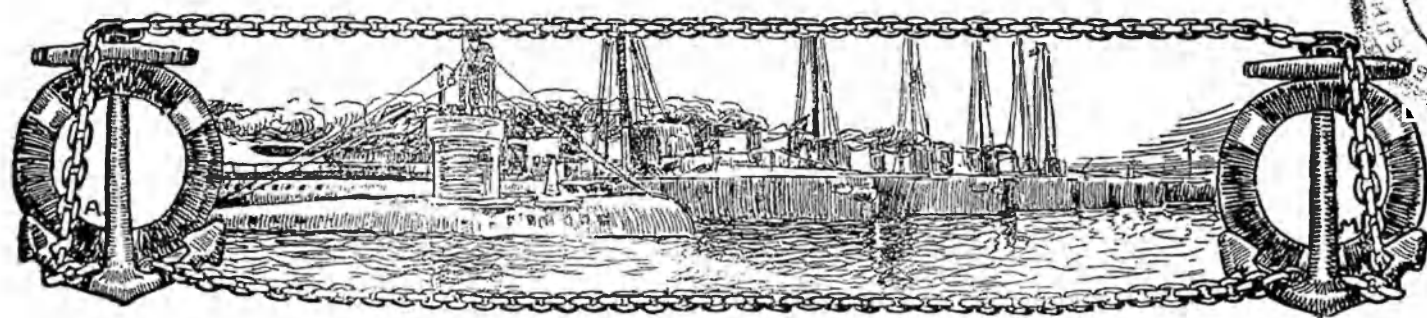
Въ отговоръ на постъпилитѣ запитвания за цената на вестника и условията за получаването му, известяваме на изявилитѣ желание да се абониратъ, че вестникътъ се изпраща даромъ, по възможностъ на всички, които желаятъ да го получаватъ, безъ вноса за абонаментъ; редакцията приема само дарения, които се отбелязватъ въ отдѣла Поща.

Всички писма, снимки, помощи да се изпращатъ на адресъ МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ—ВАРНА.

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

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

— Въ отговоръ на запитванията съобщаваме, волнитѣ пожертвувания за вестника да се изпращатъ по пощата съ пощенски записъ или въ гербови и пощенски марки.



ТЕЗОИМЕННИЯТЪ ДЕНЬ НА Н. В. ЦАРИЦА ИОАННА.

Презъ мрачната епоха на петвъковното робство, като свѣтли лъчи на сгрѣващо слънце, проникватъ дѣлата на народнитѣ будители отъ преди освободеніето ни.

Тия свѣтли дѣла, записани съ златни букви въ исторіята на българския народъ, сѣ служили и винаги ще служатъ за примѣръ на всички, които изпълнени съ чувство на истинско родолюбие, сѣ се отдавали и ще се отдаватъ въ служба на народа.

Денътъ въ който българскиятъ народъ манифестира нравствената си мощъ съ чувствуването на народнитѣ си будители, е Тезоименниятъ день на

Нейно Величестволюбимата на българския народъ царица.

Какво щастливо съвпадение, каква народна

—тамъ, гдето се събиратъ народностнитѣ синове, които чувствуватъ и разбиратъ голѣмата задача, която имъ предстои.

Нека се разпилѣятъ всички мъгли предъ нейния образъ благъ, образъ на майка на единъ трудолюбивъ народъ, правдивъ въ историческото си съществуване и героиченъ въ защитата свободата, символъ на която е НЕЙНО ВЕЛИЧЕСТВО съ Августейшия си съпругъ, НЕГОВО ВЕЛИЧЕСТВО ЦАРЯ.

Нека Божиата благословия да бжде надъ нея за радостъ на цѣлия



Нейно Величество Царица Иоанна.

гордостъ—българската царица, въ трема на народнитѣ ни будители

български народъ, за честь и слава на Царь и България.

МОРСКА МИСЪЛЪ

АНГЛИЙСКИЯТЪ ФЛОТЪ И СРЪДИЗЕМНО МОРЕ.

Морските въпроси, които интересуват Англия и Италия въ срѣдиземноморския басейнъ, сж вѣроятно известни на читателя. Докато основната задача на британския флотъ е да осигури своя отъ особено значение надлъженъ пжтъ, Гибралтаръ — Малта — Суецъ, гарантиращъ морската търговия на Великобритания, основната задача на италианския е да осигури съобщенията въ източната частъ на сжщия басейнъ.

Това е, тъй да се каже, основната стратегическа задача. Нейната важностъ за Италия е очевидна. Но важността за Англия е много по-сложна и обширна, и ето защо:

Статистическиятъ отдѣлъ на търговския департаментъ на Лондонския адмиралтейство дава изчерпателни данни за това. Отъ тѣхъ се вижда, че презъ течение на една година всѣки день морската търговия на Англия съ индийската, австралийската и китайската зони, преминаваща по надлъжния срѣдиземноморски пжтъ, се оценява на не по-малко отъ 151 милиона лири стерлинги (включително и ценните товари превозвани отъ корабитѣ). Процентно превозваниятъ материалъ се раздѣля на: 97% — за чай и конопъ, 90 — за каучукъ, 89 — за вълна, 86 — за азотни соли, 77 — за кълчища, 76 — за магнезии, 71 — за олово, 63 — за оризъ, 50 — за сирене и масло; по сжщия пжтъ се пренася огромно количество смразено месо, масла, хранителни и смазочни материали, цинкови руди, медъ, безъ да споменаваме за наливните параходи, превозващи иракски, персийски и източно индийски нефтъ. Всѣка седмица шестъ милиона тона съестни продукти и двадесетъ милиона тона бруто различни материали се доставятъ по този пжтъ въ пристанищата на съединенитѣ кралства.

За подържането на тази грандиозна циркуляция отъ товари 3,000 транспортни ежедневнo работятъ въ пълно напрежение. Товарятъ се, разтоварватъ се и въ безкрайна лента се движатъ на изтокъ и западъ презъ Срѣдиземно море, а при излизането въ Индийския океанъ се прѣскаатъ по четири направления: къмъ Индия, Китай, Австралия и Нова Зеландия. Поражаваща е картината, която представява, какво нѣщо е за Англия надлъжниятъ срѣдиземноморски пжтъ. Тази картина

сжщо ни дава ясна представа, какво постресгущо впечатление и какъвъ разливъ би произлѣзълъ въ метрополията, ако настане нѣкакво усложнение на този жизнено важенъ пжтъ. Минаването на корабитѣ по дѣлгия и опасенъ пжтъ около носъ Добря Надежда, не може да не се отрази върху благополучието на Англия. Този преходъ ще наруши установения вече начинъ на търгуване, а освенъ това ще се яви нужда отъ постройка на нови пристанища, съ необходимитѣ за целта съоръжения и, въпрѣки всичко, не ще предпази търговскитѣ кораби отъ риска да бждатъ нападнати отъ голѣмитѣ италиански подводници, които иматъ районъ на действие 10,000 мили. Тѣ ще съумѣятъ да преминатъ въ Атлантически океанъ, тъй като презъ Свѣтовната война преминаваха въ него презъ Гибралтаръ и Ламаншъ германскитѣ подводници.

Ясно е тогава, защо най-малкото политическо недоразумение надъ Срѣдиземно море предизвика Англия да засили веднага своитѣ срѣдиземноморски ескадри и да предвиди въ бюджета си суми и средства, за да създаде флотъ напълно способенъ да противостои на всѣки противникъ или на всѣка комбинация отъ неприятелски морски сили.

