

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТИНИКЪТ
Е БЕЗПЛАТЕН

НАРОДЪТЪ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.



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

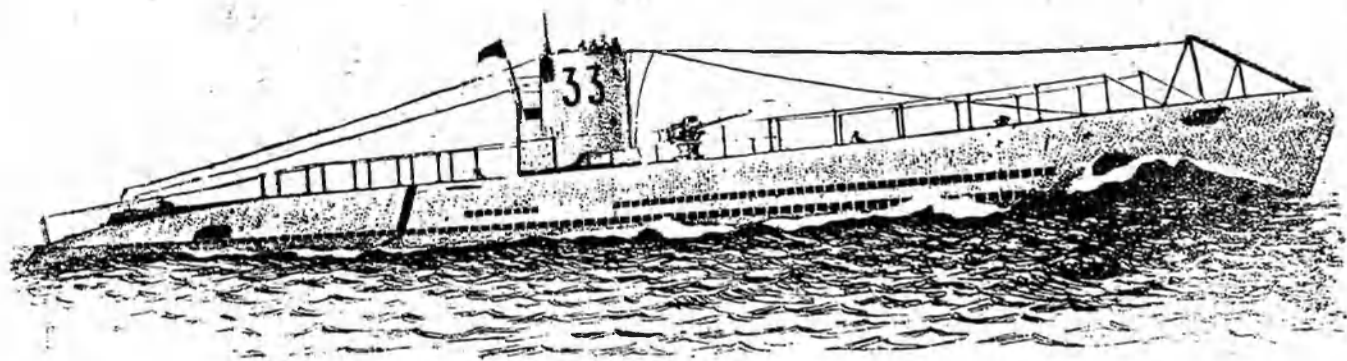
ДРУЖЕМИЧНИКЪ ЗА МОРИКА ПРОСВЕТА И ОБНОВА
ДЪКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ

Година V.

Варна, 1 април 1939 год.

Брой 110.

Не чакай да създавашъ флотъ, когато те нападатъ, защото не се копае
кладенецъ, когато ожаднѣешъ.



Германски подводникъ за далечно действие, среденъ типъ U 33. Подводно водоизмѣстване 500 тона, скоростъ 16 мили
въ надводно положение, 9 мили въ подводно.

МОРЕТО И ДУНАВА СЪ
НЕИЗЧЕРПАЕМИ БОГАТСТВА.



ДЪРЖАВА БЕЗЪ МОРЕ,
КЪЩА БЕЗЪ ПРОЗОРЕЦЪ.

КОЛОНА ЗА ЧЕТЦИТЪ

На Т. П. — Враца

1. До каква морска дълбочина се чувства вълнението?

Преди да отговоримъ на първия въпросъ, ще трѣбва да запознаемъ читателитѣ съ елементитѣ на една морска вълна. Най-високата частъ на вълната се нарича гребенъ на вълната. Разстоянието между два съседни гребена е дължина на вълната. Времето, което една частичка отъ гребена на вълната употребява, за да слѣзе до най-долната частъ на вълната и отново да се изкачи до гребена, е периодъ на вълнението или скоростъ на вълната. Подъ височина на вълната се разбира разстоянието по водосравната линия отъ най-високата частъ на вълната до най-низката ѣ частъ.

Образуванитѣ отъ вѣтъра морски вълни се увеличаватъ постепенно и голѣмината, която могатъ да достигнатъ, зависи отъ скоростта и продължителността на вѣтъра, а така сжщо и отъ гжстотата на морската вода и величината на атмосферното налягане. Най-голѣмитѣ констатиранни до сега елементи на морскитѣ вълни сж: дължина на вълната 824 метра; периодъ на вълнението 23 сек., отъ което следва, че скоростта на тая вълна е била 35'8 м. въ секунда. Височината на вълната е достигала до 15 метра.

Трѣбва да отбележимъ, обаче, че вълни по-високи отъ 10 метра сж много рѣдки.

Височината на вълната бързо се намалява въ долнитѣ пластове и е установено, че на една дълбочина, равна на дължината на вълната, височината ѣ ще бжде равна на 1/500 частъ отъ височината на сжщата вълна на повърхността. Така че най-дългата вълна отъ около 800 метра, ако има най-голѣмата констатирана височина отъ 15 метра, то на 800 метра дълбочина височината ѣ ще бжде само 3 сантиметра (15 метра дѣлени на 500). Това показва, че действието на вълнитѣ достига обикновено най-много до 200 метра дълбочина.

Отъ опитъ се знае, че при силно вълнение, при една височина на вълната отъ 4 до 8 метра, на дълбочина 50 метра, вълнението почти не се чувства и единъ подводникъ, ако се потопи въ тая дълбочина ще може да плава съвършено спокойно, безъ да го клатушка вълнението, както това би било, ако останѣше на повърхността.

Билъ ли е българинътъ морякъ и може ли да бжде такъвъ

Още отъ първитѣ далечни времена славянитѣ и българитѣ сж се сраснали съ оралото въ полето и озчарския жезълъ въ планинитѣ и отъ тамъ се е създаде легендата, че славяно-българинътъ не обича морето, не умѣе да се ползува отъ голѣмитѣ му и вѣстрани блага, отбѣгва отъ него, а отъ тамъ и ваключението:

„Българинътъ не е морякъ и не може да бжде такъвъ.“

А българската пословица: „На дърво безъ коренъ не се качвай“ като че ли потвърждава споменатата легенда

Това е една голѣма неистина, плодъ на неоправдана съ нищо заблуда.

Несъгласителността на тая невѣрна мисълъ, която често ржти се чува и отъ уста на наши книжовници, иначе съ заслуги къмъ народа съ своитѣ трудове, е очевидна.

Разбира се, че трѣбва да потърсимъ помощта най-напредъ на историята, за да се види колко е невѣрно гова разпространено у насъ мнение, заблудата която внася то въ народа ни, и пакостнитѣ послѣствия отъ тая заблуда.

Знае се, че праисторическитѣ жилища на нашитѣ прадѣди сж били голѣмитѣ руски степи, които се простирагъ между Уралскитѣ планини, Карпатитѣ, Каспийското, Черно и Азовско морета и по теченията на голѣмитѣ плавателни и изобилни съ риба руски рѣки въ тая обширна страна. Моретата и рѣкитѣ въ тая областъ на днешната руска земя какво сж вложили въ първобитния животъ и мирогледъ на праславянитѣ и прабългаритѣ въ онова далечно минало — това е покрито съ гжстъ непроницаемъ мракъ, за който опити за проучване е имало и продължава да има, но тѣ сж съ много слаби резултати. Едно обаче е установено отъ старитѣ лѣтописци, че варвари — пирати сж кръстосвали Черно море и Дунава и сж вършили грабежи. Тѣ сж идвали отъ севернитѣ брѣгове на Черно море и между тѣзи пирати безспорно е имало славяни и волжски българи. Следователно, морячеството е било известно и умѣло практикувано още отъ нашитѣ най-стари прадѣди.

Преди идването на славянитѣ, а следъ тѣхъ и на българитѣ въ Балканския полуостровъ, последниятъ е билъ населенъ отъ тракийцитѣ, които сж имали не малко бележити своя култура, отъ която много нѣщо сж заели и старитѣ гърци.

(следва).

ПОЩА

Редакцията благодари за следнитѣ получени дарения:

1. Ангелъ Димитр. Русевъ, гр. Варна 100 лв.
2. Борисъ Илиевъ Тодоровъ, гр. Варна 100 лв.
3. Дво на запаснитѣ подофицери „Другарски съюзъ“ — гр. Варна 50 лв.
4. Василь Д. Поповъ, с. Доденъ Чифликъ 50 лв.
5. Михайлъ Петровъ, с. Наумъ, Шуменско 50 лв.
6. Вързанъ С. Върбановъ, гр. Варна 50 лв.
7. Д. Н. Василевъ, Созополъ 40 лв.
8. Мзтей Петровъ Бургасъ 40 лв.
9. Ст. Ст. Славовъ, Варна 40 лв.
10. Ст. Остревъ, с. Рѣхово Русенско 30 лв.
11. Маринъ Кировъ, с. Веселинъ, Варненско 30 лв.
12. Г. Вуловъ, Ботевградъ 20 лв.
13. Пегъръ Ил. Фампарски, Ботевградъ 20 лв.
14. Димитъръ Хр. Мухтаровъ Сливенъ 20 лв.
15. Дим. Б. Блѣсковъ, Варна 20 лв.
16. Р. Стратилловъ, с. Вѣтрино 20 лв.
17. Лука П. Шоповъ, Горна Орѣховица 20 лв.
18. Мара Попова, Варна 20 лв.
19. Георги Д. Поповъ, Разлогъ 20 лв.
20. Панайотъ Марангъзовъ, Враца 20 лв.
21. Хр. Т. Павловъ, Враца 20 лв.

