

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЪ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

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

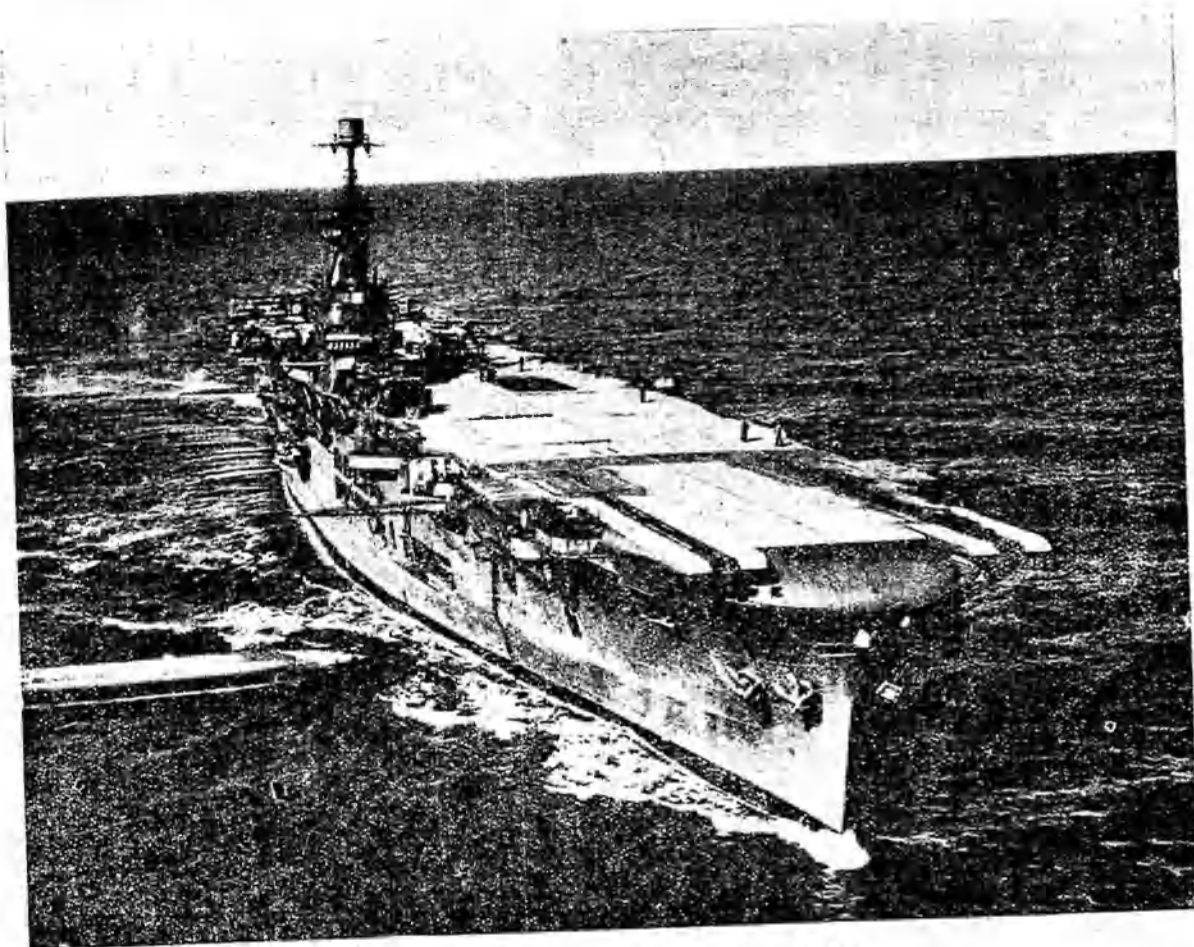
ДРУЖЕДИЧНИКЪ ЗА МОРИКА ПРОСВЕТА И ОБНОВА
ОЖКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Година V.

Варна, 15 септември 1939 год.

Брой 121.

Не чакай да съзлавашъ флогъ, когато те нападнатъ, защото не се копае
кладенецъ, когато ожадибешъ.



АНГЛИЙСКИЯ ХВЪРЧИЛОНОСАЧЪ „АРКЪ РОЯЛЪ“
Построенъ въ 1935 г., това е единъ отъ най-модернитъ хвърчилоносачи. Водонизмѣстване 22,600 тона.; скоростъ 31 мили; въоръжение: 16—11.4 см., 32—4 см. противохвѣрч. оръдия и 4 картечници. Носи 72 хвърчила.
Обслуга 1359 души.

КОЛОНА ЗА ЧЕТЦИТЪ

Съвременният военни кораби

(Артилерийски сили)

(Продължение от брой 120).

Кръстосвачъ. Голѣмината и размѣра на главната му артилерия сж опредѣлени съ договоритѣ отъ Вашингтонъ (1921 г.) и Лондонъ. Има две класи:

Вашингтонски кръстосвача *Икласа* 10,000 тона, съ скоростъ 33—36 мили и районъ на действие 12—14 хиляди мили. Въоръжени съ 8—10 20'3 см. орждия, 4—16 и 10—12 см. противохвѣрч., 8—12 по малки орждия, 12—18 картечници; има 6—8 53—55 см. торпедни тръби и носи запасъ до 40 торпеда, 2—3 морски хвѣрчила, които изхвѣркватъ отъ хвѣрчилострелни мостове. Броня има до 20'3 см. по командирскитѣ кули, главната артилерия и водолинията, сжщо и противобомбена мрежа и бронирани палуби. Противоминни удебеления, минобрани и завесници, както на линейния корабъ.

Използва се за кръстосвачна и търговска война, за разузнаване безъ и съ бой. Взема участие и въ боя съ линейнитѣ кораби при благоприятна обстановка. Съ изгубването на линейнитѣ кораби и линейнитѣ кръстосвачи, той остава главния боевъ корабъ за линейния бой, който въ една бждеща война ще е непременно съвмѣстенъ съ бой на авиацията, торпеднитѣ и минни сили.

Силата на бждещитѣ военни флоти ще се мѣри съ числото на вашингтонскитѣ кръстосвачи.

При постройката имъ въ Америка, единъ тонъ струва 1,800 долара т. е. около 216,000 лева или общо единъ такъвъ кръстосвачъ ще струва 2 милиарда лева.

Вашингтонски кръстосвачъ II класа. 7,000—8,000 тона, съ скоростъ 34—37 мили, районъ на действие 10—12 хиляди мили, въоръженъ съ 6—20'3 см. или 12—15 см. орждия и други отъ срѣденъ и малкъ калибъръ. Английскитѣ и японскитѣ сж съ 20'3 см. орждия, а американскитѣ и френскитѣ съ 15 см. Има слаба броня 80—120 м. м. по командирскитѣ кули, артилерията и водолинията. Носи по 9—12—53—55 см. торпедни тръби съ 30 запасни торпеда и 2—4 хвѣрчила. Има противоминни удебеления, минобрани и завесници. Използва се за разузнаване, съвмѣстно съ по-голѣмитѣ кръстосвачи, за водене торпедоносцитѣ въ атака, поддържане атаката имъ и отбиване торпеднитѣ атаки на противника.

Единъ тонъ отъ тѣхъ струва 1,500 долара т. е. 180,000 лв. а цѣлия кръстосвачъ струва 1 милиардъ и 260 хиляди лв.

Лондонски кръстосвачъ: 5,000—7,000 тона, скоростъ 33—39 мили, районъ на действие отъ 9—10 хиляди мили, въоръжени съ 8—9 15 см. 4 10—10'2 см. 10—12 малки, противохвѣрчилни и картечници, нѣкои носятъ по 8 хвѣрчила (шведския „Готландъ“) и 100—1,500 заградни мини. Броня нѣма, подводнитѣ му части сж подраздѣлени на водонепропускаеми отдѣления за устойчивостъ срещу мини и торпеда. Минобрани и завесници има. Използва се за охрана на главнитѣ сили отъ торпедни атаки, разузнава, прѣчи на противниковото разузнаване и води торпедоносцитѣ въ атака, като ги поддържа до произвеждане атаката.

Най голѣма привърженица на този типъ е Англия. Единъ тонъ струва въ Америка 1,200 долара т. е. цѣлия кръстосвачъ 940 милиона лв.

На всички тия кораби главно имъ въоръжение, както се вижда, това е артилерията. Количеството, калибърътъ и разположението ѝ е въ пълна зависимостъ отъ специалното назначение на типа.

Разнообразието въ типове тѣ се дължи на много специфични условия, при които се създава флотътъ на всѣка една държава и задачитѣ, които се възлагатъ на разрешение.