Това сжщо предизвика англичанитѣ да включатъ въ състава на срѣдиземноморската си ескадра едни отъ най-мощнитѣ си въ свѣта линейни кораби „Худъ“ и „Реноунъ“. До скоро тази ескадра се състоеше отъ шестъ суперъ дреднаути (4 типъ „Куинъ Елизабетъ“, плюсъ „Ройлъ Соверинъ“ и „Роялъ Окъ“), 9 кръстосвача, 4 водача, 32 изстребителя, 8 подводника и два хвърчилоносача. Но ако успѣшното развитие на сухопжтната армия се оценява не само по числото на пушките и орждията, танковетѣ и полковетѣ, а още и по цѣлата съвокупностъ отъ други фактори, отъ които позиционното положение е свързано съ тила, и което едва ли не играе решающа роля, подобно на това и успѣхътъ за развитието на боевата мощъ на морскитѣ сили не се оценява само по числото на орждията, вмѣстимостта на горивнитѣ цистерни и мощността на машинитѣ, но така сжщо и отъ позиционното положение т. е. отъ налчието на главнитѣ и маневрени бази и тѣхното геогра-

фическо и стратегическо положение и обзавеждане, което дава изходното положение за оперативното развъртане на морскитѣ сили и за подържането на тѣхнитѣ успѣшни действия. Погрѣшно е да се смѣта, че въ време на война флотътъ може свободно да се движи на всѣкжде. Всѣко негово излизане въ морето е свързано съ голѣми рискове и поради това той може и трѣбва да излиза само при изпълнение на напълно опредѣлени задачи, изискващи винаги предварителна щателна подготовка. Въ останалото време флотътъ е тѣсно свързанъ съ своитѣ бази.

До скоро време като главна и единствена оперативна база на английския флотъ въ Срѣдиземно море служеше, както е известно, Малта, което между прочемъ показваше, че английското адмиралтейство, никога до сега не бѣ имало предвидъ опасността отъ италианския флотъ като свой противникъ. Колко скоро, обаче, това се случи и принуди англичанитѣ да изоставятъ Малта, като съсрѣдоточатъ флота си въ източната частъ на Срѣдиземно море, кждето тѣ нѣматъ нито една база, отговаряща на съвременнитѣ изисквания!

И трѣбваше да се направи това, въпрѣки опита на последнитѣ революционни събития въ Египетъ (края на 1923 г.) когато британското командование срещна не малко затруднения при дислокацията на флота, съсрѣдоточенъ тукъ за защита на Суецкия каналъ и за въоръжено въздействие върху Египетъ. Стана нужда флотътъ да се разпрѣсне по различнитѣ пристанища, па даже и отдѣлни заливи, като Драгомествъ на западното крайбрѣжие на Гърция. Но тогава не го заплашваха никакви противникови морски сили, и по съставъ той бѣше много по-малкъ отъ сегашния.

Сегашната опасностъ и свързанитѣ съ нея затруднения сж се удесеторили, и предъ британското командование е поставена тежката задача да осигури безопасна и удобна стоянка на голѣмото число кораби.

Най-удобна въ стратегическо отношение е тази на островъ Кипъръ, но тя има само три залива, които по своята дълбочина сж достъпни само за торпедоносцитѣ и подводницитѣ. Отъ лежащитѣ на малоазий-

атското крайбрежие три пристанища Акра, Хайфа, Яфа, най-добро е второто пристанище, но неговото обзавеждане още далеч не е завършено, и то може да побере въ себе си само една ограничена част от корабите. По нататък е пристанището на Порт Саид, но там могат да влезат само малките и средно големите кораби, включително и кръстосвачите. На запад от него е пристанището на Александрия, където сега е съсредоточено основното ядро на британския флот от петте супер-дреднаута, начело с „Куин Елизабет“, където е флагът на главнокомандващия. Тук, обаче, като чисто търговско пристанище, няма достатъчно съоръжения за ремонтване на бойните кораби.

Добра котвена стоянка е пристанището Солум, разположено на границата между Египет и Триполи, но тя е открита за един флангов удар откъм Триполи и за северните и източни вятрове. Като се вземе всичко това предвид, и че арсеналите, работилниците и доковете на Малта са подложени на унищожение откъм въздуха още в първите часове на войната, и че връзката с Гибралтар, разполагащ с докове, ще бъде затруднена от необходимостта да се направи пролив през един сравнително тесен проход между Сицилия и Тунис, надъ който господства Италия, и където промъкваният се ще рискува да се подложи на въздушните и подводни атаки; като се вземе под внимание също, че обзавеждането и снабдяването на всички останали пристанища, с които разполага тук английският флот се ограничава с работилници и малки повдигателни кранове, с които би могли да се произведат само дребни текущи ремонти, и че лежащият на страна Аден представлява от себе си само укрепена товарителна станция, — като се вземе всичко това предвид, не може да не се признае, че положението на британското командване е сериозно затруднено по отношение на продължителното издържане на големия флот тук и на оперативното развъртане на неговите сили за успешни действия. Става ясно, защо Лондонът тъй настойчиво се опитваше да получи съгласието на Париж за използването на тукашните френски бази и арсенали.

Във свършенно друга светлина се рисува положението на италианския флот, притежаващ цяла мрежа от добре обзаведени бази.

Като прибавим към това и многочислените първокласни кръстосвачи и подводникови флотилии и мощните въздушни сили, итали-

анският флот свободно ще може да носи една активна борба по британските съобщителни линии и то не само в източната част на Средиземно море, а и в останалата. Подводниковите бази в Лерос и Родос в Егейско море, наред с големите бази в центъра на Средиземно море, като Таранто, Месина, Августа, Трапани, Палермо и Каляри, в съединение с североафриканските бази на Триполи и Бенгази, създават мощната мрежа от опорни пунктове, прекрасно способстващи за бързо развъртане на силите, за една или друга операция, и позволяват да се води една продължителна упорита кръстосвачна и минна война. Географическото положение на Италия ѝ дава в случая грамадно стратегическо преимущество. На това положение има и своята опасност при дадената обстановка. Ако италианският флот е в състояние да разкъса британския надлъжен път и да заплаши средиземноморските комуникационни линии на Англия, то британския флот, като владящ ключовете на Гибралтар и Суец, може буквално да задуши подвозването на сурови материали и съестни продукти към Италия и да прекъсне напълно връзките ѝ с нейните колонии.

Затрудненото стратегическо положение на британската средиземноморска ескадра се явява предмет на оживени коментари в италианските морски кръгове. Особено тя възбужда представителите на така наречената „млада школа“, която твърди, че съвременните подводни флотилии, с които Италия разполага, могат да лишат всяка неприятелска ескадра от възможността да води настъпателни операции. Тъй както, когато в Дарданелската операция активните действия на германските подводници и потапянето на „Триумф“ и „Мажестик“ принуди съглашенския флот да прекрати операцията и да се блокира в мудренското пристанище, подобно на това, казват същите представители на тази школа, и британската линейна ескадра ще бъде принудена да се затвори в пристанището на Александрия.

Един от представителите на тази млада школа в един свой научен труд върху действията на подводниците, казва:

„Съвременният подводник ще изпъди от повърхността на водата линейните кораби, тъй както автомобилите изгониха конете. Подводниците и самолетите, това е силата на сегашния ден... Да си припомним войната. Англичаните тръбваше да мобилизират 2,500 трални

кораба, за да потопят приблизително за една година 50 германски подводника, докато за същия период от време, от 20 октомври 1914 год. до 31 юли 1915 год., същите тия 50 подводника потопиха 10 бронирани кораба и над 350 търговски такива“.

Въ потвърждение на своите мисли същият автор привежда мислите на известния английски адмирал Перси Скот и на германския адмирал Шеер, които в своите мемоари казват че 57 подводника са напълно достатъчни за да блокират Англия.

„У нас, — казват италианците, — тук са 75, от които 60 съвременни, и ние няма да блокираме Англия, а само югоизточния жгъл на Средиземно море, където е разположен флотът, лишен от докове и ремонтни средства, т. е. обречен ако не на бездействие, то сигурно на голяма предпазливост“.