(Следва).

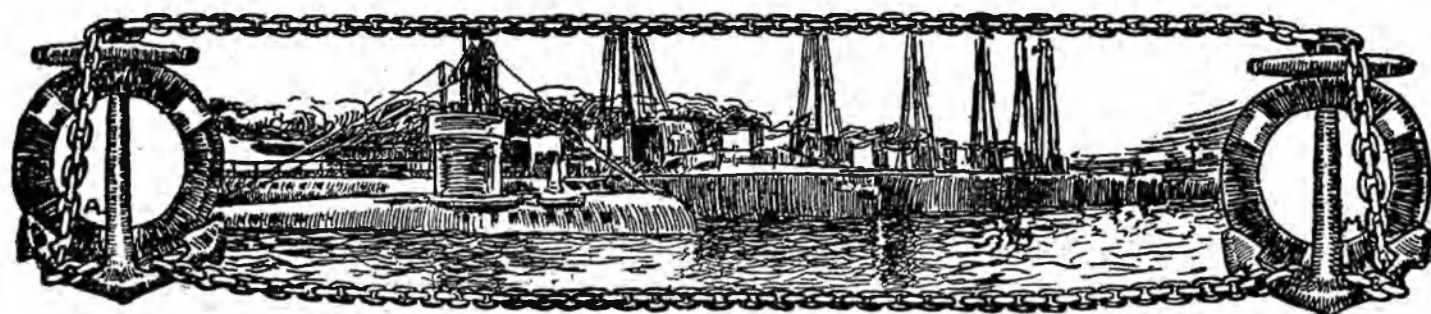
—По липса на мѣсто въ колоната „Пошта“ редакцията нѣма възможность да напечата своевременно имената на всички дарители.

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

— Въ отговоръ на запитванията съобщаваме, волнитѣ пожертвования 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



ЗА МОРСКАТА НИ ОТБРАНА

Събитията, които напоследък станаха въ Дунавска Европа и предизвикаха изчезването на втората Чехословацка република, показват че само държава, готова да се бие на смърт или животъ срещу каквато и да е сила противъ нея, само тя ще може да уцелѣе.

Всѣки народъ държи сждбата си въ собственитѣ си ржце. Ако той съзре опасноститѣ, ако той се готви за голѣмитѣ събития, ако той добре провѣржава пжтя, по който върви, нѣма съмнение, че рисковетѣ за него ще намаляватъ и той ще може да гледа съ по-голѣма сигурностъ на бждешето.

Свободата е толкова по-ценна, колкото сж по-дълготрайни борбитѣ за нейното извоюване. Чрезъ тѣхъ народътъ се осъзнава като етническо и стопанско цѣло и култивира онзи съпротивителенъ потенциалъ, който кара

гражданитѣ да жертвуватъ всичко предъ възможността да загубятъ свободата си. Тѣ не могатъ да допуснатъ мисълта за сжществуване безъ политическата си свобода.

Свободата, откупена съ скжпи жертви и безкрайни борби е символъ на живота на българина. Затова и борбитѣ за освобождение на племето ни не сж престанали.

Тѣзи събития обаче ни даватъ указания, че свободата се брани преди всичко съ собственитѣ си сръдства за борба. Сега, когато става пълно прекрояване на картата на Европа, ние трѣбва да бждемъ готови преди всичко сами да бранимъ собственитѣ си интереси, ако искаме да бждемъ ценени, като народъ и като сила.

Нека не се забравя, че събитията, които ще има да се развиватъ, засѣгатъ преди всичко

нашитѣ водни граници. Водната стихия иска своитѣ особени сръдства за борба. Тѣхната особеностъ се състои и въ обстоятелството, че изискватъ повече време за постройка и доставка и по специална подготовка. Ето защо ние издигаме гласъ да се бърза съ създаването на бойния ни флотъ.

Време е българскиятъ народъ да се освободи отъ съ нишо неоправданата инертностъ по отношение на морската ни отбрана и да работи съ всички сили и сръдства за материалното засилване на нашия воененъ флотъ. Съ това той ще го улесни въ тежката и отговорна задача за запазване воднитѣ ни граници, включвайки и тѣзи части, които отъ двадесетъ и една година сж устремили погледитѣ си къмъ майката отечество и очакватъ зората на своята нова свобода.

МОРСКА МИСЪЛЪ

МОРСКА ПОЛИТИКА

Тъсното сътрудничество между Германия, Италия и Япония завърши както е известно въ 1937 г. съ съглашението между тритъ страни за военно сътрудничество. Това съглашение, обаче, не води началото си от скоро, а още от 1934 година, когато първата мисъл за това сътрудничество се появила въ главата на германския военен агент въ Япония, полковникъ Отто, които прекарвайки своя служебен отпуск на разходка въ Китай, сподѣлил тая своя мисъл съ тамошния германски посланикъ фонъ Тротманъ, който се отнесълъ твърде съчувствено къмъ нея. То бѣ точно въ периода, когато отношенията между Лондонъ и Токио вследствие откритото сѣпване на воения японски империализъмъ въ борба противъ британската колониялна империя, се бѣха изострили силно, и когато Япония започна да се противопоставя на влиянието на Великобритания на Изтокъ, като започна да заплашва и нейнитѣ комуникационни пѣтища.

Собствено недоразуменията бѣха започнали много по-рано, още презъ 1920 година, когато британското правителство, разтревожено отъ предприетата отъ японцитѣ подготовка на тихоокеанския театъръ, командирова на изтокъ лордъ Джелико за лично опознаване съ новосъздалата се обстановка. Следъ дълго пѣтуване по тихоокеанския театъръ Джелико призна, че неговата стратегическа подготовка е проведена толкова изкусно отъ японцитѣ, че японския флотъ се явява за сега сила доминираща на всички западни зони на този театъръ и че Япония възползвана отъ това положение при единъ европейски конфликтъ, въ който би била вмѣкната и Англия, тя би разпрострѣла влиянието си и къмъ Зондския Архипелагъ, Австралия би се оказала предъ лицето на една сиреозна опасностъ, и би се създадо застрашително положение и за Индийския океанъ. Ето защо тогава Джелико повдигна въпроса за пренасяне главната тихоокеанска база на британския флотъ отъ Хонкъ-Конгъ въ Сингапуръ, настоявайки за бързо укрепяване на последната. Указвайки по нататъкъ че Япония, обкръжена отъ своята система острови, представлява непристъпна крепостъ, адмиралътъ подчертава, че самия характеръ на подготовката на южнитѣ зони, външния

отбранителенъ обрѣчъ, който се очертава отъ островитѣ: Япъ, Каролинскитѣ острови Марианския и Бонинския архипелази, показва, че подготовката е съ цель за една настѣпателна акция и се потвърждава отъ съвършено необичайното изкуствено нарастване на японския търговски флотъ който сега е способенъ да прехвърли цѣла една армия въ кой да е пунктъ на Тихия океанъ.

Демонстративното пѣтуване на лордъ Джелико и укрепяването на Сингапуръ веднага следъ неговото завръщане въ Англия, изостриха още повече отношенията между Лондонъ и Токио; това пѣтуване на първия морски лордъ и укрепяването на Сингапуръ се смѣтатъ въ Токио като актъ на неприятелско отнесяне къмъ него, и като отговоръ на това японцитѣ засилиха своята дипломатическа игра около Холандска Индия и Сиамъ. Цѣлата тази игра по отношение на първата, се дължеше на желанието на Япония да привлече на своя страна неизчерпаемитѣ богатства на холандскитѣ колонии, въ видъ на нефтъ, олово и каучукъ които биха ѝ осигурили воденето на една продължителна война.

Нѣщо повече полученитѣ отъ Япония концесии въ Холандска Индия която заема господстващо стратегическо положение въ югозападния секторъ на Тихия океанъ, и служи като ключъ за влизане въ Индийския океанъ господствайки надъ комуникационния пѣтъ отъ Сингапуръ за Китай, Австралия и Нова Зеландия, и завладяването икономически на тези мѣста би значило и фактическото завладяване на Индонезия, тъй като то би привлѣкло тукъ вооръженитѣ морски сили на Япония за да пази тѣхнитѣ интереси. Така че, предвиждането на адмиралъ Джелико, какво при единъ конфликтъ на Англия въ Европа, японското командуване ще се опита да завладѣе островитѣ на Холандска Индия, получи реално потвърждение.

Япония поведе тукъ и тайна политическа подготовка особено интензивна въ островитѣ Борнео и Суматра, а така сѣщо и революционна пропаганда въ Индия, подстрекавайки националното движение.