Главната и основната единица, върху която се опира истинската мощъ на държавата, е линейния корабъ. Той разрешава голѣмитѣ въпроси, които му поставя политиката за една активна и нападателна война на държавата. Обаче поради извънредно скъпата цена, постройката на линейнитѣ кораби може да се оправдае съ защитата на твърде жизнени и голѣми интереси, свързани съ морето и морската търговия, главно когато тѣ сж изнесени далеко задъ предѣлитѣ на държавата.

Въпросътъ за размѣра на единъ линейен корабъ е билъ всѣкога на дневенъ редъ и понеже въ него икономическиятъ елементъ е игралъ първостепенна роля, имало е всѣкога желанието да се намалятъ размѣритѣ му. Обаче успѣхитѣ на техниката усъвършенствуването на минното оръжие е налагало да се запазва съразмѣрността, за да не се изгубятъ качествата на линейния корабъ, необходими за изпълнението на задачитѣ, които има да разрешава.

г. п.



ПОЩА

Редакцията благодарни за следнитѣ получени дарения.

1. Отъ Варнен. пристанище 252 лв.
2. Генералъ о. з. Атанасовъ 100 лв.
3. Асенъ Мацакевъ София 50 лв.
4. Василь Караманчевъ София 50 лв.
5. Янко П. Димитровъ София 50 лв.
6. Вл. Юрдановъ Плѣвень 30 лв.
7. К. Христовъ с. Дойранци 25 лв.
8. Стоянъ Тошевъ Айгосъ 25 лв.
9. Д-ръ А. Янакиевъ Попово 20 лв.
10. Мих. П. Михайловъ София 20 лв.
11. Михо Дочевъ Троянско 20 лв.
12. Тодоръ Тошевъ Ц. Ливада 20 лв.
13. Петко Георгиевъ Русе 20 лв.
14. Н. М. Сапунджиевъ Варна 20 лв.
15. Аврамъ Недевъ Варна 20 лв.
16. Димо Киряковъ Варна 20 лв.
17. Дим. Апостоловски Варна 20 лв.
18. А. Даскаловъ с. Квачевци 20 лв.
19. Ст. Тодоровъ с. Д. Близнакъ 20 лв.
20. Михаилъ Панайотовъ „ 20 лв.
21. Бончо Добревъ Варна 15 лв.

(Следва).

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

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

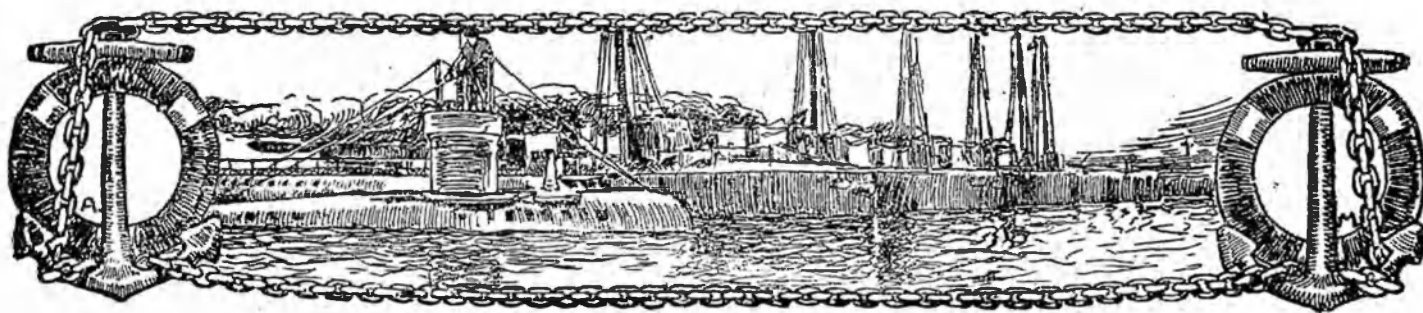
— Умоляватъ се ученицитѣ, които изявяватъ желание да получаватъ „Морски прегледъ“ да съобщаватъ домашнитѣ си адреси, а не тия до гимназиитѣ, до гдето вестника не ще бжде изпращанъ.

— По липса на мѣсто въ колоната „Пошта“ редакцията нѣма възможностъ да напечата своевременно имената на всички дарители.

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

Въ отговоръ на постъпилитѣ запитвания за цената на вестника и условията за получаването му, известяваме на изявицитѣ желание да се абониратъ, че вестникътъ се изпраща **даромъ**, по възможностъ на всички, които желаятъ да го получаватъ, **безъ вноски за абонаментъ**. Редакцията приема само дарения, които се отбелязватъ въ колоната „Пошта“.

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



ТЕЗОИМЕННИЯТЪ ДЕНЬ НА НЕГОВО ЦАРСКО ВИСОЧЕСТВО КНЯЗЪ СИМЕОНЪ ТЪРНОВСКИ

На 14 IX се чествува тържествено третиятъ Тезоимененъ день на Негово Царско Височество Престолонаследника Князь Симеонъ Търновски.

Въ тоя свѣтълъ празникъ душитъ на всички българи, отъ най-беднитъ колиби на стария Балканъ до изумруднитъ води на родното море се слѣха въ възторжена благословена молитва къмъ Всевишния.

Въ тоя радостенъ день народъ и войска смирено отправятъ благоговѣенъ погледъ къмъ Престола на великитъ български царе, за да изразятъ своитъ чувства на преданность и пълна готовность за саможертва за славата и величието на българската царска династия, тъй както е било винаги въ далечното и близко наше минало.

Две имена сж отбелязани съ златни букви въ историята на първото българско царство — Борисъ и Симеонъ. Баща и Синъ. По Божата повеля, следъ въ-

бждещиятъ владѣтель на нашата родина.

Съ твърда въра, че историята ще се повтори, нека всички въ тия дни на тежки изпитания, когато картата на Европа се прекроява, се сплотимъ въ преданна служба около българския престолъ и да помогнемъ всѣки споредъ силитъ си за преуспѣването и благополучието на България.

Дано Всевишниятъ се вслуша въ молитвитъ, които се отправятъ отъ всички градове, села и колиби на нашата земя, да вземе подъ своята божествена закрила малкия български Князь, за да стане продължител на славното име на ве-



Негово Царско Височество Престолонаследникътъ
Симеонъ Князь Търновски

кове, сж щитъ имена се появиха въ историята на третото българско царство. Царъ Борисъ и неговиятъ синъ Князь Симеонъ. Сегашниятъ и

ликия си прадѣдъ—символъ на неугасващитъ ни надежди за скорошни свѣтли дни, достойни за достойния нашъ народъ.

ПОДВОДНА ВОЙНА

Воденето на подводната война има за целъ чрезъ общо съгласуване действията и усилията на подводниците съ тѣзи на надводния флотъ, армията, въздушните сили и политиката, да достигне крайния резултатъ — победата.

Въ зависимостъ отъ поставенитѣ обекти на войната, подводниците могатъ да бждатъ използвани:

а) За борба съ противниковитѣ морски сили.

б) За икономическа (търговска) подводна война,

в) За охрана своитѣ бази и крайбрежия и

г) Общо — за горнитѣ три цели или за нѣкоя комбинация отъ тѣхъ.

Не трѣбва да се забравя, че подводниците, както опитътъ отъ последната война доказа, сж еднакво ефикасни и въ тритѣ начина на използване, обаче даватъ най-осезателни резултати, когато се използватъ за водене икономическата (търговска) подводна война.

Не трѣбва да се забравя сжщо, че поради самия характеръ на морската и икономическа война, за постигане решителни резултати на подводниците трѣбва да се предостави необходимото време, за да могатъ напълно да развиятъ своята унищожителна дейностъ и да постигнатъ максимумъ резултати.

Тѣзи две данни — главниятъ обектъ на подводниците и необходимото имъ време, за да получатъ исканитѣ резултати, трѣбва обективно и точно да бждатъ опредѣлени още преди войната и възъ основа на тѣхъ да се развиятъ силитѣ на подводниците, да се оформятъ типовеѣ подводници, базитѣ, подготовката, снабдяването, корабостроителницитѣ и постройката на нови подводници. Иначе ще се наложи импровизираното, прибрзано и недобре обмислено използване подводницитѣ, което ще разочарова въ крайнитѣ си резултати ще бламира незаслужено престижа на великолепното подводно оржие и ще допринесе за собственото поражение. При тия условия поддржането и снабдяването имъ ще бжде много трудно.

Подводницитѣ отъ 6—9 се свеждатъ въ (полуфлотилии); 2 или най-малко 3 полуфлотилии формиратъ подводнитѣ флотилии, а всичкитѣ подводни флотилии образуватъ подводния флотъ на страната, който чрезъ своя начелникъ—специалистъ се подчинява направо на общия главнокомандующъ морскитѣ въоръжени сили.

