

1834 г. Общинската Градска библиотека 3

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЪ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХЪ.

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

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

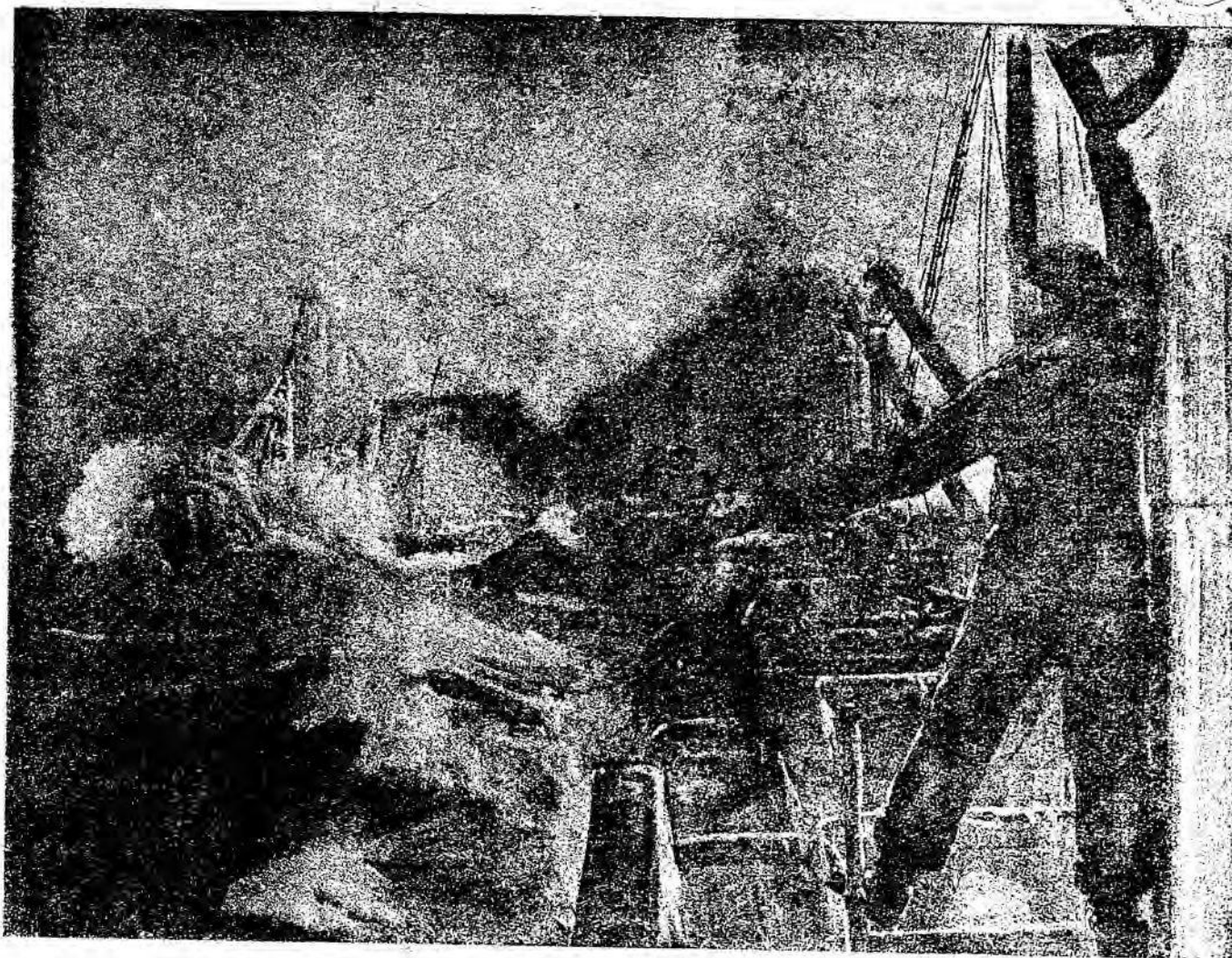
ДРУЖЕДИЧНИКЪ ЗА МОРИКА ПРОСВЕТА И ОБНОВА
ДЯКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Година IX.

Варна 1. февруари, 1943. год.

Брой 175.

НЕ ЧАКАЙ ДА СЪЗДАВАШЪ ФЛОТЪ, КОГАТО ТЕ НАПАДНАТЪ.
ЗАЩОТО НЕ СЕ КОПАЕ КЛАДЕНЕЦЪ, КОГАТО ОЖАДНЪЕШЪ.



СТРАЖНИ КОРАБИ НА ВЪРНА СТРАЖА

КАЛЕНДАРЪ НА
„МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“

— На 1 януари 1915 год. германският подводник „У 24“ атакувал една английска ескадра линейни кораби, като успял да засѣгне съ две торпеда линейния кораб „Formidable“.

Корабът, който притежавал водоизмѣстване 15,250 тона, потъналъ въ твърде кратко време.

— На 2 януари 1915 год. турският изстрѣбител „Берк“ и „Сапвет“ отъ 775 тона се взривалъ въ Черно море на руска мина и потъналъ.

— На 4 януари 1917 год. руският линейен кораб „Персевет“, притежаващ водоизмѣстване 11,500 тона при излизането си отъ пристанището Портъ-Саидъ въ Сръдиземно море, се натъкналъ и взривалъ на заградна мина. Корабътъ получилъ тежки повреди и потъналъ въ продължение на 17 минути.