Въ отговоръ на това, презъ 1934 година Лондонъ сключи морско съглашение съ Холандия за неприкосновеността на нейнитѣ тихоокеански владения, а лондонското адми-

ралтейство поиска отпускането на кредитъ за осигуряването сѣтуквото на Индонезия.

Япония, обаче, сѣщо не остава назадъ. Стремейки се къмъ Индия, като къмъ главенъ източникъ за доставка на сурови метериали за свся народъ, тя сключи договоръ съ сиамското правителство за вземане концесията по направата на канала презъ провлака Кра, т. е. въ тила на Сингапуръ въ обходъ на британскитѣ укрепления въ Южно китайското море, Бенгалския заливъ и Индийския океанъ.

За всѣкиго е ясно каква заплаха за британската колониялна империя крие въ себеси една подобна концесия. Разбира се, че Англия предприе всички мѣрки за да предотврати даването на тази концесия, но тукъ се намѣси Германия съ свсето нараснало влияние въ далечния Изтокъ.

Замислени за развиващитѣ се събития въ далечния Изтокъ, нѣкои отъ ръководящитѣ крѣгове на Лондонъ, а така сѣщо и въ Токио започнаха да се замислятъ за едно взаимно споразумение. Виждайки това полковникъ Отто реши да ускори замисления отъ него договоръ, и по дадена идея отъ фонъ Траутманъ, въ Япония бѣ пуснатъ единъ „пробенъ балонъ“, че Германия се отказва отъ претенцитѣ си за нейнитѣ бивши колонии въ Тихия океанъ, намиращи се сега както е известно подъ временния мандатъ на Япония. Този „балонъ“ се оказа толкова сполучливъ, че презъ лѣтото на 1936 година полковникъ Отто замина за Берлинъ съ проекто договора. Преговоритѣ вървѣха толкова успѣшно, че само следъ два месеца полковника се върна въ Токио на чело на една военна мисия водена отъ генералъ Рейхенау. Мисията имаше за цель да разработи съ японския генераленъ щабъ нѣкои подробности около клаузитѣ на тайния воененъ договоръ. Първоначално събрание то се председателствувало отъ адмиралъ Мацусита, които въ последствие билъ смѣненъ съ адмиралъ — Мацунага.

Приблизително по сѣщото време въ Берлинъ се състоя една конференция на всички японски военноморски аташета въ Европа, подъ председателството на воения аташе въ Германия генералъ Осима. За тази конференция отъ Токио бѣха ко-

мандировани четири генералъ щабни офицери начело съ генералъ Иго. Въ резултатъ на всички тѣзи преговори, въ които главната роля изиграха представителитѣ на военнитѣ кжргове, на 25 ноември 1936 г. бѣ сключено шумното германо-японско съглашение.

По данни отъ С. Щати това съглашение бѣ построено върху следнитѣ четири основни принципи: 1) взаимна военна поддръжка, 2) взаимна техническа поддръжка, 3) да не се сключаватъ никакви договори съ трета държава безъ предварително съгласие на другата страна, 4) постояненъ взаименъ контактъ на генералнитѣ щабове и размѣна на представители. Между впрочемъ по първитѣ два пункта било уговорено че тѣ ще влѣзатъ въ сила за Япония не по рано отъ 1939 г. когато последната ще привърши превъоръжението на своята армия.

Къмъ така образувалия се германо-японски блокъ се присъедини и Италия, сключвайки съ Токио самостоятеленъ договоръ, основанъ споредъ американскитѣ печатъ на „взаимно опрощаване на грѣховетѣ“. Италия признала анексията на Манжурия, а Япония—анексията на Абисиния. Интересно е, че този новъ договоръ бѣ подписанъ на следния денъ следъ една речъ на Идънъ, въ която той недвусмислено бѣ заявилъ, че въ случай на нападение на Франция или на Белгия, Англия ще ги поддържа съ всичкитѣ свои въоръжени сили. Договорътъ като че бѣ отговоръ:—„въ такъвъ случай вие ще бъдете атакувани отъ общитѣ усилия на тройния съюзъ въ найчувствителнитѣ пунктове на вашата империя“... Това което въ случая е най-знаменателно, е че веднага следъ сключване на споменатия договоръ, японскитѣ морски генераленъ щабъ поиска отъ своето правителство отпускането на значителни суми за субсидиране пострѣйката на редица голѣми презокеански търговски кораби съ скоростъ превъшаваща обикновената скоростъ на търговскитѣ такива. Смыслътъ на това искане трѣбва да се търси въ това съображение, че въ случай на война, тѣзи кораби могатъ да бждатъ леко забронирани и превърнати въ силни спомагателни кръстосвачи. Говорейки чрезъ языка на цифритѣ, щабътъ поиска субсидия на сума 106 милиона иени, което показва че отъ японскитѣ корабостроителници въ началото на тази година трѣбва да бждатъ спуснати на вода търговски кораби съ общъ тонажъ 452 хиляди тона, отъ които два пасажерски по 26 хиляди тона всѣки, съ скоростъ 25 мили. Въ резултатъ на тази програма къмъ наличния търговски флотъ на Япония състоящъ се отъ 80 океански

линейно пасажерски кораба и 250 океански товарни, се присъединяватъ още 50 голѣми парахода. Тукъ не споменаваме и за онова голѣмо количество китайски кораби, които отдавна вече сж подъ японски флагъ. Всичко това не ни ли навежда на мисълта за подготовката на нѣкакво важно събитие, къмъ нѣкаква голѣма експедиция и не е ли свързана тази подготовка съ общата военна-морска политика на осьта Римъ—Берлинъ, къмъ която се присъедини и Япония? И не е ли характерно тукъ още и това, че японското правителство, разбира се по настояването на неговия генераленъ щабъ, вече отъ две години насамъ, всячески посщрява и даже субсидира, така нареченото каботажно плаване между чуждитѣ пристанища, и въ частностъ въ зонаа около Суецкия каналъ? Нѣколко такива японски кораби по цѣла година се намиратъ въ далечно плаване, получавайки субсидия по една цена за всѣки пренесенъ тонъ въ месеца. На търговски езикъ това се казва реализиране на валута, но по военноморската терминология,—захващане търговскитѣ пжтища.

Японското корабостроение, военноморско и търговско, въпрѣки войната въ Китай, преживява сега състояние на небивалъ разцвѣтъ, но това не задоволява японското командване и то съ цель да увеличи още повече тонажа приема подъ замаскирана форма неговото фактическо и потенциално нарастване.

Но освенъ това създава се още и „невидимиятъ“ японски флотъ подъ китайски флагъ. Отъ нѣколко време насамъ се заблудява, че маса товари отпразел и отъ чуждестраннитѣ пристанища за Китай, се превозватъ на китайски кораби. Ока-

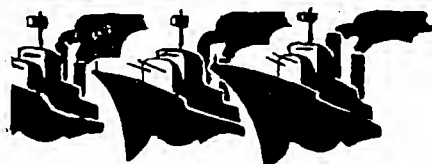
зало се, че това сж стари кораби закупени отъ Япония задъ граница. отъ Америка, Норвегия, Турция и Гърция, които се регистриратъ въ завзетитѣ отъ тѣхъ китайски пристанища и ги пускатъ въ оборотъ за преазване на товари по свѣтовнитѣ пазари.

Въ началото на миналата година, презъ течение само на нѣколко месеца бѣха закупени 102 такива параходи, съ общо водоизмѣстване 184 хиляди тона.

Но каква цель се скрива подъ това изкуствено увеличаване на тонажа? — Чисто военна: Необходимостъ да се попълни слабата страна на тройния германо—итало—японски воененъ съюзъ, заключаващъ се въ териториалната разпрѣснатостъ и отдалеченостъ на съюзницитѣ единъ отъ другъ. Германия и Италия нѣматъ флотъ въ Тихия океанъ, и тѣхнитѣ армии не могатъ да помогнатъ на Япония на изтокъ. Ето тукъ военноморската подготовка на морскитѣ театри, комуникации и сила, трѣбва да запълни тази слаба страна. Въоръжението на Германия и Италия не само заплашва позициитѣ на Англия въ Европа, но отвлѣча нейнитѣ сили отъ Тихия и Индийския океани, а съ това помага на японската експанзия, заплашваща непосредствено британскитѣ интереси на азиатския континентъ. Отъ друга страна, японската агресия къмъ Индийския океанъ отвлѣча британскитѣ сили отъ Европа и облекчава германо—италийската политика въ европейскитѣ морета. Въ това се заключава една отъ основнитѣ военноморски задачи на тройния германо—итало—японски съюзъ. За другитѣ неговѣ задачи — следния пжтъ.



ПОДЪ ЧЪЛНА ПАРА.
Димовитѣ трѣбни на нашъ горнедоносещъ.



ВЕНФ-МОРСКА ИСТОРИЯ

Появяването на германските подводници въ Черноморския операционен театър през Свѣтовната война.