Изключение правятъ само приданитѣ къмъ състава на надводнитѣ ескадри подводници за действие въ

непосрѣдствена връзка съ надводния флотъ.

Усилениѣ и дълги крейсеровки на подводницитѣ въ военно време влѣкатъ следъ себе си неизбѣжно по-дълги и основни ремонти по корпуситѣ и машинитѣ. Затова всѣка подводна флотилия или полуфлотилия се базира на пристанища, които трѣбва непременно да иматъ въ себе си, или още по-добре, въ своя непосредственъ тилъ, безупрѣчно устроени подводникови корабостроителници, докове и арсенали. Неспазването на това непременно условие води следъ себе си бързото изхабяване на подводния материалъ и още по-бързото намаляване на добиванитѣ отъ подводницитѣ резултати (Пола, Катаро).

Подводнитѣ флотилии се разпредѣлятъ по базитѣ въ зависимостъ отъ числото и вида на наличнитѣ подводници, целитѣ на предстоящата война, географическитѣ и стратегически особености на брѣга, наличието на корабостроителници и докове и възможността имъ за отбрана, вѣроятнитѣ обекти за действие на противника, противниковитѣ бази, разполагаемитѣ му сили и пр. Оперативнитѣ бази трѣбва да бждатъ по възможностъ изнесени по-близо до противника (Фландрия, Катаро), да даватъ възможностъ за добра и сигурна защита, да бждатъ неземожни за задрѣстване (Зеебрюге) и да бждатъ снабдени съ всичко необходимо. Ремонтнитѣ и почивни бази трѣбва да иматъ срѣдства за бързи и всестранны ремонти и удобства за отпочиване на обслугата.

Благодарение особеността на подводната служба и необходимостта отъ безупрѣчното ѣ познаване, до педантичностъ точното и акуратното ѣ изпълняване, всички офицери и специалисти, подофицери и моряци, които се превеждатъ въ подводното плаване, минаватъ предварително въ специални подводни училища, уредени най-модерно и целесъобразно, една основателна теоритична и, главно, практична подготовка. Следъ специални много строги изпити минаватъ на служба въ подводницитѣ. Тѣзи училища се подчиняватъ направо на общия началникъ на подводния флотъ и работятъ непрекъснато презъ цѣлата война.

Личниятъ съставъ на подводницитѣ трѣбва да бжде най-добрия отъ състава на цѣлия флотъ. Безупрѣчно подготвени, любящи призванието си и подводното дѣло, слѣпо вѣрващи въ неговото могъщество и неотразимостъ, притежаващи безупрѣчни разбирания по морската тактика и стратегия, строги и акуратни

до педантичностъ, отлично познаващи международното право и международнитѣ отношения, беззаветно смѣли и храбри, съ развита до съвършенство инициатива, бърза съобразителностъ и предприемчивостъ, здрави и издржливи духомъ и тѣломъ, съ твърди и упорити характери, подводнитѣ офицери, особено командиритѣ на подводницитѣ, ще иматъ да се справятъ съ такива трудни и объркани положения, ще има да поематъ отговорностъ за подобни рискове, безъ което никога не ще излѣзатъ съ честъ и достоинство. Накратко, — подводнитѣ офицери трѣбва да бждатъ бисеритѣ и гордостта на своя флотъ. Иначе и не може да бжде. Обикновено още твърде млади офицери — мичмани и лейтенанти — тѣ излизатъ въ нѣколко седмични плавания, откъснати отъ базитѣ си и отъ цѣлия външенъ свѣтъ, лишени отъ възможността за странична помощъ, подкрепа, съвети и допитване до своитѣ началници. При такива случаи, предоставени изключително сами на себе си и на своята опитностъ, познания, предприемчивостъ, смѣлостъ, съобразителностъ и търпеливостъ, често ще бждатъ поставени въ положения сложни, трудни, объркани, дори невъзможни и безизходни, каквито офицеритѣ отъ надводнитѣ кораби никога нѣматъ случай да преживѣятъ, дори и въ много по горнитѣ си чинове и длъжности. Подводнитѣ офицери — за честъ на оржието и флага си, тѣй или иначе, ще трѣбва да умратъ съ честъ или да победятъ, но и въ двата случая да запазятъ честта и интереситѣ на страната.

Всичко гореказано за офицеритѣ важи напълно и за подофицеритѣ, специалиститѣ и моряцитѣ отъ подводното плаване. Тукъ трѣбва да подчертаемъ, че никжде другаде, нито въ надводнитѣ кораби, нито въ армията, нито дори въ техниката, индустрията и частния животъ, благополучието, успѣхътъ и сигурността на общото, цѣлото (напр. рота, батарея, торпедоносецъ, фабрика, семейство и пр.) не зависи така всецѣло и напълно отъ действията на дори и най-неважния членъ.

Ето защо изборътъ на подводнитѣ екипажи е много труденъ и трѣбва да се прави извънредно изискано и безпристрастно, като не се забравя, че ако въ всички други военни действия $\frac{3}{4}$ отъ успѣха зависи отъ моралния елементъ, а $\frac{1}{4}$ отъ материала и случайноститѣ, въ подводницитѣ не $\frac{3}{4}$, а 90% зависи отъ качествата на командира и екипажа му, а само 10% отъ техниката, съвършенството на подводника и случайноститѣ.

АНГЛИЙСКИЯ ВОЕНЕНЪ ФЛОТЪ

Между 1932 и 1939 год., въ продължение само на седемъ години, военната техника и индустрия направиха грамадни скокове напредъ и въ резултатъ доведоха до създаването и въвеждането на нови съредства и методи за воюване, които измѣниха съвършено съществуващата морска, сухопътна и въздушна тактика и стратегия. Въведоха се нови понятия и системи, за които преди 1914 год. се знаеше много малко, или пъкъ съвършено никакъ. Днесъ политическата мощъ и авторитетъ на една държава, а също така и нейното влияние въ областта на международната политика, не се мѣрятъ вече по нейната финансова и икономическа мощъ, а по степенъта на нейната военна подготовка и воененъ потенциалъ.

Нова Германия и Съветска Русия създадоха мощни сухопътни и въздушни сили. Въ Средиземно море Италия изпъкна като първостепенна въздушна и морска сила. Въ далечния изтокъ Япония стремително крачи напредъ къмъ осъществяването на своитѣ империалистични идеали и домогвания, а на другия край на Великия океанъ Северо-Американскитѣ Съединени Щати ежегодно гласуватъ неимоверни бюджети и въвеждатъ една следъ друга все по-огромни морски строителни програми, целящи изграждането на единъ застрашителенъ флотъ, който да държи въ респектъ империята на Микадо. Франция също не остана назадъ въ това международно състезание.

Само Англия, като че ли опиянена отъ резултатитѣ на общо-европейската война, изостана назадъ и като че ли забрави на какво дължи днешното си величие и благоденствие. Въ продължение на толкова дълги години, следъ построяката на линейнитѣ кораби „Нелсонъ“, „Родней“ и „Хуудъ“, въ английскитѣ корабостроителници не бѣше заложенъ гръбнакътъ нито на единъ новъ линейенъ корабъ. Ламаншкиятъ флотъ бѣше изоставенъ и доведенъ до положението на една мѣстна сила. Не само постройкитѣ бѣха прекратени и кредититѣ намалени, но и обучението бѣше изоставено назадъ. Въ продължение на цѣли осемнадесетъ месеци, презъ 1934 и 1935 г., голѣмокалибрениотъ оржидия на линейнитѣ кораби не дадоха нито единъ обучителенъ залпъ.

Въздушното въоръжение на английския флотъ бѣше слабо, морскитѣ бази изоставени, маневритѣ се произвеждаха при ограничени възможности и условия, корабитѣ старѣха. И когато презъ времето

на итало-абисинския конфликтъ Англия се опита да се намѣси и Италия недвусмислено дръзна да заплаши жизненитѣ средиземно-морски интереси на английската империя, Англия почувствува своята слабостъ, видѣ резултатитѣ на „разоръжителната политика“ на лордъ Балдуинъ и намѣри за по-благоприятно да се отвърне и да приеме твърде неприятния и остъръ урокъ. Този урокъ дойде да покаже на Англия грѣшката, която тя бѣше сторила въ своето забвение и да я накара сериозно да се замисли върху измѣненото ново международно положение, върху възможнитѣ бѣдащи комбинации и изненади, да проучи чувствителнитѣ и лесно-уязвими мѣста на прѣснатата си по цѣлия свѣтъ империя и да заработи за нейното подсигуриране и охрана.