Заградните мини въ водния рай онъ предъ пристанището на Портъ-Саидъ били тайно поставени отъ действащия въ Сръдиземно море германски подводникъ „У 73“.

— На 6 януари 1916 год. движението се край северния брѣгъ на Шотландия английски линейен корабъ „Кралъ Едуард VII“, неочаквано навлязълъ въ поставеното отъ нѣмския спомагателенъ кръстосвачъ „Мьове“ минно заграждане и се натъкналъ на една мина. Следствие на полученитъ отъ взрива щети, корабътъ, въпреки извършенитъ опити за спасяването му, потъналъ.

— На 8 януари 1916 г. се взривалъ на мина и потъналъ предъ Бриндизи голѣмиятъ италиански спомагателенъ кръстосвачъ „Чита ди Палермо“.

— На 6 януари 1917 год. нѣмският подводникъ „У 32“ атакувалъ въ Сръдиземно море и ударилъ съ три торпеда английския линейен корабъ „Cornwallis“, притежаващ водоизмѣстване 14,200 тона. Корабътъ бързо потъналъ.

— На 9 януари 1941 год. единъ италиански торпедоносецъ потопилъ чрезъ непосредственъ ударъ грѣцкия подводникъ „Протеусъ“ притежаващ водоизмѣстване 700 тона.

— На 10 януари 1916 год. съглашенскитъ войски напустили окончателно Галиполския полуостровъ, което време се счита като край на прочутата Дарданелска операция.

Въ това десантно действие въ голѣмъ размѣръ били дадени значителни материални и човѣшки жертви, безъ да се постигне предвидения при започване на операцията резултатъ.

Въ Дарданелската операция били убити и ранени около 200,000 души англичани и 100,000 французи.

— На 10 януари 1916 год. француският брониранъ кръстосвачъ „Жана д'Аркъ“ се появилъ предъ крайбрѣжието на Палестина и бомбардиралъ намиращитъ се край Яфа германски фабрични съоръжения.

— На 10 януари 1916 год. пристигнали въ Варна въ разглобенъ видъ четири германски водосамолета, предназначени за новосформираното първо наше водолеище въ Черно море.

Самолетитъ били сглобени и на 12 януари започнали своята разузнавателна и бойна дейность.

— На 18 януари 1918 г. австро-унгарският подводникъ „УБ 66“ билъ атакуванъ въ Егейско море отъ неприятелски надводни кораби и засѣгнатъ отъ подводни бомби, бързо потъналъ.

— На 20 януари 1918 год. германският лекъ кръстосвачъ „Бреслау“, който се намиралъ на служба въ турския флотъ, при завръщането си отъ походъ въ Бѣло море обратно въ Дарданелитъ, навлязълъ въ поставеното отъ английски кораби минно заграждане въ водитъ до островъ Кефало и въ продължение на 34 минути се ударилъ последователно въ петъ мини. Отъ взриваването на последнитъ кръстосвачътъ билъ тежко повреденъ и бързо потъналъ.

— На 24 януари 1915 г. се състояло голѣмо морско сражение при Догербанкъ, въ Северно море.

Въ това сражение взели участие главно линейнитъ кръстосвачи на германския и английски флоти.

Нѣмскитъ морски сили се състояли отъ четири линейни кръстосвача, четири леки такива и нѣколко торпедоносци, а английскитъ отъ петъ линейни кръстосвача, една ескадра линейни кораби отъ вида на „King Eduard VII“, седемъ леки кръстосвача и множество изстрѣбители.

Германският кръстосвачъ „Блюхеръ“ билъ потопенъ, а Зайтлицъ получилъ тежки поражения.

Отъ английска страна тежко повреденъ билъ линейниятъ кръстосвачъ „Lion“.

Рождба на пламенно морелюбие, списанието „МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“ крепне и възхожда успоредно съ стихийната въра на народа ни въ утрешна мощна морска България.

„МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“ се изпраща безплатно на всѣкиго, изказалъ желание да го получава.

Уредничеството, обаче, приема и най-скромното парично дарение като съмишленическо и сътрудническо участие въ дѣлото на морската просвѣта и обнова въ нашата действителность.

ПОЩА

Уредничеството на вестника благодари за следнитъ получени дарения:

1. Радославъ Симеоновъ, отъ Плевенъ . . . 300 лв.
2. Архитектъ Евгени Дяковичъ, отъ Варна . . 200 лв.
3. Петъръ Младеновъ Шерджиевъ, отъ Ломъ 150 лв.
4. Василь Зидаровъ, София 100 лв.
5. Стоянъ Апостоловъ, гара Костинбродъ . . . 80 лв.
6. Димитъръ Стоименовъ, отъ Кюстендилъ . . . 50 лв.
7. Иванъ Сербезовъ, Морското у-ще, Варна . . 50 лв.
8. Стоянъ Тодоровъ, Морското у-ще, Варна . . 50 лв.
9. Михаилъ Парушевъ, Морското у-ще, Варна . . 50 лв.
10. Емилъ Джелеповъ, Морското у-ще, Варна . . 50 лв.
11. Дечко Кулаксьзовъ, Морското у-ще, Варна . . 50 лв.
12. Маринъ Стояновъ, София 50 лв.
13. Тодоръ Стояновъ, Варна 50 лв.
14. Тодоръ Минчевъ, Морското у-ще, Варна . . 50 лв.
15. Бенчо Вълчевъ Георгиевъ, отъ Карнобатъ 40 лв.
16. Д. Панайотовъ, отъ гр. Търговище . . . 30 лв.
17. Василь Кжтопъ, с. Градецъ, Софийско . . . 30 лв.
18. Михаилъ Александровъ, отъ Пловдивъ . . . 26 лв.
19. Никола Ст. Ивановъ, отъ махала Соличковски, Троянско 25 лв.
20. Стеф. Бобчева, Пловдивъ 20 лв.
21. Такворъ Вартамянъ, Варна 20 лв.
22. Ради Недѣлковъ, с. Равна, Провадийско 20 лв.
23. Читалището, с. Черковна 20 лв.
24. Константинъ Д. Вълковъ, отъ Провадия 20 лв.
25. Иванъ Вѣтковъ Флоровъ, отъ гр. София 20 лв.
26. Петъръ Жековъ с. Равна, Провадийско 15 лв.
27. Иончо Димовъ, с. Равна, Провадийско 15 лв.
28. Семо Йордановъ, с. Равна, Провадийско 15 лв.