Основната задача на Германо-турския флот въ началото на войната бѣ защитата на проливитѣ, защото форсирането на последнитѣ означаваше окупирането на Цариградъ, изолирането, а по-късно и унищожението на Турция. Освенъ това, съ овладяването на проливитѣ се разрешаваше и най-болниятъ въпросъ — снабдяването на руската армия съ бойни припаси.

Независимо отъ горното, разгромяването на Турция щѣше да укаже и решително влияние на неутралнитѣ балкански държави и своевременно да ги накара да се ориентиратъ къмъ съглашението.

Втората задача на Германо-турския флотъ бѣ да държи руския черноморски флотъ възможно по-далечъ отъ Босфора и отъ Анадолското крайбрежие, съ цель да си осигури редовния подвозъ на вжглища отъ Зунгулдакъ и на бойни материали за турската армия, идещи отъ ромънскитѣ и български пристанища.

За постигане на тия задачи Германо-турския флотъ трѣбваше да действа настѣпателно, особено въ Черно-море, което бѣ лесно осъществимо, благодарение голѣмата скоростъ на Гюбенъ, Бреслау и нѣкои отъ турскитѣ изтрѣбители. Постояннитѣ набѣги на Германо-турския флотъ въ Черно-море трѣбваше да респектиратъ и всѣватъ страхъ въ Ромъния и България за тѣхнитѣ крайбрежия.

Командващиятъ Германо-турския флотъ адмиралъ Сушонъ отначало лесно се справи съ тая задача въ Черно-море, обаче по-късно слабия му и малочисленъ флотъ бѣ вече недостатъченъ да се противопостави ефикасно на постоянно засилващия се руски флотъ и проектираната отъ съглашението операция противъ проливитѣ.

Адмиралътъ бѣ убеденъ, че за действията въ Дарданелитѣ и Черно-море решително влияние биха имали подводниците, затова се обърналъ къмъ Австрийското морско командване съ молба да му дадатъ въ помощъ австрийски подводници. Отговорътъ бѣ отрицателенъ. Такъвъ билъ резултата и отъ повторно направенитѣ постѣпки — тоя пътъ чрезъ Берлинъ. Това принуди германското военно командване да изпрати въ Цариградъ свои подводници за отбраната на проливитѣ.

Отъ десетѣхъ малки подводници превозни до Пола на желѣзница и сглобени тамъ, на турския

операционенъ театъръ бѣха изпратени за пръвъ пътъ У Б 3, У Б 7, У Б 8 (У Б 7 и У Б 8 — това сж известнитѣ у насъ № 17. и № 18.) Освенъ тия три малки подводн. отъ Германия дошла по воденъ пътъ прочулиятъ се съ своитѣ подвизи голѣма подводн. У — 21. Отъ горнитѣ подводн. само У Б 3, не пристигналъ на мѣстоназначението си. Предполага се, че той е потъналъ нѣкъде къмъ Смирна. Въ послѣствие, споредъ нуждитѣ, числото на подводниците на този операционенъ театъръ бѣ увеличено, но максимално въ проливитѣ действаха едновременно 8 подводници.

Положението на Турция отъ день на день се отекаваше. Бойнитѣ припаси бърже се изчерпваха, а нови не можеха да дойдатъ, поради изолираността на Турция. Това принуди адмиралъ Сушонъ да се заеме енергично и засили производството на бойни припаси, като организира военната индустрия, привличайки специалисти извикани отъ Германия. Понеже всички фабрики въ Турция работеха съ вжглища, паралелно съ засилването на производството на бойни припаси започнало да се чувства голѣма липса на вжглища, каквито можеха да се се набавятъ само отъ Зунгулдакъ. Енергичнитѣ действия, обаче, на рускитѣ изтрѣбители пречица извънредно много на снабдяването по море. Тѣ стояха постоянно на блокада около Босфора и Зунгулдакъ и потопяваха всички турски вжглищни параходи. Това принуди адмиралъ Сушонъ да използва подводниците си и въ Черно-море, съ цель да прогонятъ рускитѣ изтрѣбители действащи предъ Зунгулдакъ и Босфора, като предприеме съ сжщитѣ и миннозаградителни действия предъ противниковитѣ брѣгове.

Първата германска подводница получила назначение да действа въ Черно-море е У Б 7 (№ 17).

На 5.VII. 1915 год. У Б 7 излѣзе отъ Босфора съ задача да кръстосва между устието на Дунава и Одеса, а следъ това на линията Севастополъ — Зунгулдакъ, гдето често сж се явяваха руски кораби. Три дни У Б 7 кръстосва около делтата на Дунава, но не открила ни какви обекти за атака. Сжщото се повтори и около Севастополъ, затова на 15 с.м. подводника се прибра въ Зунгулдакъ. Сжщия денъ предъ Зунгулдакъ се явиха два руски изтрѣбители и почнаха да обстре-

лватъ три вжглищни кораби и три турски изтрѣбители стоящи въ пристанището. У Б 7 излѣзълъ да атакува корабитѣ, но не могълъ да се сближи съ тѣхъ на торпеденъ изстрѣлъ. На 22 с. м., следъ нѣколко дневно кръстосване по Анадолския брѣгъ, подводника се приbralъ въ Цариградъ.

Първата операция на У Б 7 показва на германското командване, че безъ добре организирана наблюдателна служба по крайбрежието, следствие недостатъчнитѣ настѣпателни качества на подводниците, успѣшни действия срещу рускитѣ бойни кораби сж невъзможни, поради което до края на м. августъ германцитѣ се заематъ и обзавеждатъ напълно задоволителна семафорна наблюдателната служба по цѣлото анадолско крайбрежие.

До началото на м. септемврий с. год. германскитѣ подводници, по причина засиленитѣ действия въ проливитѣ, не можеха да действатъ въ Черно-море. До това време въ Цариградъ пристигнаха още 3 подводници: У Б 14, У Ц 13, У Ц 15. Последнитѣ два бѣха приспособени за поставяне на мини. Едва на 5.IX. с. г. се указа възможно изпращането на У Б 8 въ Черно-море, следъ като на подводника бѣше поставено едно 37 м.м. оръжие за действие по невѣржжени кораби. Първоначално подводника трѣбваше да отиде къмъ Севастополъ, но вследствие силното вълнение измѣнилъ курса и отишелъ на югъ къмъ Кримъ.

На 9.IX. с.г. подводника последователно обстрелвалъ съ артилерийски огънь и потопилъ три вѣтрохода. Въ това време отъ нощъ Айа се появилъ изтрѣбитель, който бързо се приближавалъ къмъ подводника. Последниятъ се потопилъ и скоро следъ това чулъ отгоре си действие на винтъ и взривове на бомби. Когато по-късно показалъ морегледа си, подводника забелязалъ излизането отъ Севастополъ на 10 — 12 торпедоносца между които 3 изтрѣбители, типъ „Новикъ“. Цѣлия денъ торпедоносцитѣ търсили безрезультатно подводника. На 10.IX. с. г. последниятъ подходилъ къмъ брѣга и обстрелялъ нѣкои отъ близкитѣ до морето фабрични заведения. Този денъ на У Б 8 се отдало да потопи още единъ вѣтроходъ и въпрѣки нееднократното му обстрелване отъ брѣговитѣ батареи, на 16.IX. с. г. се прибралъ невредимъ въ Босфора.

(Слѣдва).

МОРСКА ЛИТЕРАТУРА

НАБЛЮДЕНИЕ

Голѣмата война бѣше въ разгара си. Нашето участие въ войната бѣше решено, и войскиѣ ни започнаха победоносния си походъ на югъ и на западъ. Само армията на северния фронтъ бездействуваше. Обаче, частитѣ отъ флота бѣха въ непрестанна дейность. Бомбардировката на Варна откри морската война по нашия брѣгъ. Неприятелски торпедоносци непрестанно се явяваха по крайбръжжието. Миннитѣ действия се засилваха. Нощемъ нашитѣ торпедоносци се намираха въ открито море. Сутринъ рано тѣ се смѣняха съ въздушно разузнаване, а презъ деня подводницитѣ се намираха на позиции далечъ предъ миннитѣ полета на варненския заливъ. Това еднообразие въ службата започна да омръзва. Всички очакваха съ нетърпение действията противъ Румъния.