Въ началото на 1936 год. Англия започна своето превъоръжение, решена да навакса изгубенитѣ години и да догони степенъта на въоръжение на другитѣ държави, като на първо мѣсто закрепи и издигне наново своя флотъ и затвърди разклатения си морски авторитетъ.

Днешното положение на Англия е съвършено различно отъ това преди общо-европейската война, когато тя бѣше най-мощната морска държава и когато нейниятъ флотъ далечъ надвишаваше военнитѣ флоти на другитѣ морски страни. Презъ 1914 год. тя имаше 69 линейни кораби (дреднаути и линейни кръстосвачи) и 108 кръстосвача, когато днесъ има само 15 линейни кораба и 61 кръстосвача. Отъ друга страна днесъ, следъ завземането на по-големъа частъ отъ германскитѣ колонии, тя притежава една много по-големъа империя, прѣсната изъ всички части на земното кълбо, която има много и лесно уязвими точки. Наистина, германскиятъ флотъ бѣше намаленъ и сведенъ до положението да не представлява по-вече угроза за Англия въ Северно море, но въ замѣна пъкъ на това Италия изпъкна въ Средиземно море и открито изяви претенциитѣ си за владичество надъ него, като по този начинъ застраши най-жизнената артерия на английската империя, а въ Далечния изтокъ Япония, необезпокоявана отъ никого, сериозно заплашва интереситѣ не само на Англия, но също така и на Америка, Франция и Холандия. Всичко това направи преломъ въ политиката следвана отъ Англия до 1935 год. и накара нейната дипломация да работи трѣскаво не по мѣрката на една европейска сила, а въ мащабъ

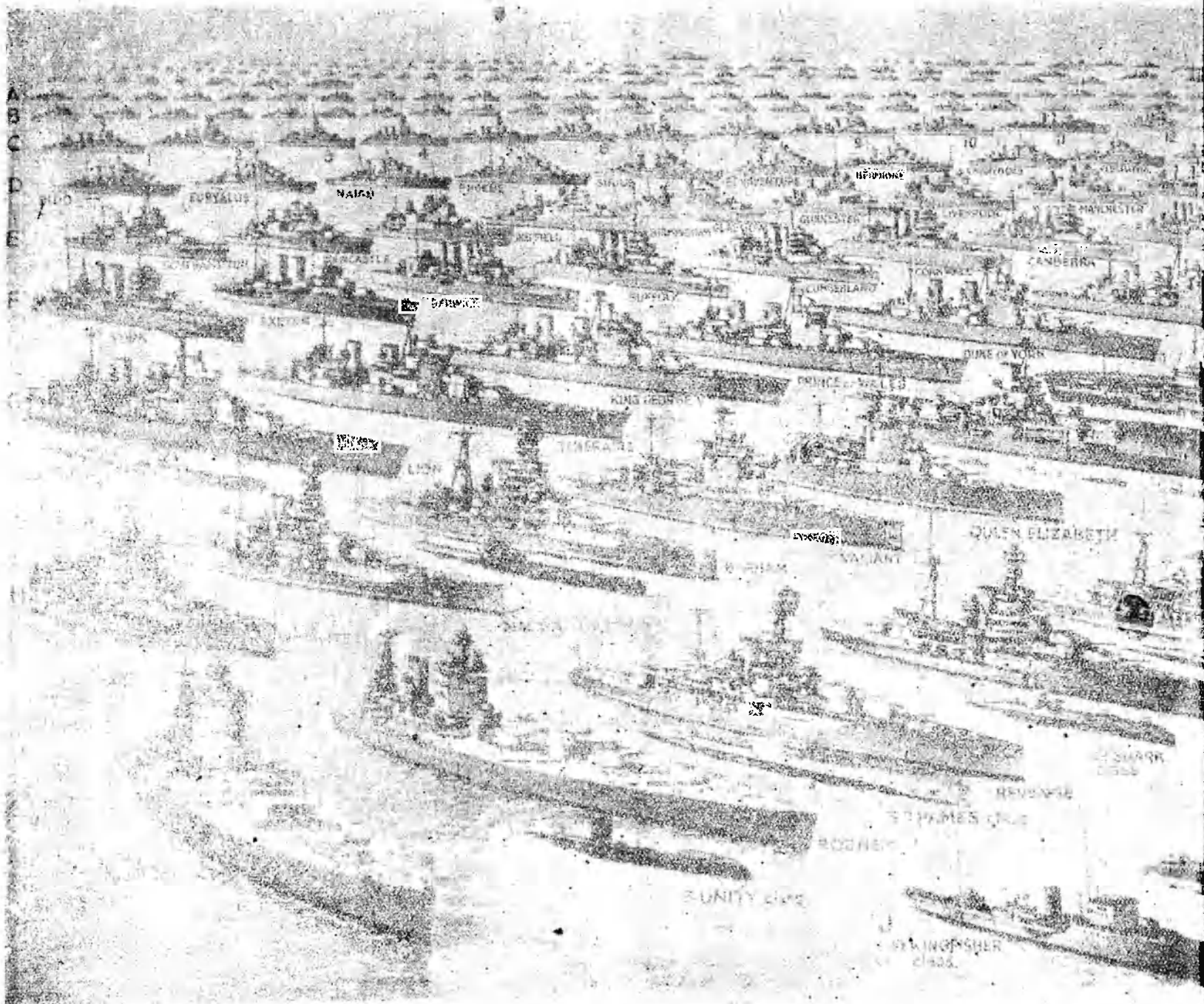
на една свѣтвна империя разпротрѣла се широко по всичкитѣ континенти. Англия реши да използва неизчерпаемитѣ богатства и сурови материали на своитѣ колонии и непожтнатитѣ си финансови резерви и съ тъй наречената „бѣла книга“ презъ мартъ 1936 г., февруари — 1937 г., мартъ — 1938 г. и мартъ — 1939 г. обяви своята превъоръжителна програма въ размѣръ непознатъ до днесъ на никоя военна сила въ свѣта.

Съгласно „бѣлата книга“ отъ 1936 год. Англия подреди пресъздаването на военнитѣ си сили като постави на първо мѣсто своя флотъ, на второ — авиацията и на трето — сухопътнитѣ си сили.

По отношение морскитѣ си въоръжения Англия има две голѣми преимущества предъ своитѣ съперници: 1. Грамадни и неизчерпаеми източници на сурови материали и финансови резерви и 2. Огроменъ корабостроителенъ капацитетъ. Докато нейнитѣ противници силно чувстватъ оскъдицата на редица сурови материали, тъй необходими за военнитѣ имъ индустрии и докато корабостроителницитѣ имъ сж стигнали максимума на своитѣ възможности, Англия строи въ охолство, безъ преумора и безъ пресилване. Презъ февруари 1937 г., при гласуването на „бѣлата книга“, съръ Самуелъ Хоръ, като първи морски лордъ на адмиралтейството, декларира предъ английския парламентъ: „Ний сме още въ състояние да строимъ по-добри и по-мощни кораби и да ги строимъ по-бързо, отколкото другитѣ страни“.

Неговитѣ думи се потвърждаватъ отъ факта, че следъ обявяването на грамадната строителна програма за 1937 год. само 55% отъ английския корабостроителенъ капацитетъ бѣше използванъ.

Морската програма на Англия бѣше насочена въ три посоки: 1. Модернизирание на ескадритѣ. 2. Постройка на нови кораби и 3. Засилване на морскитѣ бази. Почти всички по-големъи кораби преминаха специално превъоръжение и преустройство, а следъ 1935 год. много отъ остарѣлитѣ кораби на отдѣлнитѣ ескадри бѣха замѣнени съ нови, безъ да се увеличава броя на съответния класъ. Обучението бѣше засилено до висша степенъ и всички упражнения се произвеждаха при пълна бойна обстановка. Въ това отношение английскиятъ флотъ далечъ надвишава другитѣ флоти, тъй като обслугата на корабитѣ отъ средиземноморския флотъ и на тѣ-



Английският флот е по-развито обчертан в тази класна направена специално за „Дейзи Телеграф“ от доктор Оскар Пор Малкин сждове показани в линията (K) които се виждат в дното на картината сж ескортни кораби, многоместни и многопоставачи. Линията (J) е една единица на флота. В линията (I) се забелязват чертаиията на два „Нелсона“, пет сестри бойни кораби от „Роял Свемп“, бойния линеец кръстосвач и монитори. Надъ тяхъ (H) сж петъ от типа на „Куин Елизабет“, които бѣха сжмо модернизирани, и хвърцилостачитѣ „Армс Роиял“, „Фурзусъ“, „Крей всѣки отъ по 40,000 т., които сж въоръжени съ 40-6 см. оръдия. Петъ почти равни по сила кораби отъ типа на „Кингъ Жорж V“, — 35,000 т. съ по На (C. D. E. F.) е подредена колѣната на кръстосвачитѣ, които заночватъ съ възложо отъ останалитѣ отъ свѣтовѣна война до най-последния типъ, включва десетъ 14 см. оръдия. Тукъ сж също и малкитѣ осе

Показаните кораби могат да бъдат подредени както следва: На хоризонта — 171 изстребителя, „Айръс А. 50“ миночистачи и патрулни кораби, В. 39 ескортни кораби и два мрежопосягача — „Гарден“ (25) и „Прогрестор“ (26). С. Кръгосвачи — един „Лиса“, „Калкута“, „Карлс“, „Кейптаун“, „Крълю“, „Кувейт“, „Каиро“, „Корикау“, „Колombo“, „Сирес“, „Крадок“, „Калисо“, „Калидон“. Д. — Кръгосвачи, хвърчилоносачи. И. — Линейни кораби, подводници и хвърчилоносачи. J. — Линейни кораби и подводници. J. — За да завършим описанието на нашата картина, трябва да ч

зи от другите морета сж винаги в бдение, а Ламаншкият флот прекарва ежегодно по осем месеци във упражнения. Тъй към май 1939 год. цѣлѣният флот сж подготвен и взема своя боевъ видъ.