(Следва)

РОЖДЕНИЯТЪ ДЕНЬ НА ВЪРХОВНИЯ ВОЖДЪ

Денътъ 30. януари бѣ отпразднуванъ тази година отъ обединения български народъ съ още по-могъщъ родолюбивъ подемъ и съ още по-непоколебима вѣра въ свѣтлото бждеше на България.

Рождениятъ день на Негово Величество Царя е билъ всѣкога за насъ, българитѣ, символъ на раждането на блѣнуваното отъ вѣкове обединение на нашия народъ — на онова обединение, за което въ продължение на много вѣкове и нечетни юнашки борби се дадоха прескжпи непрежалими жертви.

Ето защо, въ този най-свѣтълъ празникъ на българщината, проследявайки изминатия пжтъ и осжществениятъ дѣла подъ мждрото и твърдо насочвано управление на царъ Борисъ III, свещенъ дългъ ни налага да подчъртаемъ, че отъ година въ година българската външна и вътрешна политика бѣше насочвана само по пжтя, по който единствено можеше да

се постигне обединението и величието на нашата Родина.

Застаналъ съ осанката на прозорливъ мждрецъ и съ стойката на храбъръ воинъ на българския многопрославенъ престолъ, нашиятъ вселюбимъ Върховенъ Вождъ прибави златна

сме да виждаме българското знаме волно да се вѣенадъ това второ свободно родно море, тъй както се вѣе на Черно-то море и тихия бѣлъ Дунавъ. Затова, всички, единни въ мисли и дѣла, единодушно даваме възторженъ сърдеченъ изразъ на своята пла-

менна обичъ, всеотдайна преданность и безпредѣлна вѣра въ своя Царъ — Обединителъ, като изтъкваме своята пълна готовность да следваме Височайшия примѣръ по пжтя на себежертвена и вѣрна служба къмъ Върховния Вождъ на народа и първия морякъ на Родината!

Чествувайки Рождения день на Негово Величество Борисъ III,



брънка въ веригата на историческия ни животъ: блѣнътъ за народно обединение се постигна!

Днесъ, когато предѣлитѣ на обединеното ни и уголѣмено Отечество включватъ и свещениятъ брѣгове на Бѣлото море, щастливи и горди

ние по-високо отправяме нашия морелюбски зовъ, и напомняме, че владѣнето на двата морски брѣга налага на българския народъ, а заедно съ него и на българскитѣ моряци, нови задължения и вдъхновени дѣла, въ името на морския ни възходъ.

БЪЛАТА НАДЕЖДА НА МИЛИОНИ СЪРДЦА

Както е известно, капитанъ Антонъ Георгиевъ бѣ удостоенъ съ високата честъ да бѣде корабоначалникъ на кораба, съ който пристигна Негово Величество Царьтъ съ Августейшата Си съпруга следъ вѣнчавката въ Асизи презъ 1930 година.

Запитанъ за чувствата и споменитѣ, които пази като нетленно съкровище, завещано отъ този исторически случай, стариятъ морякъ ни предаде следващия разказъ...

„Българскиятъ параходъ „Царь Фердинандъ“, празнично „разцафтенъ“, бѣше на котва въ водитѣ на Бриндизи. Цѣлъ цѣлиничкъ бѣлообагренъ, той напълно правдиво и заслужено бѣше наричанъ „Бѣлата яхта“. А неговата обслуга? — Никога не бихъ могълъ да си я представя съ по-необичайно повишенъ духъ!

Височайшата двойка бѣше пристигнала съ влакъ следъ вѣнчавката въ старинния Асизи. Моята корабоначалническа задача бѣше: да превоза българскиятъ Царь и Царица за България.

Бурното море и влошаването на времето налагаха да се постави наложителния и неизбѣженъ въ такъва случаи въпросъ: да се плава или да се отложи плаването?

Съ присъщата си неустрашимостъ и мъдростъ, и Н. В. Царьтъ ми зададе сжщия въпросъ.

— Какъ преценявате времето, капитанъ Георгиевъ? — бѣхъ запитанъ отъ Него.

— Лошо е, но плаването е възможно, Ваше Величество! — отговорихъ самоуверено, въодушевенъ отъ величествената осанка на нашия вселюбимъ Царь, плененъ отъ благородството на царственото Му запитване.

— Азъ решавамъ да тръгна! — бойко и отсѣчено прозвуча Неговото решение, което за менъ бѣше върховна и драга повеля...

Царското сватбено шествие — въ обстановката на развѣлнуваното море — представяше наистина величествена гледка, чиято стойностъ се увеличаваше стократно поради особеността на случая.