Всичко това до известна степен е вярно; така също и възможността за активни действия на подводните и минни италиански флотилии никой не отрича. Тук обаче, има едно голямо — „но“.

Да допуснем, че италианските подводници са блокирали Александрия. Няма никакво съмнение, че веднага блокираният район ще се напълни с британски изтръбители, тралчици, бързоходни катери и други подобни противоподводни кораби, които изиграха не малка роля в миналата война. Най-напред с тях ще се срещнат подводниците. Ще започне продължителна и упорита борба за очистване на морето.

Въ тази борба и двете страни ще се поддържат от кръстосвачните си сили. И наистина, тук преимущество не е на страната на Италия. Но след кръстосвачите идват линейните кораби, всекога готови да се притекат на помощ. Въ края ще стане това, че този ще може да изгони подводниците от морето, който ще може да извика главните си сили на противника на бой, или, иначе казано, този, който притежава по-силен линейен флот. Такова е, до известна степен, мнението на представителите на така наречената „стара школа“. Бъдещето, ако не ни се удаде да го избугнем, ще покаже кой е прав. Въ всеки случай, може да се предвиди, че една война в Средиземно море между Англия и Италия ще се затегне извънредно много, защото тактическото превъзходство на едната страна се балансира от стратегическото преимущество на другата.

Мичман от флота.

ОБУЧЕНИЕ - ВЪЗПИТАНИЕ И ОБНОВА

Влиянието на нравствения елементъ за успѣха въ морския бой.

Петъръ Велики бѣ казалъ: Храброто сърдце и исправното оржие сж най-добрата защита на държавата.

Наполеонъ допълни, че на война $\frac{3}{4}$ отъ успѣха зависи отъ нравствения елементъ и само $\frac{1}{4}$ отъ материалнитѣ условия.

Духовниятъ животъ на кораба е отъ първостепенно значение и всѣки отъ служащитѣ, като се почне отъ адмиралтѣ и свърши съ моряцитѣ, има дѣлъ въ дейността му. Да се въведе едно или друго оржие, едно или друго боево материално сръдство зависи отъ висшето началство, но бодростта на духа въ личния корабенъ съставъ се намира въ ржцетѣ на началницитѣ и затова да се изучаватъ и прилагатъ начинитѣ какъ ще се достигне успѣхъ въ това направление е тѣхната прѣка длъжностъ.

Следъ завършване на боя, единствената разлика между победители и победени е въ различното състояние на духа. Въ победения той е пониженъ, изчезналъ, а въ победителя той достига най-висшата степенъ на подъемъ. Въ материалнитѣ загуби въ повечето случаи разликата е малка.

Ако победителътъ следъ своята победа каже, че е изморенъ материално и нравствено, че не може да воюва повече, то победата му ще даде нищожни резултати.

Подъ нравствена издържливостъ въ военния смисълъ трѣбва да разбираме: 1. Находчивостъ доведена до тази степенъ, че човѣкътъ да не се изгубва при каквато и да е изненада. 2. Решителностъ и упорство. 3. Способностъ да се обсъжда хладнокрѣвно положението въ най-критическитѣ минути.

Въ морския бой нравствения елементъ има още по-голямо значение отколкото въ армията. Тамъ обикновениятъ бой се започва лека полека и бойцитѣ успѣватъ да се огледатъ; въ морския бой при съвременнитѣ голѣми скорости разчета на време не се прави съ часове, а съ секунди. Петъ секунди ако повърнете кърмилото на стена ще тараните; закъсните ли съ петъ секунди, васъ ще таранятъ.

Състоянието на духа въ личния корабенъ съставъ зависи много отъ взаимнитѣ отношения на всички лица, чиято областъ на действие се отнася до морското дѣло. Ако вземемъ два съвършено еднакви кора-

ба, съ еднакви командири, но духътъ на едина отъ тѣхъ да се повдигне и духътъ на другия да понижимъ съ мѣмрене, забележки и незадоволство, като не допустимъ лжчъ отъ надежда на поправяне мнението отъ началството, то на пѣвия отъ тѣхъ ще се отдаде всичко да изпълни, а отъ втория не може да се очаква починъ и смѣли решения, а по скоро боязливостъ и неувереностъ въ действието. Това различие може да се прояви и въ военнo време съ тази разлика, че неуспѣхътъ въ мирното време не е толкова важенъ, а отъ успѣха или неуспѣха на война зависи всичко.

Наставления за това какъ да се поддържа нравствената енергия и повдига духа въ обслугитѣ на военнитѣ кораби се заключаватъ въ множество съвети и личния примѣръ на началника, а хората сж толкова различни по умъ и характеръ, че единъ и сжщи съветъ не е подходящъ за две различни лица. Единъ ще трѣбва да удържите, другъ трѣбва да поощрите.

Въ разни времена морската администрация за повдигане духа е прилагала строгостъ и милостъ.

Ще приведемъ два примѣра отъ които се вижда, че строгостта не достига добри резултати, а напротивъ довѣрието къмъ командующиятъ началникъ дава добри резултати.

Тулонското сражение презъ 1744 год. е забележително по това, че както английскиятъ, така сжщо и французкиятъ флагмани били дадени подъ сждъ. Адмиралъ Матюсъ, командующъ английската ескадра билъ обвиненъ за разстройство линията, като излѣзълъ отъ нея, макаръ това да е направилъ само да наближи неприятеля и влѣзе въ бой. Сждътъ призналъ адмиралъ Матюсъ за неспособенъ въ командването и го лишилъ отъ чинъ. Поведението на английския вице адмиралъ Лестокъ, който командвалъ задната охрана, било безусловно вредно и гибелно и сжда го оправдалъ защото не отстъпилъ отъ буквата въ правилата, не се хвърлилъ въ боя преди да получи заповѣдта „хвърлете се въ боя“, макаръ да е схващалъ, че моментътъ е удобенъ да влѣзе въ бой съ корабитѣ си.

Френскиятъ адмиралъ Де Куртъ билъ сжщо така отстраненъ отъ командването.

Адмиралъ Бингъ, който въ сражението при Минорка въ 1756 год. си спомнилъ за сжденето на Матюсъ, не посмѣлъ бързо да изпълни своя собственъ сигналъ за атака, за да не разстрои линията. Той сжщо билъ подведенъ подъ сждъ, който го осждилъ на разстрелване и то било изпълнено.

Пълното довѣрие къмъ командующъ ескадрата е въ състояние да го повдигне на необходимия уровень. Можемъ да приведемъ примѣръ съ ескадрата на адмиралъ Джервисъ предъ С. Винцентския бой. На 1. декемврий 1796 г. Джервисъ събралъ на Гибралтарския рейдъ 15 кораба, но 3 кораба отъ бурята на 6 декемврий били отнесени въ морето и единъ отъ тѣхъ се разбилъ, а другъ изгубилъ стожеритѣ си. Въ похода си до Лисабонъ само за 2 месеца, Джервисъ загуби $\frac{1}{3}$ отъ ескадрата и отъ Англия веднага му изпратили 6 кораба съ които на 14 февруарий Джервисъ спечели при С. Винцентъ пълна победа надъ испанския флотъ. Адмиралтейството било щедро награждено за възгледа му, че корабокрушението е неизбѣжна случайностъ на море.

Бодростта на духа, енергията, спокойствието въ морския бой зависятъ много отъ старшия началникъ. Адмиралъ Нелсонъ винаги печелѣше победи съ своитѣ кораби благодарение личното му въздействие върху обслугитѣ и самъ падна пронизанъ отъ неприятелски куршумъ въ Трафалгарския бой, но разби съюзенитѣ френско-испански ескадри и съ това осигури морското владичество на Родината си.