Постройката на новите кораби цели да постави Англия пакъ на първо мѣсто, както по количество

тъй и по бойна стройност, и съ това да бъде наново въ състояние да гарантира сигурността на имперските морски пътища. Според "българска книга" от март 1938 г., на 1 февруари с. г. в английските корабостроителници се намираха въ постройка вземни кораби съ общ тонаж 547,000 тона, сравнени съ

376,000 т. — презъ януари 1936 година и 139,000 т. — 1935 год., а тази година, следъ залагането на корабитѣ по програмата за 1939 год., тонажътъ въ постройка ще достигне 900,000 тона. Само презъ 1937 г. бѣха заложени 5 линейни кораби, 21 кръстосвача, 5 хвърчилоносача, 49 изтрѣбители и 19 подводника.



— Миски хулджитъ. Важно е да се забележи че тази изострация не включва никакви кораби от програмата за 1939 година. На от патрулни кораби, изгребители модернизиращи наноследякъ. АА — противоподводни ескорти и др. кораби, които съставляват само дребните въ, който все още си остава най-големият кораб въ съста — 42,000 т., а така също модернизиращият наноследякъ „Риполъс“ и „Ринау“, подводници „Глориясъ“, „Игълъ“ и др. по-малки кораби от сжия типъ. Въ линията (G) трябва да забележите два нови бойни кораби от типа на „Лайонъ“, въ 35'6 см. оръдия спуснати на вода тази година. Големият 23,000 т. хвърчилоносачи, които могат да носят от 60 до 70 хвърчила на борта си. 0,000 т. „Белфастъ“ и „Единбургъ“, току що свършенитъ 9,000 т. — новъ типъ и 8,000 т. отъ „Вижиъ“, (типъ въ които въоръжението достига до дванадесетилни флотски кръстосвачи отъ групата „Дядо“.

Джъ — (флагманския корабъ на Джелико въ време на Скагеракския бой) и запаснитъ кораби.

„Димедъ“. „Делхи“, „дюнединъ“, „Дюрбанъ“, „Даний“, „Дотлессъ“, „Драгунъ“, „Ентрайсъ“, „Есераутъ“, „Адвенчъръ“, (минопоставачъ), „Кардифъ“, които въ строежъ съ изключение на „Единбургъ“, „Белфастъ“, „Адмиралъ“. Е. — Кръстосвачи. F. — Вашингтонскитъ кръстосвачи. Ж. — линейни кораби и патрулни кораби, изгребители, ескортни кораби и К — ескортиращи съдове, минопоставачъ и миночистачи.

Всичко това се обслужва отъ 135,000 човѣка.

Презъ 1938 год. бѣха завършени около 44 кораби, между които 3 кръстосвача, 1 хвърчилоносачъ, 17 изтрѣбители, 6 подводника, три екскортни кораби, 5 торпедни катери и др. Презъ 1939 год. следва да бждатъ довършени около 60 кораба, между които 5 кръстосвача, 1 хвърчилоносачъ, 15 разрушители, 14 под-

водника, 4 ескортни кораба, 13 торпедни катери и др., а през следующите 12 месеци 50 нови кораби ще бъдат спуснати на вода, между които четири дреднаути, три хвърчилоносачи, 12 кръсгосвача и др.

На 21 февруари т.г. въ заводите на Викерсъ Армстронгъ, Нюкастълъ, английският крал спусна на во-

да новия линейен кораб „Кинг Джордж V“, който е първият от петтѣ линейни кораби, които ще влѣзатъ въ строя презъ 1940 год. Презъ май, въ корабостроителницитѣ на Камелъ-Лердъ, Биркенхедъ, бѣше спуснатъ вториятъ — „Принс офъ-Уелсъ“, а презъ септември ще бѣде спуснатъ третиятъ — „Дюк-

овъ-Йоркъ". За тѣзи кораби, съчетаващи въ себе си всичките усъвършенствования на корабостроителната техника и придобивки на лабораторните изследвания въ изпитателните танкове, както и опита на голѣмата война, се вѣрва да произведатъ въ военното корабостроителство сжщата революция, каквато дреднаутитѣ произведоха преди 1914 год. Тѣзи кораби ще иматъ тонажъ 35,000 тона и въоръжение десетъ — 35 см. орджия разположени въ три кули, 16—12 см. въ осемъ кули и една батарея съ скорострелни противоаеропланни орджия.

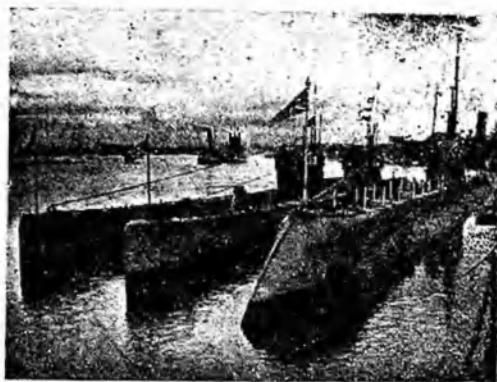
Скоростта имъ ще бжде значително по-висока отъ тази на „Нелсонъ“ и „Родней“, които съ своитѣ деветъ — 40'6 см. орджия още останатъ най-мощнитѣ дреднаути въ свѣта. Заложени сж сжщо така въ постройка други два дреднаута, а е предвидена постройката и на още два отъ типа „Лайфъ“, които ще иматъ тонажъ около 42,500 тона и главно въоръжение деветъ или десетъ 40'6 см. орджия. По такъвъ начинъ, въ своята строителна програма Англия цели да надвиши комбинираниѣ строителни програми на своитѣ противници — Япония, Германия и Италия, а корабитѣ построени само между 1937 и 1942 г. ще иматъ тонажъ по голѣмъ отъ цѣлия италиански флотъ.

По отношение на линейнитѣ кораби Англия ще има пакъ преимуществото надъ всички флоти на другитѣ морски държави, тъй като презъ 1942 год., при завършването на строителната програма, дреднаутитѣ ще бждатъ 25, отъ които десетъ съвършено нови. На следната таблица е показано положението на английския флотъ презъ мартъ 1935 год. и мартъ 1939 година.

Мартъ 1935 г. Мартъ 1939 г.

	Построени	Въ строенъ	Построени	Въ строенъ	Предвидени
Линейни кораби	15	—	15	17	4
Хвърчилоносачи	5	—	6	5	1
Кръстосвачи	49	10	61	41	4
Флотиловодачи	18	1	18	3	—
Изтрѣбители	127	23	149	26	16
Подводници	56	3	54	15	4
Екскортни кораби	27	1	33	4	22

Горната таблица следва да бжде попълнена съ редица други спомогателни кораби, придадени къмъ разнитѣ поддѣления и бази на флота. За сжщото време, отъ мартъ 1935 до мартъ 1939 г., екипажътъ — моряци, подофицери и офицери — е увеличенъ отъ 92,338 на 135,000 души,



Английски подводници на вързала въ пристанището на Портсмутъ

а кредититѣ отъ 56,000,000 на 147,770,000 английски лири.