Разузнаването отвждъ границата донасяше непрестанно за подготовката на Румъния. Хидропланното отдѣление надъ Кюстенджа съобщаваше за движението на руски военни кораби. Единъ денъ се получи съобщение, че въ кюстендженското пристанище е рускиятъ линейенъ броненосецъ „Императрица Мария“, най-новиятъ, най-силниятъ корабъ въ Черно море. Това съобщение възбуди всички. Новината бѣше невѣроятна. „Императрица Мария“ по размѣри не може да се развърти въ едно пристанище като Кюстенджа. Огъ тактична гледна точка рускиятъ флотъ не ще рискува най-силния си корабъ за отбрана на Кюстенджа и не ще го отдѣли въ това пристанище като станционеръ. Заредиха се спорове по този въпросъ. Ние поддържаме, че „Императрица Мария“ не може да се намира въ Кюстенджа. Германскитѣ летци — разузнавачи поддържаха, че сж я видѣли въ пристанището, застанала на кея.

Българскиятъ подводникъ „У. 18“ се готвѣше за походъ. Задачата му бѣше да кръстосва предъ Кюстенджа, за да наблюдава движението на корабитѣ въ това пристанище.

Командирѣтъ и помощникѣтъ му бѣха силно заинтересовани отъ присѣтствието на голѣмия боенъ руски корабъ въ пристанището.

— Ако е на кея на пристанището, корабѣтъ ще се види отъ далече, защото е високъ, мачтитѣ му ще могатъ добре да се разпознаватъ,—

подхвана помощникѣтъ. Той не искаше да издаде желанието си, преди да узнае мисълта на командира си.

— Щомъ има движение на корабитѣ въ пристанището, заслужава да се надникне какво става тамъ, а може би ще има за насъ работа,— продължи сжщиятъ.

— Опасно е, защото трѣбва да се мине минното поле, пъкъ въ залива дълбочинитѣ сж малки. Откриятъ ли присѣтствието ни, мжно ще излѣземъ отъ тамъ.

— Бихме могли въ подводно състояние да минемъ по прохода имъ покрай фара Маяя, като следваме нѣкой корабъ.

— Стига да има такъвъ случай. Трѣбва да се помѣчимъ да нанесемъ на картата си точното положение на минното поле.

— Представи си, че е „Императрица“... Ехъ че случай... заслужава да се рискува. Да му пустнемъ и дзетѣ торпеда, пъкъ следъ това да ни откриятъ...

— Ако „Императрица“ е тамъ, сигурно пристанището е затворено съ бонове и влизането ще е невъзможно, независимо отъ дълбочината, която не позволява приближаването. Не допускамъ, че „Императрица“ е тамъ. Това е непростима грѣшка, ако е така.

— И менъ не ми се вѣрва, но, все пакъ, има известно основание за донесенията на авиаторитѣ. Да се опитамъ да узнаемъ, въ какво се состои работата.

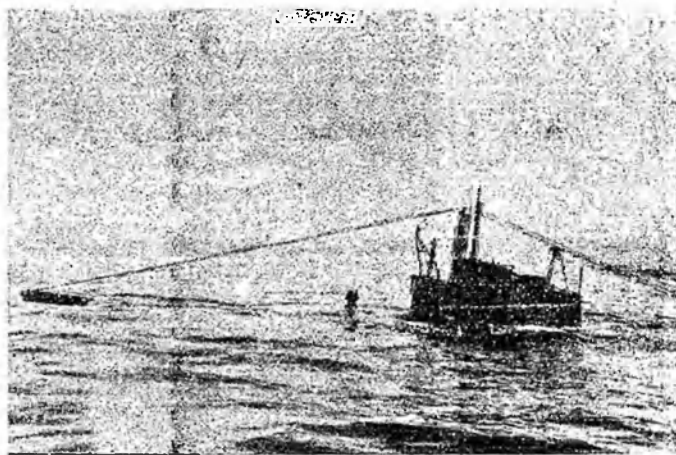
— Снощи се басирахъ съ летцитѣ, че „Императрица“ не може да е въ Кюстенджа,— отговори съ лека усмивка командирѣтъ.

— Значи, ще влѣземъ да видимъ, — извика помощникѣтъ.

— Стига да ни се удаде. Азъ мисля, че е по-добре, ако влѣземъ въ минитѣ на дълбочина 40 метра и следъ като стигнемъ меридиана Маяя, да излѣземъ до положение да оглеждаме хоризонта съ морегледа. Ще зависи отъ времето. Въпросѣтъ ще се реши на самото мѣсто.

— Така е, но представи си, че

нѣкой влиза въ пристанището. Ние можемъ да го следваме въ подводно състояние отдалече и да се намърдаме най-безопасно, като отбележимъ и пжтя, а следъ това да свършимъ и нѣкоя добра работа въ залива... Пъкъ и подъ минитѣ е безопасно, но не ги знаемъ поне при-



Българскиятъ подводникъ № 18 въ моментъ на изплаване

близително кжде сж...

Разговорѣтъ се водеше на кея въ Евксиноградъ. Подводникѣтъ пълнѣше акумулаторитѣ си и се снабдяваше съ необходимитѣ му материали и провизии.

На следния денъ въ тъмни зори „У 18“ излѣзе отъ варненския заливъ подъ собственото ни минно заграждане съ курсъ къмъ Калиакра, а оттамъ на северъ. На разсъмване той се скри въ водата и продължи пжтя си. Следната нощъ той стигна предъ Кюстенджа и, следъ като зареди акумулаторитѣ си, зачака въ надводно състояние зората. Подводникѣтъ се намираше на изтокъ отъ входния фаръ въ залива на Кюстенджа — Маяя. Той се оттегли далечъ отъ брѣга, за да не бжде забелязанъ на разсъмване и дочака изгрѣва на слънцето въ надводно състояние. Настѣпваше чуденъ есененъ денъ. Морето бѣше напълно спокойно. Стражниятъ офицеръ усилено наблюдаваше хоризонта. Никакво движение на кораби не се забелязваше. Леки изпарения закриваха очертанията на брѣга. Изведнѣжъ стражниятъ офицеръ насочи вниманието си по посока на брѣга. Нѣщо черно се забелязва и като че ли мѣни формата си. То виси въ въздуха надъ водата известно време, а после се слива съ нея. Дали не е обикновенна измама на очитѣ,

които постоянно сж напрегнати и очакват да видят нѣщо? Той снема бинокъла за моментъ и пакъ го насочва. Не, не е измама. Има нѣщо. Извиква командира и му докладва забелязаното. Следъ кратко съвѣщание подводникътъ се насочва къмъ забелязаната точка, като се дава заповѣдь всички да сж готови за потопяване. Предметътъ скоро се очертава, че плува надъ водата. Първото предположение е, че е плаваща мина. Скоро се очертава другъ подобенъ предметъ далечъ отъ първия. Издигнелото се есенно слънце скоро освѣти червениятъ фъла на плаващи бѣчви — поставени за да означаватъ нѣщо.

Какво ли означаватъ тѣзи бѣчви? Да ли е проходъ въ минно поле или не сж двършили поставянето на мините, та означаватъ мѣстото на нови линии.

Следъ като прекара нѣколко часа въ очакване да се явятъ кораби край поставените знаци, подводникътъ се погопи и взе курсъ къмъ

— Прибиратъ се въ залива. Пъленъ, напредъ! На водоравните кърмила внимание, поддържай точно 10 метра.

Незабелязано подводникътъ взема курсъ успоредно на брѣга и тръгва на северъ. Брѣгътъ е на 2 мили отъ лѣво. Морегледътъ се прибиго и само отъ време на време се показва, за да се опредѣли мѣстото. Ето минаваме близо до фара. Въ морегледа се вижда ясно часовиятъ, който се разхожда съ пушка на рамо и гледа на изтокъ. Настроението въ подводника е повишено. Всички знаятъ, че влизаме въ залива. Картината на румънския наблюдател на фара, който не подозира присъствието на стражния наблюдател до него, създава поводъ за закачки. Всички се изреждатъ да погледнатъ презъ морегледа този ревностенъ пазачъ. Но ето заливътъ започна да се открива. Дава се заповѣдь да се излезе на 12 м. Подводникътъ се издига на северъ и постепенно се склонява къмъ Кюстенджа. Градътъ се очертава въ далечината. Изведнѣжъ нѣщо пролази по стената на подводника и бързо премина отъ носа къмъ кърмата. Това е слухъ на зловеща струна, засегната отъ кораба! „Дълбочина 20 м.“. Всички се споглеждатъ. За всички е ясно, какво става. Докато да измине изненадата, сжщиятъ звукъ се повтаря отъ дѣсната страна. „Двадесетъ и четири метра, внимавай на дълбочината, минаваме линия отъ мини“. Всѣки е замръзналъ на мѣстото си. Чува се само равномерната работа на мотритѣ. Зеницитѣ сж разширени, устнитѣ бледи и засъхнали, ржцетѣ държатъ здраво опредѣления клапанъ и дѣхътъ е спрѣлъ предъ очакване на нѣщо страшно. Но ето пакъ! Ново замилане. . . — Станаха три, минали сме линията, — шушне командирътъ. Споглеждатъ се. Оце! — Но каква е тази линия отъ 4 реда — шушне помощникътъ. Новъ звукъ още по-ясенъ и ужасяващъ стърже сякашъ въ сърдцата на хората и веднага следъ него още единъ.