Може да се измѣнятъ оржията, а заедно съ тѣхъ и формитѣ на действия, ала ржцетѣ, които ще действуватъ съ оржията и сърдцата, които ще привеждатъ тѣзи ржце въ движение, вѣчно ще останатъ едни и сжщи.

Въ морския бой, въ който фазитѣ на развитие сж краткотрайни е наложителна издържливостъ отъ обслугитѣ да подпомагатъ съ доброто изпълнение на боевитѣ си длъжности своя началникъ, който трѣбва да притежава добро морско око и да умѣе да се ориентира относно вражескитѣ кораби, и вземе бързо и правилно решение. Адмиралъ Шееръ, командующъ нѣмския флотъ при Скагеракъ, съумѣ да се оттегли

съ умѣла маневра отъ клешитѣ, въ които бѣха го обградили английскитѣ ескадри и по този начинъ спаси своя флотъ. Адмиралъ Хиперъ при Догербанкъ взе правилно решение: вмѣсто да остави цѣлата си ескадра да бжде разстреляна отъ превишаващата го английска ескадра на адмиралъ Бити, изостави само кръстосвача Блюхеръ, чиято скоростъ бѣ по малка и му прѣчеше да се движи съ ескадрата.

Моряцитѣ въ кораба иматъ вѣра въ командира си и сж сигурни, че ги води къмъ победи и затова сж готови да се жертвуватъ за Родината си — примѣри въ руско-японската война японцитѣ бѣха готови да мратъ и затова спечелиха такива блестящи победи, обслугитѣ на германскитѣ подводници сжщо бѣха готови на саможертва и затова зачуди-

ха свѣта съ своята физическа и нравствена издържливостъ и героичество; нашия отрядъ торпедоносци 1912 година подъ командата на капитанъ II р. Добревъ влѣзе въ неравенъ морски бой съ турската ескадра и победи благодарение нравствения подтикъ на българския морякъ и готовността му да мре въ защита на Родината си, като своитѣ братя по другитѣ фронтове.

Науката и техниката вкараха въ морския бой много и най-усъвършенствувано оръжие, механизми и уреди, ала всички тѣ не печелятъ сами победата, а боецътъ съ своята бойна сръчностъ и проявена издържливостъ, която го държи на своя победенъ постъ до саможертва и само така се изтръгва морска победа.

Нравствениятъ елементъ въ нощнитѣ торпедни операции има голѣмо

значение и ако на торпедоносцитѣ се намиратъ хора съ стоманени нерви, то нощната атака ще има успѣхъ. Хората съ самообладание могатъ да извършатъ чудеса.

И най-усъвършенствуванитѣ и модерни кораби не обслужватъ ли се отъ нравствено закалени моряци и не командватъ ли се отъ храбри и самотвержени офицери, нѣма да устоятъ на страшния натискъ на неприятеля и ще изгубятъ боя.

Вѣра въ оръжието, преданностъ къмъ командването, нравствено закалени моряци, подпомогнати отъ държавата, за която тѣ се жертвуватъ, съподходяща материална частъ, която тѣ ще одухотворятъ и ще бждатъ гаранция за спечелване победата надъ врага.

Кутевски.

ЗНАЧЕНИЕТО НА МОРЕТАТА ВЪ МИНАЛОТО И ДНЕСЪ.

Физичнитѣ условия, въ които човѣкъ е поставенъ сж имали винаги сжществено значение за развитието му. Воднитѣ пространства—рѣкитѣ и моретата сж указвали винаги решително влияние за прогреса на сжщия. Въ борба за преодоляване на поставенитѣ трудности отъ тия условия и отъ тѣхъ именно човѣчеството е извличало необходимитѣ му за сжществуване блага, и тамъ се крие тайната и причината на човѣшкото усъвършенствование и потикътъ за неговото интелектуално и духовно издигане.

Сравнявайки физичнитѣ условия, всрѣдъ които живѣятъ различнитѣ народи, племена и раси, ние можемъ да откриемъ причинитѣ за разликата между нивата имъ на развитие, да обясниме напредъкътъ на едни и застоя или преждевременната смъртъ на другитѣ.

Воднитѣ пространства даватъ благоприятни условия за животъ на човѣка около тѣхнитѣ брѣгове. Не е чудно никакъ, че първитѣ страници на човѣшката история започватъ около брѣговетѣ на голѣмитѣ рѣки — Янгсекиянгъ, Индъ, Гангъ, Тигъръ и Ефратъ, Нилъ и др. Благодарение на голѣмитѣ наноси и оросявания, на сравнително мекия и приятенъ климатъ около тия рѣки се появиха първитѣ, известни подъ името рѣчни цивилизации на древността, като индийската, асировавилонската, египетската и др., и които будятъ и днесъ огроменъ историченъ и наученъ интересъ.

Въ сѣдство на водната повърхностъ и посредствомъ нея човѣкъ се е научилъ да извлича повече блага при по-малко трудъ и усилия, да

осигури и разшири своята прехрана и поминъкъ, обмѣна на произведенията си, да създаде търговия и да подобри материалнитѣ, а съ това и духовнитѣ си блага и постижения. Нуждата да запази брѣга за себе си създаде нуждата на човѣка да осигури и водната повърхностъ и това е било причината за появата на първитѣ рѣчни сили — първия флотъ.

Народитѣ отъ древността, които първи наследиха рѣчнитѣ цивилизации на Египетъ и Асиро-Вавилонъ, бѣха старитѣ финикийци и гърци. На свой редъ, морето се яви като физически факторъ, който даде по-широка възможностъ и по-голѣмъ тласъкъ за развитието на културата въ тия народи. Тѣхнитѣ пирати достигайки брѣговетѣ на Египетъ пренесоха искрата на цивилизацията въ собственитѣ си страни, съ което на свой редъ въ страницитѣ на човѣшката история изпъкна Срѣдиземно море, около брѣговетѣ и островитѣ на което се заредиха редъ срѣдиземноморски цивилизации.

Първиятъ морски народъ бѣха финикийцитѣ; тѣ първи предприеха организирани плавания и проникнаха далечъ по брѣговетѣ на Срѣдиземно море, западнитѣ брѣгове на Европа, даже и до брѣговетѣ на британскитѣ острови. Финикийцитѣ първи създадоха цвѣтущи колонии, а брѣговетѣ на Сирия бѣха дълго време центъръ на старата, свѣтовна търговия.

Древнитѣ гърци започнаха еднакъво своя животъ на море. Походътъ на аргонавтитѣ, за тѣхъ това е откритието на Америка за Европа. Язонъ и неговитѣ храбри другари превъзможватъ всички опасности, ми-

мо обнаследения страхъ на тогавашното грѣцко суевѣрие. Тѣхниятъ примѣръ се продължава и отъ други грѣцки пирати, които не закѣсняватъ да се спуснатъ на югъ до брѣговетѣ на Египетъ, на западъ до Херкулесовитѣ стълбове и на северъ и изтокъ до брѣговетѣ на Кримъ и Кавказъ. Троянската война е последниятѣ фазисъ на грѣцката доистория, а подбудитѣ за нея криятъ задъ невинно построената интрига на любовта на Парисъ и Елена, чисто економичнитѣ и стратегични причини, такива каквито ги познаваме днесъ. Не е безинтересно да се отбележи, че тукъ за пръвъ пжтъ виждаме организиранъ грѣцки флотъ, действащъ едновременно съ сухопжтн войски. Въ нея война ясно проличава стремежътъ на тогавашнитѣ грѣцки държавници за обезпечаването имъ съ колонии.

Грѣко-персийскитѣ войни завършиха съ морската битка при Саламинъ, съ което Атина доби първенство между всички тогавашни грѣцки републики, а Гърция—господство въ Срѣдиземно море.