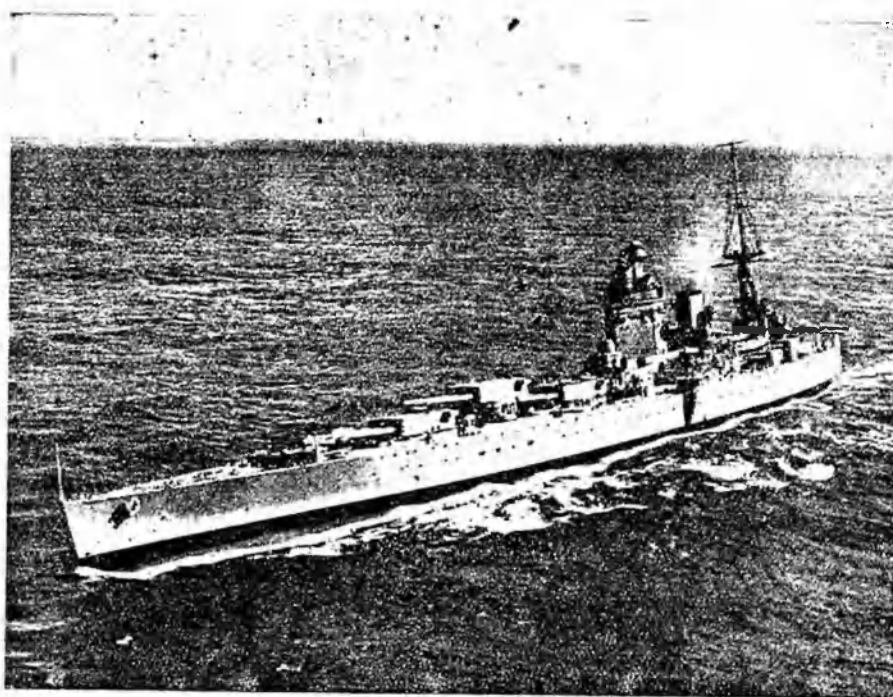
По отношение на морскитѣ си бази Англия направи сжщо така извънредно много. Гибралтаръ бѣше допълнително укрепенъ, а въ скалата на която е кацнала крепостта — прокопа вѣстилища, които могатъ да побератъ провизии за шестмесечното изхранване на гарнизона. Малта, Кипъръ и Хайфа получиха своитѣ допълнения, а въ далечния изтокъ — Сингапуръ, за който бѣха похарчени надъ 20 милиона лири, се превърна въ една база, за значението на която единъ воененъ експертъ пише: „Всѣко британско общество въ Великия и Индийския океани диша много по леко следъ постройката на Сингапурската база“.

Англия укрепи островитѣ Пенангъ въ северния край на Малакския протокъ, а не твърде отдавна бѣше отпусната и една сума отъ 1,500,000 английски лири за постройката на голѣма морска и въздушна база въ Принкомале на о-въ Цей-

лонъ. По такъвъ начинъ Сингапуръ, о-витѣ Пенангъ и Принкомале формиратъ единъ отбранителенъ тригълникъ, който доминира въ Индийския океанъ.

Симънстаунъ окриля допълнителния търговски пътъ край н. Добра-Надежда, а Южно-Африканския доминионъ се заангажира съ превръщането на островитѣ Робенъ — край н. Добра-Надежда — въ единъ втори юженъ Хелголандъ. Австралия строи гигантска морска и въздушна база въ Портъ-Дарвинъ. Тъй Англия преобрази и създаде своитѣ морски бази, превръщайки ги въ непревземаемни крепости, на които нейниятъ флотъ може да се осланя, да товари бойни материали, провизии и гориво, да търпи ремонти и преустройства, добре защитенъ и охраняванъ.

Впрочемъ, войната завари английския флотъ въ периодъ на усилено привършване, което трѣбваше да получи своя завършекъ къмъ 1942 година. Слабитѣ и критични години за нея бѣха 1939—1941 г. и ето защото тя ревностно напръгаше своитѣ дипломатически сили и изкуство, за да ги прескочи. Речитѣ обаче произнесени не твърде отдавна за обявяване на войната отъ английския премиеръ — Невилъ Чембърлейнъ показватъ твърдото решение и убеждение на Англия, че „миротворството“ и „статуквото“ се постигатъ и подържатъ много по-лесно не чрезъ преговори, споразумения и разхождане на „чадѣра“ изъ Западна и Южна Европа, а когато „лулитѣ на сивитѣ дипломати задимятъ срѣдъ безбрѣжнитѣ морета“. Ст. Денчевъ



Английския линейен кръстосвачъ „Родней“. Водоизмѣстване 33,900 т.; скоростъ 23'5 мили; въоръжение: 9—40, 12—15'2 см. орджия; 6—12 см. 1 4—4'7 см и 16—4 см. против. възд. орджия; 12 прот. възд. картечи; два торп. апарата и 3 хвърчила. Обслуга 1320 души



МОРСКИ ВЕСТИ

Сведение за потопените кораби отъ започването военните действия между Германия, Полша, Франция и Англия

На 4 септември в четири часа сутринта бѣ дадена първата жертва на морската война между Германия и Англия. Единъ германски подводникъ на 260 мили западно отъ шотландскитѣ брѣгове потопи английския пѣтнически корабъ „Атения“. Кораба потъналъ много бързо. На борда се намирали 1,400 пѣтника отъ които 1,100 американци. По голѣмата частъ отъ пѣтниците сж спасени.

Германското правителство съобщава, че „Атения“ не е потопенъ отъ германски подводникъ, като подчертава че германскитѣ военни кораби сж получили нареждане да спазватъ нормитѣ за водене на морската подводна война сжгласно конвенцията подписана въ 1926 г. Освенъ това отъ щаба на германскитѣ флотъ съобщиха че въ мѣстото на торпилирането не се намиратъ никакви германски подводници, и че най-вѣроятно е кораба „Атения“ да се е натъкналъ на плаваща мина.

На 4 септември грѣцкиятъ корабъ „Кости“ бѣ първата жертва на германскитѣ мини поставени на югъ отъ Орезундъ. Обслужата не е пострадала. Моряцитѣ били спасени отъ единъ шведски корабъ. Грѣцкиятъ корабъ пѣтуваше отъ Ленинградъ за Анверсъ.

На 4 септември Английскитѣ кръстосвачъ „Аяксъ“ потопи германския товаренъ корабъ „Оленда“ край Рио Гранде. Обслужата му бѣ заловена въ пленъ и отведена въ Монтевидео съ английския товаренъ корабъ „Сещъ Джералдъ“.

Английски кръстосвачи сж потопили германския корабъ „Карлъ Фриценъ“—6,740 тона.

На 5 т. м. е билъ торпилиранъ и потопенъ отъ германски подводникъ английскитѣ товаренъ корабъ „Босна“,—2,400 т. Обслужата му е спасена отъ норвежкитѣ корабъ—цистерна „Айдангеръ“ съ изключение на огняра, който загиналъ.

На 7 септември бѣ потопенъ не далечъ отъ португалскитѣ брѣгове английския корабъ „Ботие“ торпилиранъ отъ германски подводникъ. Загиналъ е само единъ морякъ.

На 8 септември ливерпулскитѣ корабъ „Мараръ“ е билъ потопенъ въ Атлантическия океанъ. Сжщия е билъ обстрелванъ и торпилиранъ отъ четири германски подводника едновременно. Единъ подводникъ започналъ да обстрелва кораба, като заставилъ обслужата да го напусне, до като другитѣ три подводници сж го торпилирали отъ дветѣ страни. Двама души отъ обслужата му сж били убити и двама ранени когато се опитвали да се добератъ до лодкитѣ. Нѣкой отъ спасенитѣ сж прекарали 24 часа въ лодкитѣ безъ храна до като бждатъ спасени отъ единъ параходъ отъ Лисабонъ. Удалили сж се дванадесетъ души отъ обслужата която е брояла всичко 105 човѣка.

Сжщия день е потопенъ и английския корабъ „Пакестанъ“. Обслужата му е била спасена отъ единъ холандски корабъ.

На 11 септември бѣ потопенъ отъ германски подводникъ английскитѣ корабъ „Решнъ Тайлеръ“—10,475 тона. Екипажа му е спасенъ.

На 11 сжщия месецъ холандския корабъ „Маркъ“ идващъ отъ Финландия, се натъкналъ на една мина и потъналъ. Обслужата му е била спасена отъ единъ датски корабъ.

На 11 т. м. е билъ потопенъ отъ германски подводникъ, английския търговски корабъ „Кенибергъ“ и кораба „Униклай“, и двата по 3,500 тона.

На 12 т. м. въ 3 часа сутринта, е потопенъ отъ германски подводникъ, английския търговски корабъ „Магдапуръ“. Повечето отъ хората които сж били на борта му, сж загинали.

На 12 т. м. се е ударилъ на мина и потъналъ Финландския корабъ „Ориверъ“—2,800 т. Отъ обслужата му отъ 27 души се спасили само 7.