— Дѣсно на борть — се дава команда. — Подводникътъ завива и изпитва още веднѣжъ зловещия звукъ на страшното оржие, което се клати на 5—6 метра надъ подводника. Минаватъ нѣколко минути въ спокойствие. Същата се отпушатъ. — Минахме. — Давай на 12 м. Всички въздишаватъ облекчително. Морегледътъ се издига до повърхността на водата. Опредѣля се мѣстото. Става ясно, че подводникътъ се е

движелъ въ дѣсно отъ прохода и при завоя къмъ пристанището попада по дължината на единъ редъ мини, отъ които се отклоня чакъ следъ като закачва стоманените вжжета на 7 отъ тѣхъ.

Облекчителна въздишка се изтръгва отъ всички. Сига вниманието се насочва къмъ пристанището. Въ пейзажа на морегледа постепенно се открива пристанището. Високо надъ стенитъ му стърчатъ две мачти на голѣмъ воененъ корабъ, а следъ малко се виждатъ и надстройките му.

— Корабътъ е вжтре. Само че това не е „Императрица“ — каза командирътъ.

Да. Изглежда единъ отъ старитѣ броненосци. Летцитѣ, все пакъ, сж наблюдавали добре. Това е „Георги Победоносецъ“, изведнѣжъ стича помощникътъ. — Да, ето характернитѣ му надстройки и мачти.

Подводникътъ влиза въ залива и спокойно наблюдава пристанището, което сѣкашъ е замръзло. Той влиза до входния фаръ, вижда преградата на входа. Никакъвъ корабъ не се движи. Предъ бюста на кралъ Каролъ на входния фаръ въ пристанището подводникътъ се задържа за да даде възможностъ на всички да го видятъ и постепенно се отдалечава, съ съжаление, че нищо не се откри.

— Войната не е обявена сще. Ако излѣзе нѣкой транспортъ, ще го пропустнемъ ли?

— Само да излѣзе. Ще видимъ. За днесъ е достатъчно и това, което узнахме.

На обратенъ пътъ подводникътъ минава минното заграждане и отново е въ наблюдение предъ залива до настѣпване на нощта.

Срокътъ на наблюдението му изтича. Съ настѣпването на нощта той изплува на повърхността, заредява акумулаторитѣ си и следъ полунощъ тръгва на югъ въ обратенъ пътъ. Къмъ три часа презъ нощта на югъ отъ Мангалия се забелязватъ множество огньове, които привличатъ вниманието на стражницитѣ. Равна Добруджа е освѣтена съ необикновени факли — псжери, произходътъ на които е несбяснимъ.

На следния день, съ влизането въ Варна, екипажътъ на „У 18“ узнава, че военнитѣ действия съ Румъния сж започнали преди нощта.

Пожаритѣ въ Добруджа освѣтаваха пътя на отстъплението на противниците.

„У 18“ започна приготвянето си за нощъ походъ.

В. Игинатовъ



НА ВЪТРОХОДА „СТРЕЛА“
Изъ живота на нашия флотъ

брѣга. Може би, тамъ щастие то ще бже по добро.

Къмъ обѣдь се забелязва пушекъ откъмъ Кюстенджа. Скоро два малки кораба се показватъ отъ къмъ фара Мимза и тръгватъ успоредно на югъ. Румънскитѣ многочислаци прозвиратъ прохода Тъсигатъ до фара и следъ малко се връщатъ обратно.

— Проходътъ е чистъ, — весело забелязва помощникътъ. Дали не ще излѣзе следъ тѣхъ нѣкой корабъ?

МИСТИКАТА НА МОРЕТО

За жителя на сушата има много нѣщо непонятно въ „жителя на морето“, и той се отнася скептически, особно къмъ онзи мистика, която е тъй свойствена на морската срѣда. Но когато такъвъ скептикъ самъ се намѣри въ морска обстановка, при това въ развълнувано море, той много скоро и незабелязано за себе си изпада въ сжщата тази непонятна за него мистика. Страшното явление на урагана или такива поразяващи въображението явления като водните смерчове, таинствениятъ „свѣтлина на св. Елмъ“, феерията на фосфоресцирането на водата или внезапното ѝ превръщане въ кръвъ или въ огънь, както това често се забелязва въ Червеното море, (откъдето е и названието му); или такова чудесно явление, каквото е миражътъ, внезапно изникващъ всрѣдъ пустинята на океана въ видъ на вълшебни замъци, коралови острови и разни други фантастични видения; или предизвикваното отъ рефракцията превръщане на срещнатитъ острови или кораби въ плаващи по въздуха призраци; или най-после страшниятъ, разкъсващъ нервитъ предсмъртенъ викъ на „Прорицателя“, за който не се знае дали е водно животно или птица, която страшно пици съ човѣшки гласъ и „предвещава смъртъ“; или яркитъ съзвездия, като Южния кръстъ, този вълнуващъ, чудесенъ таинственъ и непостижимъ небесенъ символъ, — всичко това и много друго не може да не поражда у мореплавателитъ известно мистично настроение, именно по силата на постоянното, най-често страшно обитване съ стихията и, като следствие, натрупване въ течение на вѣковетъ на наблюдения върху скрититъ сили на природата, неразгадани още въ много отношения.

Морскитъ вѣрвания до голѣма степенъ се обясняватъ съ поразителното понѣкога съвпадане на проявитъ на тѣзи скрити сили съ нѣкое нещастие на този или онзи корабъ или на неговата обслуга. Множество чудесии се разправятъ Много страници сж изписани по този поводъ, като се почне отъ похода на аргонавтитъ, легендитъ за плаващия островъ-скала, за летящия холандецъ, за калугера на носъ Матапанъ, и се свърши съ татуировкитъ на съвременнитъ моряци: тѣ изобразяватъ по краката си свиня, понеже свинята споредъ повѣ-

рието предпазвала отъ удавяне . . .

Но най-чудното отъ всичко е, че въпрѣки днешния вѣкъ на материализъмъ и громаднѣтъ наученъ прогресъ, всички тѣзи повѣрия продължавагъ здраво да се крепягъ всрѣдъ моряцитъ отъ всички народности. Опитайте се, напримѣръ, да убедите английски капитанъ да отпътува по море въ петъкъ, или руски — въ понеделникъ . . . Въ Англия добре още помнягъ случая съ лордъ Солсбъри, който подигравателно наруши това осветено отъ вѣковетъ повѣрие. Известенъ богаташъ и сиобъ, подигравашъ се надъ традиционитъ вѣрвания на моряцитъ, той трагично завършилъ своитъ дни именно затова, че кощунствено се отнасялъ къмъ заветитъ на старото време. И въ това вие не ще разубедите нито единъ английски морякъ. Спортсменъ, веселякъ и гуляйджия, лордътъ си построилъ разкошна яхта, но за започването на строежа нарочно избралъ петъкъ; пакъ въ петъкъ той я пустналъ на вода и я кръстилъ „Приятелътъ ми Петканъ“. Въ петъкъ той предприелъ и първото си пътуване съ нея, като срещу баснословни заплати сполучилъ да събере корабна обслуга. Дълго време за него нѣмало никакво известие. Най-после отъ фара Онесантъ съобщили, че видѣли яхтата да държи курсъ къмъ Бискайския заливъ. Никакви други сведения вече не се получили. И едва следъ много време намѣрили „Приятелътъ ми Петканъ“, по-право неговиятъ скелетъ, изхвърленъ върху скалитъ при Понъ-де-Сенъ; самиятъ лордъ и всички хора отъ корабната му обслуга изчезнали безследно.

Всрѣдъ моряцитъ сжествува вѣрване, че душата на загиналия въ морето се преселва въ нѣкоя морска птица, и че птицата сама дика при себе си човѣшката душа. Съ това предание се обяснява, защо надъ загиващия корабъ винаги се виятъ чайки, и защо ржката на моряка никога не ще се вдигне да убие чайка.

Преданията, родени въ християнската ера, се съгласуватъ нѣкакси съ преданията, стигнали до насъ отъ времето на езичество. Къмъ първитъ се отнася повѣрието за отшелника монахъ на носъ Матапанъ, фигурата на когото се извишава надъ планинския брѣгъ и благославя минаващитъ кораби. Преданието казва, че е достатъчно за моряка поне веднѣжъ съ вѣра да погледне къмъ светията, за да бжде взетъ подъ негово покровителство до края на днитъ си, а когато настѣпи последниятъ му часъ, отшелникътъ ще дойде да облекчи страданията на „своя морякъ и да приеме грѣшната му душа“. Ето защо всички кораби отъ незапомнени времена, когато пресичагъ Срѣдиземно море къмъ Архипелага, винаги се стремятъ преди настѣпването на тъмнината да наближагъ до Матапанъ. Тукъ практиката на навигацията се съчетава съ мистиката: стремежътъ да се вземе курсъ по матапанския фаръ се съгласува съ суевѣрното желание да се види благославящата ржка.