„Бѣлата яхта“ прорѣзваше съ желѣзната си снага немирнитѣ сини води, чиято клокочеща пѣна, се сливаше съ бѣлината на корабното тѣло. Три мощни италиански торпедоносци ни придружаваха, въ качеството си на почетно пратенство отъ страната на Мусолини. Тѣ бѣха по неволя принудени да забавятъ своя бързъ ходъ, съобразявайки се съ скоростта на „Царь Фердинандъ“. Така, тѣ се изложиха на

страшно люшкане подъ ударитѣ на вълнитѣ и собствената си тежестъ.

Нашитѣ придружвачи съ най-нѣжни чувства на доброжелатели, които бѣхъ загрижени и иматъ присърдце участта на „Бѣлата яхта“, отправятъ нѣколкократно препоръки и пожелания: да се върнемъ, да отложимъ плаването.

Н. В. Царьтъ, следъ Своя отказъ да бѣде придружаванъ, съ присъщия естественъ изразъ на Своята благостъ и сърдечностъ, казва усмихнатъ: „Сватба назадъ не се връща! Да вървимъ, съ Бога напредъ!“

По време на плаването, когато много отъ пътуващитѣ бѣха немилостиво бичувани отъ морската болестъ, неуязвимъ и неуморимъ, Негово Величество бѣше душата на кораба. Той прекара повечето време на капитанския мостикъ и при машинитѣ. Съ несломимъ отъ бурното море духъ, Вождьтъ на българитѣ на всѣка стѣпка имаше държането на старъ, достигналъ съвършенство морякъ, съ което надмина и най-добритѣ ми очаквания.

Пренощувахме при единъ островъ. На следващата нощъ — при другъ. Бурята намалѣ.

По пѣтя ни настигна „България“. Той се присъедини къмъ сватбеното шествие и известно време пътува наредъ съ насъ: отблизу да сподѣли голѣмата радостъ, която въ тѣзи паметни дни бѣше разданичила сърдцата на всички българи.

Отъ Санъ-Стефано до излизането ни отъ Босфоръ бѣхме почетно придружавани отъ турски торпедьоръ, който сигналува „Добъръ пътъ“, даде тържествени прощални салюти и се върна.

Въ нашитѣ води бѣхме вече у дома си. Голѣмиятъ домъ на родината, подъ чиято стрѣха народътъ ни, като единъ човѣкъ, съ затаенъ дѣхъ очакваше щастливитѣ Младоженци, ни прие приветливо въ обятията си. Самата природа ни посрещна и приласка съ синьо небе, съ ведъръ въздухъ, съ притихнали води, каточе нарочно съгнени за празнично плаване.

Очаквани отъ славнитѣ български торпедоносци въ залива предъ Царева рѣка, безспиръ продължихме пътуването и неусѣтно се плъзнахме по посока къмъ Бургасъ. По изключение преминахме между островъ Свети Иванъ и градъ Созополъ. Тукъ народътъ даде сърдеченъ изразъ на своята безгранична радостъ и на своитѣ вѣрно-поданически чувства и любовъ къмъ Царуващия домъ.

То бѣше неопишимо посрѣщане,

когато десетици лодки припрѣчиха пѣтя на кораба и стотици прости рибари по всички възможни начини даваха затрогващъ изразъ на своитѣ честитвания и пожелания. Радостни възклициания, пѣсни, цѣтѣ, подарѣци — и едно „ура“, което се силѣше да заглуши корабната сиренъ, чиего продължително свирене означаваше Височайшата благодарностъ на Царя и Царицата.

— Въ седемъ часа да бѣдешъ при входния фаръ на бургаското пристанище! — бѣше последната заповѣдъ на Царя при това незабравимо плаване.

Ето златния часовникъ, който получихъ лично отъ Негово Величество за споменъ. Като слънце е чистото му злато. Но блѣсъкътъ на всѣко злато бледнѣе предъ свѣтлината на Неговото царствено сърдце — сърдцето на първия български морякъ!

Неусѣтно мина това плаване, като хубавъ сънъ, макаръ и въ бурно море. Тържествено и празнично бѣше то!

Дълбока въздишка се отронва отъ гърдитѣ на стария морякъ, гордъ и щастливъ съ съкровището на единъ незабравимъ споменъ. Очитъ му блѣстятъ съ свѣтлината на най-избранитѣ чувства, които го свързватъ съ разказаната преживелица. Наистини, презъ повече отъ тридесетгодишното си морско труженичество корабоначалникътъ Антонъ Георгиевъ е приютилъ въ душата си спомена за нечетни драматични случки, но никоя отъ тѣхъ не може да се мѣри съ историческото плаване на парахода „Царь Фердинандъ“ презъ 1930 година!

И ние, неволно мислено се пренасяме дванадесетъ години назадъ, къмъ днитѣ на това единствено и неповторимо плаване...

За пръвъ пътъ въ историята на мореплаването така необикновено, а въ сжщото време напълно естествено, въ истински моряшки стилъ и държане, една царска Особа прѣкосаа моретата въ такъвъ върховенъ мигъ на Своя животъ!

Цѣлиятъ народъ не отъ праздно любопитство и не поради глупава суетностъ бѣ устремилъ тогава възоръ къмъ великия Младоженецъ, Който — пръвъ морякъ между моряцитѣ на България — по вода доведе Своята царствена съпруга.