Перситѣ се сжщо опитаха въ Срѣдиземно море и тукъ тѣ създадоха и построиха множество кораби. Тѣхниятъ флотъ съобразенъ съ огледъ на брѣгова отбрана и транспортъ не можа до устои на маневроспособния атински флотъ при Саламинъ.

Най-мощни на море се явиха финикийскитѣ колонии Картагенъ, Утика и Кадиксъ, които създадоха най-многочисленъ флотъ и превъзхождаха на времето всички свои съперници, осигурявайки си за дълго пълно господство въ Срѣдиземно море и по брѣговетѣ на Атлантическия оке-

анъ. Следъ втората пуническа война (218—202 год. пр. Христа) на историческата сцена изникна най-мощната и най-дълговечната империя от стария святъ. Това бѣ Римъ, който бързо схвана значението на морето, създаде флотъ и се наложи като абсолютенъ господаръ въ цѣлото Сръдиземно море и на всички народи, населяващи брѣговетѣ му близко и далечъ. Картагенскиятъ флотъ бѣ напълно унищоженъ и на никакъвъ варваринъ, както тогава гласѣха римскитѣ закони, не се даваше възможностъ даже да се учи на корабостроение. Така Римъ създаде отъ Сръдиземно море своето — „Маре нострумъ“.

По такъвъ начинъ се осигури и започна златния вѣкъ на Римъ. Римски закони, римскитѣ пѣтища, рискниятъ флотъ и легиони осигуриха процътяването на занаятитѣ, манифактурата, търговията, живота и Римъ стана това, което днесъ е Велико-Британия.

Византия, наследница на Римъ се ползва дълго време отъ облагитѣ на морето и своя флотъ. Благодарение стратегичното положение на Цариградъ, на тогавашната крепостна фортификация, на проливитѣ, нашитѣ дѣди не можах да се справятъ съ нея, независимо отъ това, че я нѣколкократно пѣти превъзхождаха съ своитѣ сили по сухо. Липсата на флотъ на нашитѣ царе въ миналото попрѣчи да се наложатъ задъ стенитѣ на Цариградъ и Солунъ.

Следъ вандалитѣ, чиито кораби пиратствуваха въ началото на пѣтия вѣкъ, Сръдиземно море позна господството на арабитѣ, които пакъ посредствомъ своя флотъ се издигнаха бързо и създадоха завидна държава на времето. Въ Испания арабитѣ — маври достигнаха висота на култура и цивилизация за да станатъ отпосле първитѣ учители на спящата тогава Европа. Тѣ достигнаха съвършенство въ наука и изкуство, медицина и астрономия, аритметика, алгебра и мореплаване. Употрѣбата на компаса е въведенъ отъ тѣхъ и тѣ познаваха пѣтищата за Индия преди Васко де Гама да бѣ обиколилъ носъ Добра—Надежда.

Между развитието на Европа и това на Гърция даже и на цѣлия старъ святъ има една тѣсна аналогия, като казва Дреперъ въ своята история на умственното развитието на Европа. Едната и другата се предшествоватъ и започватъ възрожданията си съ морскитѣ открития. Победата на моряството надъ морето, иде да постави нови посоки на стремежъ и развитие на европейскитѣ народи. Така европейската цивилизация започна съ помощта на три велики морски събития — от-

криването на Америка — 1492 год. отъ Христофоръ Колумба, обиколката на носъ Добра—Надежда и откриването на пѣтя за Индия — 1498 год. отъ Васко де Гама и около-свѣтското плаване на Великия мореплавателъ Магелана презъ 1520 г.

Когато моряцитѣ на западна Европа сеналожиха надъ всички океани и морета, започна развитието и се създаде мощта на тия държави. Всички други държави и континенти лишени било отъ флотъ, било отъ море, имъ се повече или по-малко подчиниха. Господството надъ моретата и морскитѣ пѣтища направиха западно-европейскитѣ народи господари надъ множество страни и днесъ съ право можемъ да твърдимъ, че моряството на Европа поевропейчи свѣта. Отъ всички държави, на Англия се падна най-големъ дѣлъ и тя съумѣ да изиграе главната роль на колонизация и покоряване. До европейската война тя бѣ единственната морска държава въ пълния смисълъ на думата, а днесъ разделя това си преимущество съ Америка.

Франция независимо отъ своитѣ голѣми колонии въ Африка, упражнява слабо влияние върху свѣтовната политика. Също е и съ Италия, Япония и Съветска Русия; това сж голѣми сили съ ограничени зони на влияние. Стремежътъ на Япония за разширение е само въ областта на Тихия океанъ.

Морскитѣ открития поставиха на свой редъ Атлантическия океанъ да играе познатата вече роля на Сръдиземно море. Самото Сръдиземно море загуби предишното си значение, то стана само частъ отъ она воденъ грѣбнакъ, какъвто е стратегичниятъ морски пѣтъ Гибралтаръ — Малта — Суецъ — Адень — Сингапуръ на Индо-Британската империя, свързващъ великобританскитѣ острови съ Индия и Австралия. Утре това море може да загуби и това си значение за Англия, било като последствие отъ итало-абисинския конфликтъ, било — отъ испанскитѣ междуособици, на които днесъ сме свидетели.

Не е трудно да се разбере, при съвременния комплексъ на интереси, че моретата и океанитѣ оставатъ да съществуватъ като същественъ факторъ въ живота и историята на човѣчеството. Тѣ насочватъ и привличатъ усилията на народитѣ подобно на потенциалъ, на силово поле, всрѣдъ което намира приложение активността и борбата на народитѣ и отъ които зависи по-нататъшната имъ сждба. Днесъ значението на моретата и океанитѣ за стопанството, политиката и стратегията на всички държави, които се ползватъ прѣко или косвенно отъ тѣхъ е

много по-големо отъ колкото когато и да било.

Сждбата на човѣчеството, сждбата на голѣми и малки народи е въ тѣсна зависимостъ отъ резултатитѣ на съперничеството, което се развива по брѣговетѣ и повърхността на моретата и океанитѣ. Така проф. д-ръ Максъ Екертъ въ труда си — „Морето и свѣтовното стопанство“ подчертава грамадното политическо, стратегическо и стопанско значение на моретата и океанитѣ за геополитиката или политиката на свѣта.

Тритѣ океана, въ които днесъ моряството свободно плава сж Великиятъ, Атлантическиятъ и Индийскиятъ. До като първиятъ ни се представя по-скоро като голѣмо водно препятствие, лишено отъ особенъ економиченъ и стратегиченъ интересъ, а Индийскиятъ — като едно голѣмо индо-британско море, то Атлантическиятъ океанъ е този съ преимущественно значение. Благодарение своитѣ географски размѣри, на своята сравнително малка ширина и голѣма дължина, миешо брѣговетѣ на Европа, Африка, Америка и отчасти Азия, той изпѣква като сегашно и бждаще Сръдиземно море. Действително тукъ се срѣщатъ противоречиво интереситѣ на Англия и Америка, тогава когато сжщитѣ съвпадатъ въ Великия океанъ по отношение надигащата се морска мощъ на Япония.

Какво може да бжде значението на морето за насъ българитѣ е въпросъ не труденъ за отговоръ. Тринадесетъ вѣковното ни просъществувание на свободенъ животъ или робство бѣ достатъчно да ни научи. Всички наши борби ги водихме главно по две посоки, къмъ два главни пункта — Цариградъ и Солунъ и смѣтамъ, че е настанало време да разберемъ, досегашнитѣ ни неуспѣхи и разочорования на миналото се дължатъ изключително на липсата на една системна национална морска политика и липсата на единъ способенъ за разрешение задачитѣ си флотъ.

Въ миналото ние не познавахме значението на морето, нито мислѣхме, че единъ флотъ именно можеше да ни донесе установяването ни и господството ни на полуострова, което бѣха на пѣтъ нѣколкократно да сторятъ почти всички наши царе като Крума, Симеона, Калояна и Иванъ Асѣня.