Къмъ разряда на сжщитъ повѣрия отъ християнската ера се отнася и знаменитата легенда за „летящия холандецъ“. Неинъ герой е капитанътъ Ванъ-деръ-Декенъ, командантъ на единъ холандски тър-



Пещерата на тюленитъ по нашето черноморско крайбрѣжие.

говски вѣтроходенъ корабъ. Поради упорити противни вѣтрове той, колкото и да се мжчилъ, никакъ не можалъ да заобиколи носъ Хорнъ, най-южната точка на Америка. Всичкитѣ му опитвания оставали напраздни. Най-после, извънъ себе си отъ ядъ, измжченията Ванъ-деръ-Декенъ въ припадъкъ на дива яростъ се заклелъ съ страшна богохулна клетва, че той все пакъ ще заобиколи носъ Хорнъ, па макаръ да трѣбва заради това да плава до второ пришествие. Въ сѣщия мигъ свѣт-кавица озарила кораба и се чулъ гласъ: „Тѣй да бжде, плавай!“. И ето до днесъ холандецътъ напраздно се опитва да заобиколи носъ Хорнъ, вселявайки мистиченъ страхъ у мореплавателитѣ, които се опасаватъ да се срещнатъ съ него, тѣй като такава среща не предвещава нищо добро.

Тѣзи и подобни тѣмъ вѣрвания, основани върху религиозното чувство, сж породили и цѣлъ редъ мистични церемонии и обреди. Твърде характеренъ и на малцина е известенъ церемониалътъ „да се удрятъ склянки“, който е сжществувалъ въ епохата на вѣтроходството. Читателътъ навѣрно е чувалъ израза „удрятъ склянки“, но едва ли си представя какво означава той. А той означава не нѣщо друго, а часове. Въ вѣтроходната епоха корабното време се измѣрвало съ пѣсчъненъ часовникъ, т. е. съ особенъ приборъ, състоящъ се отъ два стъквени конуса, единъ надъ другъ, съединени помежду си пакъ съ стъклено каналче. Този приборъ, именно, се нарича „склянка“. Количеството на пѣска и диаметрътъ на каналчето били пресмѣнати тѣй, че времето, потрѣбно за пълното пресипване на пѣска отъ горния конусъ въ долния, да съответствува или на една минута, или на половинъ часъ, или на часъ, въ зависимостъ отъ предназначението на склянкитѣ. Вахтениятъ юнга, поставенъ при половин-часовата склянка, всѣки пжтъ, когато пѣсчътъ напълно се пресипвалъ въ долния конусъ, преобръщалъ склянката, за да почне обратното пресипване на пѣска, и удрялъ корабната камбана. Отъ тукъ иде и изразътъ „удрятъ склянки“. На всѣко обръщане на прибора отговарялъ единъ ударъ. По такъвъ начинъ първиятъ половинъ часъ на вахтата (дежурството) се отбелязвалъ съ единъ ударъ, първиятъ часъ — съ два, часъ и половина — съ три удара и т. н. Последниятъ часъ на вахтата се отбелязвалъ съ осемъ удара на камбаната. Тѣй като вахтитѣ винаги биватъ четиричасови, и тѣхното броене започва отъ полунощъ, то корабната служба по числото на камбаннитѣ удари точно знаела времето презъ деня или нощта. Но въ

онази епоха „удрянето на склянкитѣ“ не се ограничавало, както е сега, само съ удряне на камбаната, но юнгата, следъ като преобръщалъ склянката, при всѣко четно число удари трѣбвало да изтича посрѣдъ палубата и проточено да извика: „Единъ часъ премина на две обръщания. Ще минатъ и повече, ако е волята Господня. Да се помолимъ на Бога и на нашата покровителка Богородица да ни дарува благополученъ походъ и да ни запази отъ нахлуването на водата и други нещастия! А-хо-о-о!“. Вахтениитѣ моряци въ хоръ повтаряли тѣзи думи, а следъ това прочитали „Отче нашъ“.

Доста много обичаи отъ сжщото мистично свойство сж се запазили и отъ езическитѣ времена, като напримеръ хвърлянето на дребна пара, а понѣкога и златна монета, въ определени мѣста или въ определени случаи, като данъкъ на Нептуна. Отъ тукъ е дошла и известната на всички традиционна церемония да се моли отъ Нептуна разрешение за прминаването на екватора. Въ военнитѣ кораби тази церемония се придружава съ съответното удължение на параконния вимпелъ. Дългиятъ вимпелъ, достигащъ до самата вода, винаги е билъ предметъ на гордостъ за кораба, като символъ на извършени отъ него многобройни далечни плавания.

Голѣмо влияние върху устойчивостта и дълготрайността на сுவѣрията оказватъ ксребскрушенията, морскитѣ трагедии и изобщо разнитѣ драматични случаи въ морето, особно такива, като безследно изчезване на кораби съ цѣлитѣ си услуги.

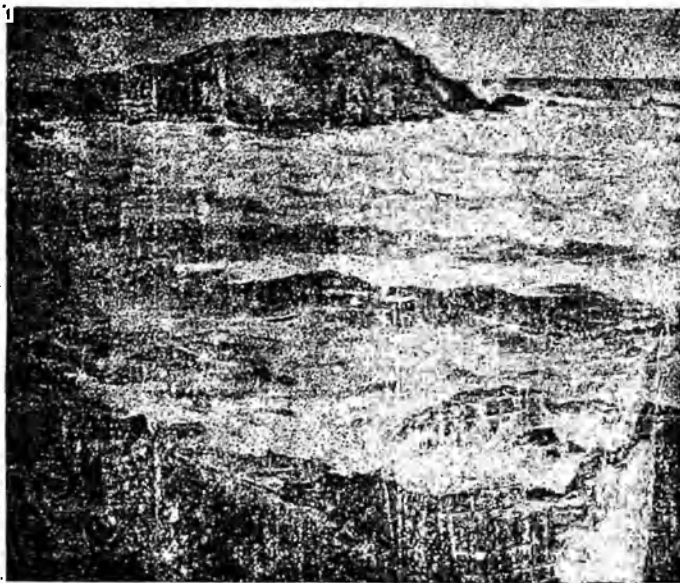
Твърде много влияятъ върху мистичното настроение на корабната служба сжщо и нѣкои тържествени церемонии и обреди, като напримеръ, обредътъ на погребение въ морето. Това е една отъ най-трогателнитѣ церемонии. Въ древнитѣ времена се придружавала съ омиротворяване на боговетѣ. У римлянитѣ, напримеръ, въ устата на погребванитѣ се слагала една монета, за да се плати на Харонъ, при превозването на покойникъ презъ рѣката Стиксъ. Съгласно стариннитѣ обичаи, при зашиването на тѣлото на умрѣлия шивачътъ съ последния бодъ прекарвалъ иглата съ конеца презъ носа на покойника. Следъ това трупътъ се слага върху чиста рендосана дъска и, покритъ

съ флагъ, се изнася на палубата. Ако нѣма свещеникъ, самъ командирътъ на кораба извършва опѣлото. Подъ общо пѣне „Со святими упокой“ дъската съ тѣлото се слага върху борта съ краката къмъ морето. Двама моряка до главата придържатъ краищата на флага. Тржбата свири последно сѣбосмъ. Дъската се повдига откъмъ горния си край и тѣлото бавно се изплъзва изподъ флага и пада въ морето. Дава се трикратенъ пушеченъ залпъ. Съ този залпъ ужъ се прогонва дяволътъ, понеже повѣрието казва, че въ момента на погребението скръбта разтваря сърдиата на присжтстваващитѣ, и злиятъ духъ може да влѣзе въ тѣхъ . . .

Много сж повѣрията у моряцитѣ. Особено сж суевѣрни финландскитѣ моряци, които между моряцитѣ отъ другитѣ народности минаватъ за магьосници. Богатството отъ суевѣрия у финландскитѣ моряци се обяснява съ това, че финландцитѣ сж единствениятъ нарсдъ, ксйто още се придържа къмъ платноходството; тѣ сж събрали въ своето пристанище Мариенхамъ, на Аландскитѣ острови, всичко най-хубаво, което е оцѣлѣло отъ вѣтроходната епоха. Съ тѣзи кораби тѣ превозватъ дъше-ница съ Дестгалия въ Англия и винаги намиратъ работа, благодарение на евтиния превозъ, тѣй като вѣтроходството е свързано съ минимални разходи.