И Неговата „Бѣла яхта“ се следѣше мигъ следъ мигъ отъ единъ богоизбранъ народъ, както подобава да бѣде следѣна бѣлата надежда за по-добра бѣднина на милиони сърдца!

ИСТОРИЧЕСКИ СПРАВКИ И ИЗВОДИ

БОРБАТА ЗА МОРСКИТЕ ПЪТИЩА

Организираната борба по морските съобщителни пътища, за която толкова много се говори днес, и която ще изиграе решителна роля в изтргване на победата, води началото си още от XVII вѣкъ.

Широкото развитие на морската търговия, построяването на по-големи и по-модерни вѣтроходни кораби, усъвършенствването на инструментите за корабоводене дава възможност за започване една организирана борба по морските съобщителни пътища.

Твърде голѣмата дължина на морските пътища и относително малката гъстота на търговските кораби, движещи се по тях съ малка скорост, а заедно съ това и твърде малката вѣроятност за среща въ морето, правѣли по онова време борбата въ широките морски пространства твърде трудна. Ето защо, да се прекрати или поне разстрои морската търговия на противника само чрез пленяване или унищожаване на неговите търговски кораби въ морето, било почти невъзможно. По лесенъ билъ способът да се действа предъ неговите брѣгове, като се блокиратъ неприятелските търговски и военни кораби въ тѣхните пристанища и бази. Тази блокада се комбинирала съ операциите по морските съобщителни пътища, и по този начин двата способа се допълвали единъ съ другъ.

Само съ блокада, обаче, на неприятелския флотъ не можело да бъдатъ защитени собствените морски съобщителни пътища, поради което често се идвало до морски бой между силите на двата противника. Това довело до така наречената конвойна система, при която търговските кораби се предвиждали събрани по нѣколко десетки заедно и бивали охранявани отъ бойни кораби. Отъ друга страна, наложило се да се въоръжаватъ и самите търговски кораби.

По такъвъ начинъ станало невъзможно да се разреши задачата за нападение на морските съобщителни пътища, безъ да се влѣзе въ борба съ бойните сили на противника.

Германскиятъ морски писателъ адмиралъ Малтцанъ, изучавайки опита отъ войните презъ XVII вѣкъ, казва: „Главната задача на морската война е не да се парализира неприятелската морска търговия, а бой съ главните сили на противника“.

Англо-холандските войни, водени въ периода между 1652 г. и 1674 г., били първите ярки изражения на борбата за морската търговия. Всѣ-

ки отъ противниците се стреми да унищожи неприятелския търговски флотъ или да го вземе за себе си. Целта на тази война била изказана на времето отъ единъ голѣмъ английски военачалникъ по следния начинъ: „Защо е необходимо да търсимъ особенъ поводъ за война? Ние просто искаме за себе си по-големата частъ отъ холандската търговия“.

Първата и втората англо-холандска война се водили изключително на морето. На това основание Колумбъ нарича войната срещу морската търговия „чисто морска война“ и пише, че къмъ края на XVII вѣкъ иматъ мѣсто вече два факта необходими за воденето на чисто морската война, а именно: обширна морска търговия и голѣмо количество мореходни способни да стоятъ продължително време въ морето бойни кораби. Резултатите отъ борбата по морските съобщителни пътища били грамадни. Презъ периода на първата англо-холандска война Холандия загубила повече отъ 1700 кораба, а стойността на завзетите заедно съ тѣхъ товари надминали четири пъти повече тогавашния годишенъ доходъ на английската държава.

Къмъ времето на сѣщата война се отнасятъ и първоначалните действия на бойния флотъ за борба срещу морските съобщителни пътища на противника. Тѣмко тогава се създали и трите основни типа бойни кораби: линейни кораби, предназначени за водене бой съ неприятелските бойни кораби; брандери, които се употребяватъ за изгаряне на неприятелския флотъ; фрегати, които имали назначение да действуватъ срещу морските съобщителни пътища на противника, за разузнаване и носене на стражна служба.

Действията по морските съобщителни пътища добили още по-големо значение въ следващите нѣколко исторически англо-френски войни презъ XVIII и началото на XIX вѣкъ.

Така напримѣръ, презъ първите четири години на войната, отъ 1756 г. до 1760 г., били заловени 2500 английски кораби.

По-нататъшното развитие на морската техника и тактика внесли значителни измѣнения въ начина за водене на операциите на морските съобщителни пътища. Парните кораби не зависѣли вече отъ посоката на вѣтъра, но за това пъкъ се нуждаели често отъ попълване на запасите си отъ гориво и др. материали, което станало причина да

се създадатъ морските бази.

При увеличената мореходност, при по-големата скоростъ и при по-големия районъ на действие парните кораби можели вече много полесно да намиратъ неприятелските кораби и да ги нападатъ въ морето. Масовото приложение на парната машина преминало най-напредъ върху бойните кораби. Търговските вѣтроходни кораби продължавали да се използватъ още дълго време, даже до началото, когато започнаха да се появяватъ броненосците. Това позволявало на военните кораби да нападатъ полесно неприятелските търговски кораби, което пъкъ наложило да започнатъ да се използватъ за морските преходи по-бързоходни кораби. Конвойната система била изоставена, тъй като единично движещите се бързоходни кораби се намирили по-трудно отъ противника.

Използването на парните кораби за борба по морските съобщителни пътища въ по-големи мащаби забелязваме презъ време на гражданската война въ Северна Америка 1861—1865 год.

Тази война потвърдила неправилното схващане на Колумбъ, че подъ „чисто морска война“ трѣбва да се разбира само борбата срещу морската търговия на противника.