Въ настоящия моментъ, идеята за морето, за която се харчатъ толкова енергии и усилия отъ нѣкои доброжелатели българи не е още реализирана и за съжаление 60-годишниятъ ни свободенъ животъ далечъ не съответствува и не е реализиралъ още твърде популярния заветъ: — „Българи, обичайте морето“.

Рогевъ.

Р Ъ К А К А М Ч И Я.

Колко ясно и определено говорят за тази рѣка сухитѣ научни сведения и географски описания и все пакъ, така далечна, чужда и отвлѣчена остава нейната красота, граничаща съ неземния приказенъ миръ за всички, неизпитали рѣдкото щастие да я посетятъ!

Въображението се опива отъ чудото на една тропическа рѣка, предвкусайки чара на невиджани нѣща, възможни само подъ небесата на далечния югъ. Редятъ се представи — все по-примамни и съблзняващи — и мжтноводата Камчия, проточила се въ предѣлитѣ на едно северно отечество, става блѣнъ за обичащитѣ природата...

Образувана отъ две рѣки, единствена Камчия измежду извирашитѣ отъ Стара планина не насочва своето течение отъ югъ на северъ къмъ Дунавъ, а протича въ хоризонтална посока — отъ западъ къмъ изтокъ, устремена къмъ черноморскитѣ води. Въ своята дължина отъ изворитѣ до устието дветѣ рѣки поотдѣлно надхвърлятъ 200 километра.

Голѣма Камчия води началото си отъ жгъла, образуванъ отъ Сакаръ Балканъ и Котленската планина. Напоява Герловската котловина, и поемайки североизточна посока, прорѣзва Преславската планина при историческия старопрестолень градъ Преславъ, въ близостъ съ светлата мѣстность Патлейна и Върбишкия проходъ, където се смѣта за най-вѣроятно да е станало бележитото сражение между войскитѣ на Крумъ и Никифоръ. Тукъ е билъ многоизвестния Омуртаговъ мостъ, възобновенъ въ наши дни. Следвайки своя пѣтъ, Голѣма Камчия прави завои на югоизтокъ. Една верига отъ плата я отдѣлятъ отъ долината на Провадийската рѣка. Така достига до село Ракла (Сандѣкчий), където приема своята посестрима Малка (Луда) Камчия, извираща отъ междината на Сливенската и Котленска планини. По-дълга отъ Голѣма Камчия, Малка Камчия отсѣква по голѣмина поради своя по-малкъ басейнъ, отъ което се оправдава името ѝ, а прозвището Луда е въ връзка съ нейния буенъ токъ, чести прагове и остри лжкатушки, тѣсно, дълбоко и каменливо корито — нѣща, които я сближаватъ съ планинскитѣ рѣки. Тя образува живописенъ проломъ между Голѣма Карнобатска и Голѣма Айтоска планини и взима североизточна посока, за да протече въ едно съ Голѣма Камчия като голѣма, пълноводна рѣка — Камчия — въ областта на знаменития Лонгоски лесъ.

Дългъ повече отъ 30 клм. и широкъ около 5 клм., съ разнородна растителность — брѣстъ, джбъ, осенъ,

габъръ, липа, букъ, върба — значителна частъ отъ която съ вѣковенъ животъ. Гжста, буйна растителность, образуваща плътни сѣнки, които задържатъ дълготрайна влага. Блатисти, мжчностѣпни и непроходими кжтове, горди съ своята пѣреобитна девственостъ. Това представя Лонгоския лесъ!

— Едно наистина тайнствено царство, единствено достойно съ своята дива прелестъ да даде приемъ на рѣката, която ще заживѣе съ неувѣхващата слава на горда красавица... Протичатъ неизброими дни — и мочурливата джбара на древния Лонгосъ впила гигантската си снага въ широкоразливащата се лжкатушна и пълноводна Камчия, за да се затвърди вѣчниятъ съюзъ между гората и рѣката. И днесъ, представитѣ за Лонгосъ и Камчия сж тѣсно свързани като дветѣ половини на едно цѣло...

Лонгоска Камчия е съ непостоянно водно количество, мѣнящо се отъ говременнитѣ валежи. Тя има малкъ увесъ (наклонъ), който обуславя лжкатушенето — оттукъ и бавното оттичане и често разливане на километри извѣнъ брѣговетѣ при пълноводие. Въ връзка съ това разливане е прѣкомѣрното напояване на гористата долина Лонгосъ. Дѣното е тинясто, поради безсилието на водата да влачи едри материали, въпрѣки значителното ѝ количество. Частъ отъ тия нанесени вещества, достигайки устието, ставатъ прѣчка за свободното преливане въ морето. Така че, за заприщванията, ставащи въ областта при устието, морето се явява като вторична причина. Широчина е отъ 20 до 35 метра, която величина е почти постоянна — едно рѣдко явление за нашитѣ рѣки, а присжщо на тропическитѣ. Дълбочината ѝ въ срѣдата на течението е между 2 и 4 метра...

Така бѣгло очѣртана, Камчия далечъ не казва за себе си всичко, което може да изживѣе сърдцето на туриста, избралъ за прицелна точка на своя излетъ единъ безспорно съкровищенъ кжтъ отъ българското Черноморие.

Около двадесетъ и четири километровъ пробѣгъ по море отъ Варна е необходимъ, за да се дойде до устието на рѣката, сливащо се съ пѣсѣчната прибрѣжна ивица.

Не е потъмнѣло още свѣтлото очарование отъ едно пжтуване по синитѣ морски води въ близко съседство съ китни брѣгове — и душата се настройва съ молитвено благоговение да пие отъ вълшебното питие на нержкотворна красота, излжчвана сякашъ отъ нѣкаква обетована страна...

Мълчание и скрита мощъ ето пѣр-

вото впечатление, което добива влѣзлятъ презъ задрѣстеното устие на рѣката. А много наскоро, още при първия завои въ дѣсно, когато провисналитѣ отъ двата брѣга буйно-клонести дървеса хвърлятъ черна сѣнка върху това водно царство, човѣкъ заносва чувството, че е откъснатъ силомъ отъ свѣта, вкопченъ въ пригрѣдитѣ на една стихия, предъ която е безсиленъ, защото е нищожно малкъ — и само съзнанието за човѣшката немощъ, съзерцавайки величието на девствения вѣковенъ лесъ и тежко пѣплешитѣ водни маси — би било единствения отдушникъ отъ това своеобразно пленничество.

Но — това е само за мигъ!

Не на робство и на чувство за безсилие и затвореностъ е обреченъ плаващия по водитѣ на Камчия. Стихийната рѣка е чужда на всѣка враждебность. Само олицетвление на величие и красота, тя трепти отъ свѣтлината на своето вълшебство, представящо неизчерпаемъ изворъ на чиста радостъ, възможна само въ приказкитѣ, сѣнищата, златнитѣ блѣнове... Тукъ е тайната на обаянието, което излжчва Камчия, въ това се крие смисъла на посещението, предприето отъ туриста!

Както споменахъ вече, множество то дървеса по двата брѣга, преплетени съ увивна растителность, придаватъ на обстановката страненъ, тропически видъ. — И не сж рѣдки случаитѣ на самоизмама. Нѣмски туристи виждатъ стадо свини и ги помислятъ за диви, съжелявайки, че нѣматъ оржжие да стрелятъ по тѣхъ. Другъ пжтъ, чехи съ жадность се взираатъ къмъ провисналитѣ клони да откриятъ катерящи се маймуни, а българи слизатъ на брѣга, всѣки мигъ въ очакване да бждатъ нападнати отъ диви звѣрове, каквито споредъ дълбокото имъ убеждение, гъмжали и изпълняли непрогледнитѣ буйни лесове...