Мѣрките противъ германскитѣ подводници

Парижъ, 9 септември (Хавасъ). Официалнитѣ комюникета, както отъ английска, така и отъ френска страна, съобщаватъ само на кратко, че френско-английскитѣ комбинирани флоти сж на открито море и въ пълна дейность.

Една отъ тѣхнитѣ главни задачи е борбата срещу германскитѣ подводници, които се опитватъ да приложатъ въ западнитѣ морета сжщитѣ методи, както презъ свѣтовната война. Блокирани въ пристанищата на германския заливъ, германскитѣ кораби и особено извѣстнитѣ „джобни“ кръстосвачи, които бѣха предназначени за преследване на кораби, понастоящемъ не могатъ да направятъ нищо срещу междусъюзническата търговия, Германското адмиралтейство има следователно, единствената възможность да действа чрезъ подводници. Систематичното практикуване на потопявания, безъ предупреждение, на търговскитѣ параходи отъ подводниците бѣ отдавна предвидено, преди още да започнатъ враждебнитѣ действия. Положително е, че германското адмиралтейство е издало заповѣдъ да се заематъ моретата отъ нейнитѣ подводни еденици още отъ започването на кризата. Още на 15 августъ се съобщи, че въ Исландия се намиратъ два германски подводника. Въ флотскитѣ срѣди се припомня бързината, съ която английскитѣ флотъ е премахналъ подводния тероръ. Английското и френското адмиралтейства проявяватъ, впрочемъ, особена дискретность по постигнатитѣ вече резултати.

Полскиятъ воененъ флотъ

На 31 августъ преди започване на военнитѣ действия, споредъ наблюдението на германскитѣ военни кораби и аероплани, три полски изстребители сж напуснали веднага балтийско море. Тѣ сж били забелѣзани за последенъ пѣтъ близо до Сгагенъ, като се насочили къмъ западъ, Поради това обстоятелство главната частъ отъ полскиятъ флотъ т. е. най-мощнитѣ му военни кораби сж прекъснали всѣкаква връзка съ своята база, пристанището Гдиня.

До 6 септември включително отъ действието на германскитѣ морски сили сж били потопени всичко три Полски подводници. Полша разполага още съ петъ подводници. Потопенъ е сжщо отъ германскитѣ хвърчила полскиятъ изстребителъ „Вихъръ“—1,500 т. Корабътъ е изработенъ въ френската корабостроителница въ Сенъ Назеръ. Отъ аеропланна бомба е повреденъ и минния заградителъ „Грифъ“ отъ германска изработка.



В Ъ Л Н И

Съ шумъ зловещъ вълнитъ блъска въ
средъ развълчялото море,
разливатъ се пенливо — пръскатъ,
догонватъ се една съ друга,
летятъ безспиръ и в'своя бѣгъ
стремятъ се къмъ далечнии брѣгъ.

Едната другата настига
и в'мнѣ отъ малкитъ вълни,
вълна грамадна се надига...
А тамъ, по върха и настрѣхналъ
танцуватъ искрици дезъ четъ,
горяци съсъ рубиненъ цвѣтъ.

Това сж трепетитъ първи,
що праца новата заря.
Ожпана като съ къри
могъщата вълна налита
и с'огнено порпурния си ликъ
изтрѣгва хиляденъ възторженъ викъ!

Ив. Маждраковъ

С Ъ Н И Щ А

(2)

Следъ малко челния торпедоносецъ измѣни курса си въ дѣсно. Съобщихъ за това на командира си. Той се качи на мостика. Азъ скочихъ на палубата и въ този моментъ се раздаде трѣсъкъ на нашия торпедоносецъ и той веднага спрѣ хода си. Хората се спуснаха къмъ спасителнитъ пояси. Съ усилие спрѣхме паниката и ги въздържахме да не се хвърлятъ въ водата. Отъ машината съобщиха, че винта не може да се движи. Изпратения корабникъ въ офицерското помѣщение се върна и събщи, че тамъ водата е вече до поясъ. Азъ изтичахъ да видя какво става тамъ, но можахъ да слѣза само на нѣколко стъпала. Водата бѣше запълнила помѣщението. Взрива на мината е билъ точно подъ моята кабина. Дветѣ ни лодки бѣха разбити. Калциевитъ патрони, изхвърлени далечъ въ водата, свѣтѣха като надгробни свѣщи. Торпедоносеца остана безпомощно надъ вълнитѣ. Заповѣдахме да угасятъ постепенно сгѣня въ котлитѣ, защото очаквахме, че водата ще нахлуе и въ машинното отдѣление. Машинната преграда се указа обаче, здрава. Торпедоносеца се задържа надъ водата. Намирахме се между Екрена и Балчикъ. Дълбочина къмъ 27 метра. Останалитѣ торпедоносци се скриха въ тъмнината и ние стоехме безпомощни надъ водата и безъ спасителни лодки. Дадохъ идея да поставимъ на стожера платно, за да използваме вѣтъра и се приближимъ къмъ брѣга. Бързо сънника бѣше приспособенъ за платно. Следъ единъ часъ измѣрената дълбочина ни показа, че вървимъ къмъ брѣга. Скоро се показа

една лодка отъ нашитѣ торпедоносци. Следъ взрива тя е била спусната отъ торпедоносцитѣ и се е лутала въ морето да ни дири до като попадна при насъ. Изпратихме я да отиде на брѣга и отъ тамъ до найблизкия постъ за да събщи, че торпедоносеца е надъ водата, та да изпратятъ помощъ. Лодката по-вече не се върна при насъ. Впоследствие разбрахме, че вълнитѣ я разбили на брѣга, а хората успѣли на разсъмване да стигнатъ до поста. Втора лодка, сжщо изпратена да ни дири, се натъкна на насъ. Нея задържахме. Кърмата на нашия торпедоносецъ бѣше потънала. Вълнитѣ заливаха вече палубата и машинното отдѣление се пълнѣше отгоре. Отдадохме котва, за да се газтърти торпедоносеца срещу вѣтъра, но кърмата вече започна да засѣга дъното. Положението стана опасно. Заповѣдахме на добритѣ плувици да се хвърлятъ въ водата и да плуватъ къмъ брѣга. Красива картина бѣше когато всички тѣзи млади хора съ „О, Добруджански край“ паскачаха въ водата и заминаха въ тъмнината да се борятъ съ силния прибой. Който вече се виждаше. Ние съ командира и механика напуснахме послѣния торпедоносеца. Задъ насъ на вжжета и съ спасителни пояси илраха трима по слаби плувици. Стѣжихме на брѣга. Когато видѣхъ, че командата не е забравилъ да вземе съ себе си иконата на торпедоносеца, спомнихъ си за сѣня презъ деня. Имаше ли нѣкаква връзка? Какво означаваше причастието, което трѣбваше да поднесе на командата си?

Но още по-странно е, че сжщата

нощъ майка ми е сънувала следния сѣнъ. Намирала се на брѣга на морето. Любувала се на вълнитѣ, които спокойно се преливали. Извед, нажъ вижда да плава надъ водата ковчегъ. Вълнитѣ постепенно го носятъ къмъ брѣга. Тя се изплашва и си спомня за сина си морякъ. Започва да вика и пита кой е въ ковчегъ и не е ли нейния синъ. Нѣкъсй и казва обаче, „бждете спокойна, вашиятъ синъ не е вжтре“. Тя се събужда разтревожена и не може да си обясни, какво означава това. Презъ деня, обаче, забравя за всичко случило се. На следния день по запитвания на лица, които чуи вече за станалото въ Варна, тя разбира че нѣщо се е случило. Разтревожени отъ недосизказанитѣ думи на познати, родителитѣ ми трѣгватъ да узнаятъ нѣщо по точно и въ това време получаватъ телеграма отъ менъ „Живъ съмъ. Здравъ съмъ“. Азъ я изпратихъ щомъ стигнахъ въ Варна, защото предполагахъ, че ще чуютъ нѣщо и ще се тревожатъ. Кажете ми сега да вървамъ ли на сѣнища?

— Да, има нѣщо, което е необяснимо, но все пакъ то е отъ областъ, която насъ малко ни засѣга. Ти се радвай че и този пътъ мина благополучно, а сѣнищата други да тълкуватъ.

— Да, господа, механиката на нашето битие е още много неясна, но я да глѣтнемъ още малко гориво, па да видимъ за утре, какво ще ни кажатъ сѣнищата. Нашиятъ инженеръ тури край на тежкия разговоръ и компанията се прѣсна подъ впечатление на страннитѣ съвпадения.

В. И.