Въ тази война различните въоръжени сили действували по единъ и сѣщи стратегически планъ: действията по морските съобщителни пътища били само една съставна частъ отъ този планъ и се намирали въ тѣсна стратегическа връзка, както съ действията на сухопътния фронтъ и рѣчните бойни театри, така също и съ останалата дейност на флота.

Обширниятъ стратегически планъ на северняците се заключавалъ въ изолирането и постепеното зедушаване на южните щати, съ целъ да бъдатъ победени. За изпълнение на този планъ, като главна задача на флота се предоставяло да не допуска пренасянето на никакви технически материали по море въ южните щати отъ Англия, нито пъкъ да се изнася нѣщо отъ Щатите.

За изпълнението на тази задача флотътъ на северняците трѣбвало да изолира крайбрежието на южните щати на едно протежение отъ 3500 мили, безъ да има въ близост нито една своя база. Тази задача северняците не можали да решатъ чрезъ непосредствено блокиране на неприятелските пристанища, тъй като за това били необходими голѣмо число бойни кораби

Задачата била разрешена чрез така наречената далечна блокада на неприятелския брѣгъ, изразяваща се въ действия срещу морските съобщителни пѣтища на противника.

Военните действия на морето и по рѣките и главно действията по морските съобщителни пѣтища предизвикали увеличение числото на строящите се търговски и бойни кораби. Огнотелно високото развитие на производителните сили на северните щати имъ позволило да построятъ презъ време на войната 670 кораба, отъ които 67 бронирани.

Южните щати въ началото на войната почти нѣмали никакви бойни кораби и не можели по никакъвъ начинъ да защитятъ своите морски съобщителни пѣтища. Единственниятъ способъ за борба оставалъ да се използватъ за превозитъ побързоходни кораби, които тѣ закупили за тази целъ отъ Англия.

Благодарение на тѣзи кораби южните щати успѣли частично да поддържатъ връзката си съ Англия.

Следъ взземането, обаче, на една частъ отъ територията имъ, особено благодарение на голѣмото превъзходство въ морските сили, северняците започнали да преминаватъ отъ действията по морските съобщителни пѣтища къмъ близката блокада срещу пристанищата. По този начинъ като съчетали близката съ далечната блокада, северняците успѣли да осъществятъ една почти пълна изолация на южните щати, което довело до изхода на войната въ полза на северняците.

По мнението на адмиралъ Портеръ, който следъ смъртта на адмиралъ Фарагутъ поелъ командването на флота на северняците, блокадата повече отъ всичко способствувала за спечелване на победата.

Материалните резултати отъ борбата по морските съобщителни пѣтища били значителни. Северняците заловили 1150 кораба заедно съ товаритѣ имъ, възлизали на обща сума 180 милиона златни лева.

Въ епохата на империализма морските съобщителни пѣтища сж били артериите за проникване къмъ свѣтовните пазари за сурови материали, а така също и за изнасяне на голѣмича излишъкъ отъ индустриални произведения. Тогава морските пѣтища станали единъ отъ най-важните чинители за свѣтовното стопанство, и сътресенията върху наприкосновеността на морските съобщителни пѣтища сж се отразявали винаги гибелно върху стопанството на всѣка страна, на макаръ тя да е била и най-голѣмата и най-богата въ свѣта.

Техническите възможности на военното корабостроене въ края на XIX вѣкъ отговаряха на изискванията на империалистичната поли-

тика и се намираха въ права зависимостъ отъ нея. Развитието на кръстосвачитѣ израстна отъ предишните фрегати, въ смисълъ на по голѣмъ районъ на действие и по голѣма скоростъ, което направи този типъ бойни кораби главно оръжие за действие срещу морските съобщителни пѣтища. Опитътъ отъ миналата свѣтовна война ни даде въ това отношение твърде много и интересни поуки. Англия бѣ въ края на своя погромъ, когато германските подводници бѣха направили несигурни нейните морски съобщителни пѣтища. Точно тукъ е най-слабото и най-уязвимото мѣсто на британската империя. Около 75 на сто отъ най-важните материали, необходими за английското стопанство и индустрия, като памукъ, нефтъ, руди, желѣзо, стомана и др., се докарватъ въ Англия презъ моретата.

Появяването и развитието на подводниците внесе коренни изменения, както въ формата, така и въ методитѣ за воденето на действията по морските съобщителни пѣтища.

Опитътъ на свѣщата война показва, че неограниченитѣ действия на германските подводници срещу търговските кораби на противника повлияха върху цѣлия ходъ на войната на море и предизвикаха грамадно напращане на цѣлата стопанска и тѣсно свързаната съ нея военна мощъ на противника.

Особено нагледни сж въ това отношение цифритѣ: въ началото на войната германците сж имали въ подводно плаване 747 човѣка, а въ края на войната 5,467. Като се прибавятъ къмъ тѣхъ 5924 загинали, което прави 52 на сто, получава се обща цифра на германските подводни облуги 11,391 човѣка.