Накрай нека споменѣмъ за особеното пристрастие на морцитѣ къмъ чистотата на своитѣ кораби. Чистотата е една отъ най-вжжнитѣ традиции на всенния флотъ, откъдето е преминала и въ търговскитѣ кораби. Тя винаги бие въ сжитъ на човѣка отъ сушата и е гсрдсѣтъ за моряка.

Мичманъ отъ флота



ОСТРОВЪ СЪ ПЕТЪРЪ

Отъ Г. Беляевъ

МОРСКА ХУДОЖЕСТВЕНА ИЗЛОЖБА

Най-висшата проява на човешкия дух сж изящните изкуства. Тѣ сж изразъ на онази божествена искра вложена въ човѣка, която го отличава от останалитѣ живи същества и го издига надъ всички. Тѣ облагородяватъ характера на човѣка и създаватъ онзи култъ къмъ красотата и хармония, който е предпоставка за създаване на отношения между хората и усъвършенстване на общежитието въ нашия сложенъ животъ.

Между изящнитѣ изкуства художеството се отличава, че гали около съ красотата на багритѣ, като изтъква хубавото въ живота, но то дава и душевна храна и влияе за възпитанието и укротяване на духа. Чрезъ него художникътъ изразява своя духовенъ миръ и начини по който той съзерцава нѣщата, за това всѣко художествено произведение е самобитно и носи отпечатъкъ на своя творецъ. Природата въ своето разнообразие е неизчерпаемъ източникъ на художествени сюжети. Нуженъ е обаче божественъ пламъкъ на художника за да бжде тя пресъздадена и изразена съ всичката красота, която се крие въ нея и е невидима за насъ, простосмъртнитѣ наблюдатели.

Морето съ своето неизчерпаемо многообразие и просторъ, съ своята вѣчно мѣняваща се външностъ и съ постоянното си движение е единъ отъ най-мжно подзащитѣ се сюжети за изобразяване. Затова художникитѣ маринисти сж малко. Не е достатъчно да бжде наблюдаванъ, то иска художникътъ да се вживѣ въ него, да го обикне, за да го схване въ всичката му сложностъ, та да може отдѣлни мигове, които не се повтарятъ, да бждатъ възпроизведени на платното.

Нашиятъ даровитъ художникъ **Георги Велчевъ** устрои въ варненския народенъ театъръ голѣма изложба отъ най-новитѣ си картини съ сюжети изключително отъ родното море и нѣкои рѣчни кѣтове. Подъ покровителството на Българския Народенъ Морски Сговоръ изложбата се откри на 26 мартъ.

Георги Велчевъ е единъ отъ малцината наши маринисти, които дадоха несъмнени успѣхи въ това направление и дадоха свършенни картини на нашето море.

Богатата и великолепно уредена изложба на г. Велчевъ се състои отъ повече отъ 70 платна, които ни предаватъ красотитѣ на Черно море въ всевъзможни състояния, мѣстоположения и настроения. Благословената отъ Бога природа на на-

шето крайбрѣжие е намѣрила достоеиъ пѣвецъ, който ни я представя увѣрено, възторжено и убедително съ срдѣствата на изобразителното изкуство и дава нова основа на любовта ни къмъ нашата хубава татковина.

Синъ на Варна, той е сроденъ съ морето, срасналъ съ него, плененъ за винаги отъ него.

Съзерцанието на безбройнитѣ носове и заливчета по крайбрѣжието, особено около Созополъ, съ чуднитѣ малки фиорди и човѣкоподобни и животноподобни скали, той е вълнѣтилъ въ своитѣ платна и ни ги е представилъ на показъ, за да се опитаме отъ блѣна, който тѣ ни откриватъ.

Стариятъ импресионистиченъ навѣй, лѣхашъ въ картинитѣ на Георги Велчевъ, още отъ изложбата му, презъ 1923 г. за ония, които си я спомнятъ, е и тукъ въ картинитѣ му отъ 1939 г.. Той се чувствува и приятно действа и на познавача и на свободния зритель. Но то е само отенъкъ, общо платната сж доказъ за неговия здравъ реализъмъ, имащъ коренитѣ си въ вѣрното чувство къмъ великата майка природа у художника.

Затова и той е предимно пейзажистъ, маринистъ, майсторъ на те-

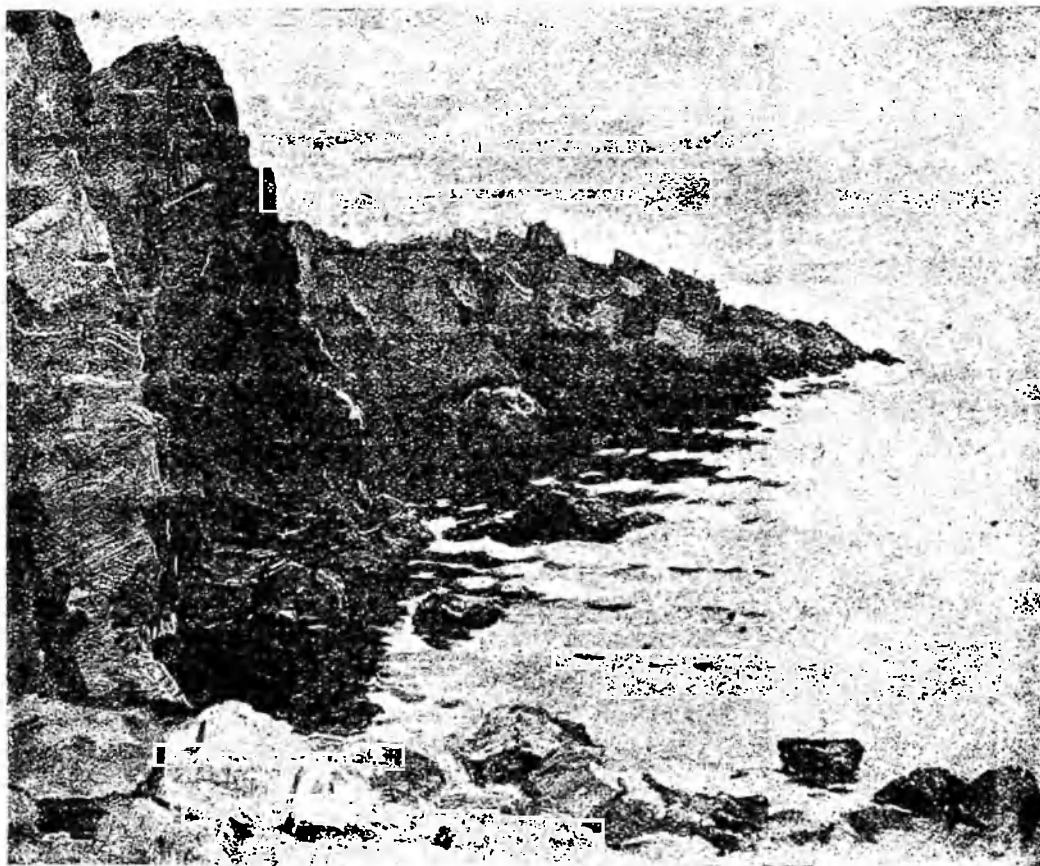
менуженото сияние върху стихнали-тѣ морски всди, които включени въ малки заливи или укротени предъ брѣга, който ги чака безмълвенъ, надмѣненъ и спокоенъ, огрязватъ пѣсенъта си въ разтворената душа на живописеца.

Свѣтлата краска владѣе въ много картини; тя е булото, презъ което художникътъ ни разкрива свѣта и ни го сочи.

Защото той ни сочи единъ миръ, който задъ нашето угнетено всѣкидневие е една обетована земя, една приказна земя, която ние търсимъ съ толкова наслада, копнежъ и мжа.

Най хубавата работа е безспорно „Прибой“, пълна съ внушително настроение и изпълнена съ чудно съчетание на багритѣ, къмъ която съ съпернически стѣпки идва „Бухта“, „Св. Галина“, „носъ Христосъ“, „Пѣнливо море“ и всички други.

Изложбата на Георги Велчевъ е голѣма културна придобивка и гордостъ на българското изкуство, тя става толкова по ценна поради това, че тя е едно отъ най-добритѣ срдѣства за възпитанието на нашия народъ въ любовъ къмъ морето, защото чрезъ картинитѣ си той ни дава непосредствена представа за неговата красота и величие.



НА ОСТРОВЪ „СВ. ИВАНЪ“

Картина отъ Георги Велчевъ. Собственостъ на Нейно Величество Царицата.



СТАРОТО ПРИСТАНИЩЕ СЪ БУРГАСЪ.

Картина отъ Г. Велчевъ.



ЦАРСКАТА РЪКА.

Картина отъ Г. Велчевъ.