О, както въ приказкитѣ! — въздъхвать съ изразъ на възторгъ пжтуашитѣ всрѣдъ тия „български джѣнгли“. Ала навремени слънчевитѣ лжчи успѣватъ да проникнатъ презъ оредѣлитѣ клонки, да развиделѣятъ тъмнитѣ води, напомняйки за „другия свѣтъ“ — свѣтътъ на действителностьта, нелишенъ отъ отровата на убийственото всѣкидневие...

Отъ година на година Камчия прилича все повече и повече посетители. И не напразно се създаватъ улеснения за тѣхъ. Въ дѣсно, на морския брѣгъ недалечъ отъ устието, е построенъ удобенъ лодъченъ пристанъ, а въ началото на рѣката другъ, съграденъ за нарочна моторна лодка, която обслужва на едно разстояние отъ 7 клм. навжтре отъ

устието — до мѣстността „Пода“, като за безопасното пътуване, при наличността на затлачени по рѣчното дѣно грамадни дървени трупове, сж поставени показалци. При рѣчния пристанъ и при „Пода“ туристътъ може да се възползува отъ нѣколко гостилници, кафенета и бирарии — макаръ и сега доста примитивни.

Морското крайбрѣжно плаване, поддържано отъ Дирекцията на корабоплаването, напоследъкъ застъпва въ своитѣ рейси и рѣка Камчия, като пътуването по море се извършва отъ бързоходната пътническа моторна лодка „Галата“, а това по рѣката — отъ моторната лодка „Лилия“. Разбира се, че не липсватъ и множество частни лодки, които сж всѣкога на разположение за удобенъ и евтинъ превозъ...

На около километъръ отъ устието рѣката има единъ ржавъ, известенъ съ името „Азмака“, което означава блатлива рѣка, съ тинясто дѣно. Азмакътъ е дълъгъ къмъ 4 клм., а дълбокъ отъ 1 до 2 м. Той е гнѣз-

до на значителни количества риба, поради което привлича много риболовци. Тукъ вирѣятъ и характернитѣ за р. Камчия водни лилии и водни рози — първитѣ съ блѣдожълтъ, а вторитѣ съ снѣжнобѣлъ цвѣтъ. При съществуващата опасностъ да изчезнатъ тия великолепени рѣчки расения, късането имъ е забранено.

На седемъ километра по рѣката е мѣстността „Пода“. Тукъ въ миналото е имало дървенъ мостъ, а днесъ — желѣзенъ. Важна точка въ стратегическо отношение. Отъ тукъ минава шосето Варна — Бургасъ. Недалечъ е Айваджискитъ проходъ при едноименното село, сега преименувано Дюлино. Около моста има кантонъ, полицейски участъкъ, странноприемница и зеленчукови градини.

Не могатъ да избѣгнатъ отъ погледа на пътуващия по Камчия самобитнитѣ риболовни уреди, известни съ името „винтери“. Винтерътъ, достигащъ до 2 м. дълбочина, има конусовидна форма. Една редица кржжила, съ диаметъръ надъ 30 см., представятъ скелетъ, около който

е изопната мрежата, Всѣко кржжило е начало на една фуния, чийто долненъ отворъ се значително стѣснява, и влѣзлата риба не може да се върне. Винтеритѣ, поставени близо до брѣга, се закрепятъ отъ дветѣ страни съ забити въ водата върлини и заематъ наклонено положение, като главниятъ створъ е срещу движението на рибата. Въ дадени часове риболовцитѣ, предимно руснаци липованци, спождаватъ своитѣ винтери, за да събератъ даровитѣ на рѣката: сомчета, шарани, кефалъ и др.

Движещи се бавно съ своитѣ стреловидни лодки острозадки, тѣ наподобяватъ туземци отъ южнитѣ морета и сж въ пълно съзвучие съ околната срѣда. Така, само гостенинъ пришлецъ остава да се отдѣля като чужда птица на фона на Камчийскитѣ „джѣнгли“, безъ да е въ състояние да сподѣли за дълго чудния животъ на тропическата рѣка. Но затова пъкъ, той затвърдява и заносва въ душата си скжпия, вѣчно живъ и незабравимъ споменъ: Камчия!...

„СКАГЕРАКЪ“.

Угледниятъ и спретнатъ видъ на една малка книга привлича вниманието на българския четещъ, и единъ кжсъ, но много говорещъ за себе си надсловъ, оправдано дразни любопитството и буди основателни очаквания.

Скагеракъ — какво многолико съдържание, отразено отъ нѣколко букви само, колко ужасъ и величие, бликащи въ драмата на единъ непознатъ морски двубой!

И ако едно почетно множество вещи люде по военно-морското дѣло сж казали вече своята тежка дума, следъ като сж пресѣли мигъ следъ мигъ краткотрайния развой на боя при Скагеракъ, и ако тази „дума“ отзвучава отъ преподавателскитѣ катедри на всички морски учебни заведения въ свѣта, за да се настани въ срѣдеца на академическата морска мисълъ, каго класически образецъ, лейтенантъ Валентинъ Паспалеевъ въ своята творба „Скагеракъ“ се явява съ далечъ по скромни цели и намерения.

Но — въ случая, скромността не изключва единъ похваленъ починъ, сполучливо осъществень отъ познати вече „мичманъ отъ флота“, поднесълъ чрезъ страницитѣ на „Морски Прегледъ“ редица статии и възпроизведения на картини изъ морската война, подъ чието перо се яви и книгата „Когсари“, имаша за предметъ безпримѣрнитѣ хероични действия на подводници и въоръжени търговски кораби презъ Свѣтовната война.

Съзнаващъ важноността и значението на знаменитото морско сражение, авторътъ си е поставилъ прѣката задача — да запознае по-ши-

рокъ кржгъ българи съ това единствено по рода си събитие. Независимо отъ това, той се е въодушевявалъ отъ ржководната мисълъ — да бжде полезенъ и на нашата действителностъ, въ която морскитѣ въпроси едва напоследъкъ се слагатъ на дневенъ редъ съ подобаваща загриженостъ и дейна постановка. Защото, една творба, застъпваща военно-морската действителностъ, е въ сила да напомни и подчертае доколко бойниятъ флотъ е отъ огромно значение за една страна: нѣщо повече — да изясни и докаже съ възможното красноречие, че той е повече отъ една жизнена необходимостъ...

Авторътъ се е справилъ съ обширното описание на боя при Скагеракъ, както е дадено въ воннно-морската история. Като е спазилъ историчната правда, той е преразказалъ събитието изцѣло. Лжкатушната чѣрта въ развоя на великата Скагеракска драма, изтъкана отъ напрежението на една великанска борба — е спазена. И не само това: действието е изяснено и представено съ достатъчна нагледностъ, за да стане достъпно и за мнозинството. Очистено отъ отекаващи подробности, освободено отъ оковитѣ на академичния стилъ и форма, присжщи на едно изчерпателно научно съчинение, описанието е дадено като лични впечатления — една разказна форма, която леко се възприема.

Спокойниятъ епиченъ тонъ на разказа, обективното отнасяне къмъ рисуваното действие, стройниятъ изразъ, достигащъ до притоколна яснота и збитостъ, подчертаното внимание къмъ чистотата на езика — това сж качества на книгата, които

не могатъ да се отниматъ, безъ да бждатъ възнаградени съ заслуженото одобрение.

Съ изброенитѣ особености и качества на преразказването, включено въ страницитѣ на „Скагеракъ“, е постигнато по-значително непосредствено въздействие, което заинтригува и увлича несъмнено повече, отколкото студеното съобщение на научно построениитѣ факти.