Ако сравнимъ тази цифра отъ всичко 11,391 човѣка, поставени въ 356 подводника, съ оня грамаденъ човѣшки материалъ на противника, който е билъ отдѣленъ отъ другото си предназначение, за да се бори специално срещу германските подводници (около 130,000 моряци и офицери, ангажирани въ борбата съ подводниците, около 1,200,000 работници по корабитѣ, предназначени да замѣстятъ потапянията, 260 изтрѣбители, 340 малки торпедоносци, 800 преследвачи, 1,200 рибарски въоръжени кораби, 830 кли. противоподводни мрежи, 200,000 мини 700 самолети и още много други) и ако къмъ всичко това съпоставимъ полученитѣ отъ подводниците резултати (потопени надъ 18,000,000 тона кораби и повече отъ 70 военни такива), ясна става картината не само какви сж заслугитѣ на подводнитѣ облуги въ борбата имъ по противниковитѣ съобщителни линии, но и какво грозно

оръжие представлява подводникътъ при воденето и на днешната морска война.

Какви пъкъ бѣха последиците отъ тази борба по морските съобщителни пѣтища най-добре личи отъ намаляване на превозоспособността на търговския флотъ поради липса на работници, страхъ отъ подводниците, конвойната система и здръстването на определенитѣ пристанища. Това предизвика едно огромно покачване на навлото дотамъ, че се яви нужда да се намѣсятъ правителствата. Така напри-мѣръ за превозъ на 100 фунта памукъ отъ Америка за Англия се е плащало преди войната 1 марка, презъ септември 1914 г. 1'7 марки, презъ ноември 1914 г. 2'10 марки, януари 1916 г. 4'20 марки, януари 1916 г. 12'6 марки, декември 1916 г. 22 марки, а презъ януари 1918 г. 48 марки.

Сжщото бързо покачване показватъ ценитѣ на корабитѣ. Така докато единъ тонъ търговски корабъ струваше презъ 1914 год. 120—160 марки, въ началто на 1918 г. достигна до 1500 марки.

Въ последнитѣ две години отъ войната вече никакъвъ австралийски и новозеландски памукъ не е билъ продаденъ. Износътъ на вжглища отъ Франция и Англия съсемъ спира. Преминаването на кораби презъ Суецкия каналъ спада съ 40 на сто срещу мирносвременното преминаване. Въ Аржентина презъ 1917 г. вече горятъ царевица вмѣсто вжглища, защото нѣма отъ кжде и съ какво да ги получатъ. Австралия, предишната житница на Европа, е препълнена съ храни, обаче нѣма съ какво и кжде да ги изнесе.

Че наистина тази дейностъ на германските подводници срещу морските съобщителни пѣтища гибелно се отразила на съпротивителната мощъ на противника, се вижда отъ думитѣ на самия Лойдъ Джорджъ, който въ една своя речъ презъ 1920 г. каза: „Ако германците бѣха почнали използването на унищожителната сила на своитѣ подводници малко по-рано или я бѣха продължили малко по-дълго, ние бѣхме провалени!“ Манчестеръ Гардианъ отъ 4.VI. 1919 г. пише: „Ако Германия бѣ почнала подводната война по-рано, поради непреодолимата липса на тонажъ, Англия трѣбваше да се преклони“. А Чърчилъ въ Съдней Пикчурналъ отъ 12.I. 1919 г. пише: „Трѣбва ли да го кажа? Ние едва прескочихме! Нашия успѣхъ висѣше на единъ малъкъ, тъничъкъ, силно застрашенъ отъ трѣсъка на германската подводна мина косъмъ. Още малко повече, и ние трѣбваше да капитулираме!“

Воденето на сегашната война изисква напрежение на цялото народно стопанство. Следствие на това нарастна още повече и значението на морските съобщителни пътища и особено за ония страни, чийто връзки съвншния святъ или съ своите колонииални владения сж възможни само ако сжщитѣ пътища бждатъ напълно осигурени за тяхното корабоплаване.

Точно тукъ, въ борбата по морските съобщителни пътища, се крие и днесъ тайната за сигурния успѣхъ на нашитѣ съюзници.

Действията на германскитѣ под-

водници около американскитѣ брѣгове и Атлантическия океанъ, на италианския флотъ въ Сръдиземно море и на японския флотъ въ Тихия и Индийския океани, иматъ точно тази задача: да прекъснатъ морските съобщителни пътища на противника. И ако презъ миналата свѣтовна война германскитѣ подводенъ флотъ самичкъ, почти безъ никакъвъ боевъ опитъ, съ твърде малко число подводници бѣ почти спечелилъ тази борба, днесъ когато той има толкова богатъ боевъ опитъ отъ миналото и много повече подводници, когато на негово

страна сж мощнитѣ флоти на Япония и Италия, и най-после когато авиацията тъй добре му помага, не можемъ да не бждемъ сигурни, че той ще спечели борбата по морските съобщителни пътища. За това най-добре свидетелствуватъ числата на потопяванитѣ всѣки месечно транспортни кораби, които общо отъ началото на войната до къмъ 1 януари т. г. възлизаха на повече отъ 22,000,000 корабенъ тонажъ, цифра, която никакъ не е утешителна за англосаксонцитѣ.

В. Паспалеевъ

Д О К О Г А С. О. С. ?

Съ изброяването и описването на бедствията, които сполетяватъ корабитѣ, бихме допринесли особено много за изяснение сжщната на мореходната дейностъ, за която все още сж на лице превратни представи. Човѣкътъ отъ сушата би разбралъ по-добре какво значи да си морякъ и въобще да служишъ и плавашъ на корабъ.