СТРАНИЦА ЗА МЛАДИТЪ

ХРИСТОФОРЪ КОЛУМБЪ

(Продължение от брой 118)

Следъ подкрепяне силитъ на обслугитъ и попълване запаситъ на корабитъ съ прѣсна вода и хранителни припаси взети отъ гостоприемното туземно население на островъ Куба, малкиятъ флотъ на Колумба вдигналъ котва на 16 юли и скоро излѣзълъ въ открито море, на пѣтъ за Еспаньола.

На 18 юли, обаче, отъ изтокъ внезапно приближила съ шеметна бързина силна буря и корабитъ били принудени да потърсятъ спасение въ залива при носъ Санта Крузъ на островъ Куба, гдето престояли три дни въ непосилна борба съ водната стихия.

Поради продължаващитъ да духатъ следъ стихването на бурята неблагоприятни източни вѣтрове, Колумбъ решилъ да продължи пѣтуването, като се спусне на югъ и обходи островъ Ямайка.

Повече отъ месецъ корабитъ кръстосвали водитъ около брѣговетъ и южнитъ крайнини на Ямайка и едва на 19 августъ открили на източния хоризонтъ очертанията на дългия западенъ полуостровъ на Еспаньола, къмъ който се насочили съ радостъ и надежда.

На 24 септември корабитъ плували вече край източнитъ брѣгове на острова, а на 29 септември 1494 год. се завърнали и хвърлили благополучно котва въ залива на колонията Изабела.

Преживѣнитъ отъ Колумба тежки грижи и изпитания и напрежението въ борбата за възстановяване на дисциплината, сломяване непокорството и отстранение явното недоволство на обслугата отъ корабитъ, изтощили значително силитъ и изострили нервитъ на великия мореплавателъ, който се разболѣлъ и легналъ на постеля.

И когато на 29 септември радостно прокѣнтѣлъ звѣнътъ на котвенитъ вериги и насѣбралиятъ се на брѣга народъ възторжено приветствувалъ завърналиятъ се въ тихитъ води на залива кораби, Колумбъ лежалъ въ безсъзнание въ своята малка стаичка на адмиралския корабъ.

Завръщане въ Испания

Въ залива Изабела флотътъ зарешилъ пристигналитъ отъ Испания подъ водителството на Бартоломео Колумбъ три кораба съ нови колонисти, хранителни и други припаси.

Отъ септември 1494 до 10 мартъ

1496 год. великиятъ мореплавателъ съ смѣлъ организаторски замахъ продължилъ устройването и стѣмняването на колонията.

Както осъществяването на всѣко възвишено дѣло създава недоволници, а обкрѣженитъ съ ореола на вѣчната слава труженци за културния и общественъ подемъ иматъ завистници, така и великиятъ мореплавателъ срещналъ въ лицето на недобросѣвѣстни и съ засѣгната гордостъ испанци — колонисти жестоки и многобройни врагове, които съ всички срѣдства се потрудили да наклеветятъ и очернятъ Колумба предъ испанскитъ владѣтели. Начело съ Маргаритъ и каталонския монахъ Бойлъ въ Изабела се образувала група недоволници. Последнитъ изпратили на испанския кралъ тайно послание, въ което наклеветили и обвинили Колумба въ редица престѣпни и др. деяния. На основание тия обвинения кралътъ изпратилъ въ Еспаньола своя дѣвѣрикъ Хуанъ Агуадо за разследване и установяване истинността на тия обвинения.

Засѣгнатъ отъ тѣсва кралско недовѣрие Колумбъ решилъ да се завърне въ Испания и се защити лично.

До деня на отпѣтуването обратено за родината на острова настѣпили разни произшествия. Така туземното население, организирано отъ своитъ водачи, възстанало срещу колониститъ и завоевателитъ на новитъ земи. На 27 мартъ 1495 год. многобройни тѣлпи индийци настѣпили срещу крепоститъ св. Тома и Изабела. Макарь и съ малочисленна войска Колумбъ излѣзълъ насрещи имъ. Състояли се нѣколко ожесточени сражения, като въ битката на 25 априлъ с. г. индийцитъ били разбити и окончателно смирени и покорени.

На 24 февруари 1495 год. корабитъ, натоварени съ злато, материали, плодове и др. ценности, придружени отъ Диего Колумбъ се отправили за Испания, а въ началото на октомври 1495 год. въ Изабела пристигнали 4 кораба съ Хуанъ Агуадо.



Буйниятъ младежъ Мигуелъ Диасъ, който въ едно скарване съ своя другаръ го смъртно наранилъ съ ножъ, и за да се укрое отъ преследване на законитъ избѣгалъ отъ колонията Изабела и дълго време скиталъ изъ непристѣпнитъ лѣсове на Еспаньола, открилъ богати златни залежи. Достигайки устието на рѣка Озема въ южния брѣгъ на острова, гдето понастоящемъ се намира града Санъ Доминго, младежътъ се сприятелилъ съ туземцитъ и влѣзълъ въ любовни връзки съ една туземка. Именно последната му открила мѣстонахождението на две пещери съ твърде богати на злато руди. На основание това откритие младежътъ се завърналъ въ Изабела, и изложилъ предъ адмирала мѣстото на златнитъ рудници.

Въ надвечерието за заминаването на Колумба за Испания натоваренитъ кораби стояли на котва въ залива предъ колонията Изабела. Внезапно на изтокъ се показалъ облакъ воденъ прахъ и скоро надъ острова врѣхлетялъ стихийенъ ураганъ, какъвто испанцитъ не сж виждали до тоя моментъ и равенъ на който туземцитъ не помнели да е върлувалъ въ новитъ земи. Водитъ на морето, закипѣли, надигнали се и като гигантски планини хвърхлетели къмъ брѣга, разрушили естественитъ прегради и наводнили острова.

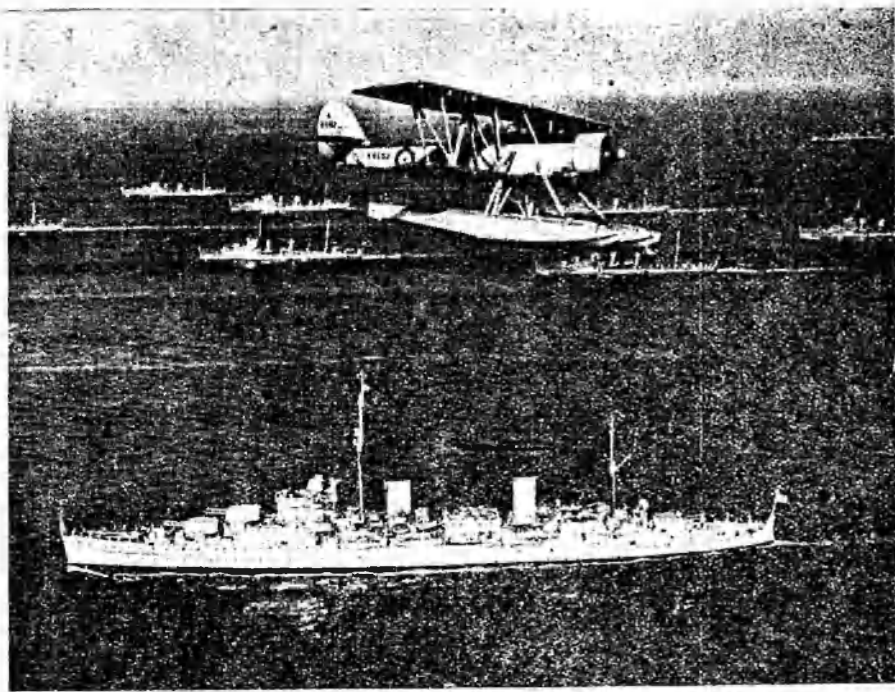
Ураганътъ подмѣталъ корабитъ подобно на дребни трѣсчици. Котвенитъ вериги се скѣсали и три отъ корабитъ потънали въ разпѣненитъ води на залива, а другитъ били изхвърлени на брѣга, гдето се разбили и раздробили на множество части. Страхотния ураганъ намалилъ своята сила следъ три часа и следъ неговото стихване въ развѣлнуванитъ води на залива останалъ да се мятка само значително пострадалиятъ адмиралски корабъ „Нина“.

Отъ останалитъ и изхвърлени на брѣга отломки испанцитъ усилено започнали постройката на два кораба.

На 10 мартъ 1496 год. новосъградения флотъ, подъ водителството на Колумба напустналъ залива Изабела и се отправилъ за Испания гдето, следъ продължително пѣтуване, множество лишения, приключения и опасности пристигналъ едва на 11 юни 1496 г.

(следва)

Куюджуклиевъ



Две флотилии английски изстрѣбители отъ така наречения „домашенъ флотъ“, придружени
отъ хвърчилоносача „Аврора“ и лекия кръстосвачъ „Сървингъ“, флагмански
корабъ на сѣщитѣ



Наше крайбрежие