Въ усилията си да бжде разбранъ, авторътъ е направилъ възможно вживяването и сродяването съ една необичайна действителностъ, каквато е морската, служеща за сцена на единъ бой, като Скагеракския, наситенъ съ неизразимитѣ багри на непоносимъ ужасъ, странно одухотворенъ отъ титаничнитѣ усилия на два велики народи — английскитъ и германския, оспорващи господството надъ моретата, възправили се всредъ ада на огнената стихия и водата — да дѣлятъ величието и славата на едно неповторимо състезание...

Накрай, лейтенантъ Валентинъ Паспалеевъ заслужава нашата признателностъ и благодарностъ, защото не само прави приносъ за обогатяване на нашата все още бедна морска книжнина, но и защото книги като неговата сж единъ тржбенъ зовъ за повече грижи и усилия, посветени на нашия роденъ флотъ, за когото трѣбва да настѣпятъ дългоочакванитѣ дни, — та излѣзълъ отъ одеждитѣ на своето детство, да поеме пътя на блѣстящъ възходъ: непоколебимъ, мощенъ и храбъръ, поставенъ на постъ отъ неотмѣната повеля на историята — готовъ да брани прехубавитѣ брѣгове на отечествената земя.... Крумъ Кънчевъ.

СТРАНИЦА ЗА МЛАДИТЪ

ПОДВОДНИЦИ.

Въ течение на общоевропейската война се изясни, че торпедоносците не оправдават напълно надеждите, възложени на тях въ началото на тяхното съществуване. Същественият им недостатък е, че вследствие видимостта те почти съ безсилни денемъ, а нощемъ съ трудъ могат да намерятъ неприятеля, който е угасилъ огньовете си.

Подводниците съ военни кораби, които плаватъ надъ и подъ водата. Въ надводно положение те плаватъ само когато съ спокойни и съ далечъ отъ противника. Когато, обаче, те атакуватъ неприятелски кораби, те биватъ скрити всъкога на 4 до 5 метра подъ водата, за да не се виждатъ отъ тяхъ. Това е найценното имъ бойно качество и затова те съ толкова опасни за противника. Невидимостта имъ дава възможностъ да се доближатъ много близко до противниковите кораби и съ това изстреляните отъ тяхъ торпеда да попаднатъ сигурно въ целта. За стоението имъ подъ водата те съ снабдени съ специални приспособления, които даватъ възможностъ както за подържането на подводника на исканата дълбочина, така също и за работата на хората въ тяхъ. За да могатъ хората пъкъ да виждатъ навънъ, когато подводникътъ е подъ водата, те се снабдени съ специални уреди, наречени морегледи (перископи).

За да могатъ пъкъ подводниците при нужда, когато ги преследватъ да се скриватъ на голъма дълбочина — до 100 метра и да изчакватъ до минаването на опасността за тяхъ, те съ снабдени съ единъ здравъ корпусъ, нареченъ твърда черупка, който спокойно издържа налягането на водата надъ него (за 100 м. дълбочина — 10 кгр. на всеки квадратенъ сантиметъръ отъ неговата повърхностъ).

Презъ Свѣтовната война подводникътъ отъ всички морски бойни средства най-блестящо издържа строгия си изпитъ, толкова по строгъ за това, че той бѣ използванъ за първи пътъ въ широкъ тактически масштабъ. Той остана непобедимъ презъ тази война следъ като най-много се отличилъ въ бойните си действия. То-

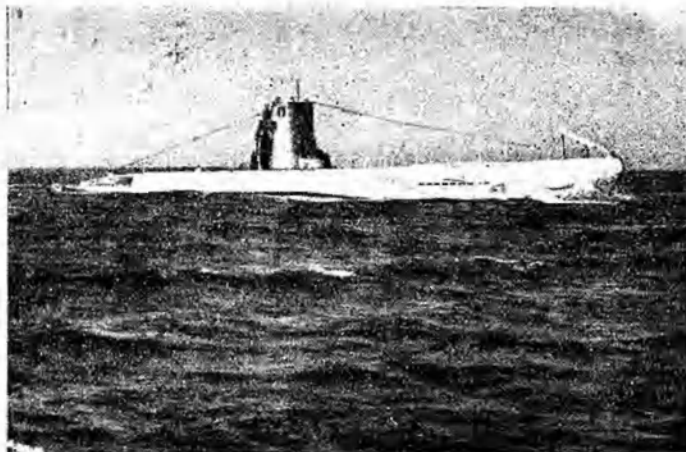
ва се подчертава и отъ обстоятелството, че подводникътъ остана единствениятъ воененъ корабъ, който не се спрѣ предъ никакви прегради на усъвършенствуваната противподводна борба, и до края на войната не изгуби своята подвижностъ и могъщество на боевото си въздействие. Всички надводни кораби бѣха всъкога стеснявани въ действията си, грижливо пазени въ базите си. Достатъчно е да се прочете описанието за нощните излизания на английския флотъ отъ своите бази за да си представимъ напрежението и нервния редъ, съ който съ се движили корабите, вследствие уплахата имъ отъ подводници. Не е преувеличено да се спомене, че къмъ края на войната голѣмите кораби не излизаха отъ базите си безъ особена нужда, а въ същото време

годарение на тяхната голѣма скоростъ, която днесъ достига нормално до 40 мили въ часъ (около 74 клм.) и малките имъ размери, те се явяватъ много опасни за противниковите кораби и то не само за подводниците, но при благоприятни условия на времето и видимостта, даже и за голѣмите кораби. Атаката на италианските торпедни катери върху австрийските линейни кораби въ Общоевропейската война се извърши именно при горните обстоятелства. Тяхното оръжие съ торпедата, които благодарение на голѣмата скоростъ, голѣмата подвижностъ и малката целъ, която представляватъ торпедните катери, имъ дава възможностъ за бързо приближаване до неприятеля, атакуване и избѣгване отъ неговото оръжедно преследване.

Кораби за специални цели. Извънъ гореизброените видове кораби къмъ състава на единъ воененъ флотъ принадлежатъ още цѣлъ редъ кораби за особенни нужди, като учебни кораби за обучение на командния и изпълнителния персоналъ, изпитателни кораби за артилерийското, минното и торпедно оръжие, хвърчилоносачни кораби, измѣрителни кораби, кораби за защита на риболовните такива, кораби за спасяване на потънали кораби, въ особености за спасяване подводниците и обслу-

гитъ имъ, яhti, кораби-плаващи работилници, кораби болници и останалите транспортни и конвойни кораби, които общо образуватъ съставъ на единъ подвиженъ флотъ. Освенъ това всеки търговски корабъ може да бжде използванъ за превозъ на хора или тяжести. Старите и негодни кораби служатъ въ време на война като кораби примки. Трудно ще бжде да се изброятъ особеностите и особените задачи на всички тия спомагателни кораби въ рамките на това списание, но трѣбва да знаете, че много отъ тяхъ, които въ мирно време не влизатъ въ състава на корабите отъ военния флотъ, въ време на война се взематъ отъ състава на търговския флотъ и специалните служби.

Пампуловъ.



Съвремененъ подводникъ.

подводниците действаха по всички пунктове на морета и океани увенчани винаги съ успѣхъ.

Не е чудно отъ тукъ да се установи, защо следъ войната, всички морски държави започнаха усиленъ строежъ на подводници.

Презъ последните години влѣзоха въ строя значителенъ брой подводници въоръжени съ мощни торпеда отъ голѣмъ калибъръ, силна артилерия, водосамолети и снабдени съ мини за заграждане.

Тѣзи подводници освенъ останалите основни качества обладаватъ възможността за далечно плаване и продължително престояване въ открито море безъ да се отбиватъ въ промежуточные пунктове за попълване боевите си запаси.

Торпедните катери съ най-малките бойни военни корабчета. Бла-



Кула на съвременен подводникъ.



Молебенъ на кърмата на торпедоносецъ „Дръзки“
при полагане клетва.