Мнозина ще възразятъ, че въ това отношение е направено достатъчно, като даровити люде съ сръдствата на словото и баграта сж изнесли на показъ многобройни случаи на бедстваващи или пъкъ загинали подъ ударитѣ на нещастия кораби. Но, знаятъ ли тия много-знаещи, че стореното е съвсемъ незначително въ сравнение съ действителността?... Други, по-крайни и по-наивни въ своята самоувърненостъ мислятъ, че при днешната високо усъвършенствуваща техника, подкрепена отъ отлично подготвени моряци, човѣчеството най-после е въ състояние не само сполучливо да се бори срещу неприятелскитѣ сили, които дебнатъ единъ корабъ въ морската стихия, но и всѣкога да излиза безспоренъ победителъ въ тази борба; че бедствията на море изпълватъ само страницитѣ на старата история на корабоплаването. Да се прокара подобна мисълъ, би значило прекалено много да се надцени възхода на днешното мореходство за смѣтка на корабоплаването въ по-далечното минало; то би значило да се забравятъ голѣмитѣ успѣхи, отбелязани отъ нашитѣ предходници въ морското поприще съ помощта на първобитни сръдства, то би значило да отречемъ тяхнитѣ морски подвизи, осъществени въпрѣки наличността на неописуемитѣ опасности, трудности и борби на тогавашното време.

Като посветяваме следващитѣ редове на корабитѣ въ бедствие, желанието ни е да прибавимъ само една сътрудническа частица при раз-

глеждане на единъ колкото важенъ, толкова сложенъ въпросъ.

Нѣка да се спремъ и разгледаме нѣколко нещастни случаи изъ живота на кораби, за да направимъ и съответнитѣ изводи.

Всрѣдъ денонощень мракъ, който е обхваналъ море и небе, плава японскиятъ корабъ „Ryofuku Maru“. Само инежеството бѣли ледени планини, които плаватъ по-близу или по-далечъ отъ кораба, напомнятъ недвусмислено, че тукъ се простира царството на Северно ледовито море. Не минава много време, и избухналата страшна буря връхлита върху японския плаващъ сждъ. За размѣра на тази буря може да се сжди отъ това, че минаващиятъ недалечъ английски корабъ „Hornet“, въпрѣки строгитѣ закони за даване помощъ въ такива тежки случаи, не билъ въ състояние да помогне, въпрѣки положенитѣ усилия. Грамадно количество масло било излѣто отъ английския корабъ въ морето, за да се убие вълнението, но нищо не помогнало. Не следъ много „Ryofuku Maru“ потъналъ, безъ нито единъ човѣкъ отъ обслужката му да бжде спасенъ, защото не е могло и да се помисли дори за спущане на лодка да приближи потъващия корабъ: това било невъзможно.

Този случай красноречиво говори, че търпящия бедствия корабъ може да бжде напълно безпомощенъ въ борбата за спасяване, даже при участието на свой събратъ, който полага усилия да му помогне по всички възможни начини...

Тихо, спасително пристанище! Какъ красиво и успокоително звучи този изразъ!.. И при все това, не сжществува въ цялия святъ напълно защитено и неуязвимо отъ пристѣпнитѣ на бедствията пристанище. Кой разуменъ човѣкъ лесно ще си представи, че въ великолепно запазено-то пристанище на Bremerhaven, единъ корабъ съ великански размѣри, какъвто е „Columbus“, ще е

възможно да се откъсне отъ своитѣ вързала подъ стихийния напоръ на една буря, за да постави въ опасностъ отъ разрушаващо сблъскване останалитѣ кораби въ пристанището и да причини неспокойни часове на своята обслуга, едва успѣла да си отдѣхне следъ завършване на последното плаване?

Но сжщиятъ този разуменъ човѣкъ, намиращъ се следъ подобна случка на кейовата стена на това „тихо и напълно защитено пристанище“, изпитва едно смѣсено чувство. Той гледа грамаднитѣ туловища на корабитѣ — тѣзи горди царе на океана — и се чуди на тяхната нѣрѣдка подчиненостъ на стихиятъ. Ето, тѣзи желѣзни вжжета, притрити отъ желѣзнитѣ кейови дънери, могатъ да се прокъсатъ, ако изобщо самитѣ дънери устятъ, безъ да се откърѣтъ отъ своитѣ каменни легла. И мислено той се пренася съ десетки години назадъ, когато вътреходството празнувало своя разцвѣтъ. Какво ли е било пъкъ тогава? Докато днесъ открития заливъ далечъ не е спокойно и безопасно котвено мѣсто за корабитѣ, все пакъ е много по-приятно да пускашъ и да обирашъ тежката котва съ помощта на парния руданъ, което при нѣкогашнитѣ вътреходи е било изключено. Една лоша стоянка тогава е била равнозначеща съ гробъ. И лесно обяснимъ е дългиятъ списъкъ на загинали при подобни обстоятелства вътреходни корита.

Мългата, лошиятъ вѣгъръ съ развълнувано море и теченията сжщо тъй погребватъ много кораби — и то въ самитѣ пристанища или недалечъ отъ брѣга.

И днесъ съвсемъ не е чудно да се видятъ голѣми товарни кораби, които, въпрѣки мощнитѣ си двигатели, да пълпятъ бавно като сжщински грамадни охлюви или да се заковаватъ на едно мѣсто, подчинени на насрещния бурливъ вѣгъръ. Прѣ-

сень е примѣрътъ съ френския корабъ „Admiral“, който презъ 1935 година потъна въ борба съ насрещния вѣтъръ при Sylt. Трѣбва ли, следователно, да ни се струва невѣроятнo твърдението, че въ разстояние на по-малко отъ единъ вѣкъ стотици кораби сж намѣрили своята смъртна гибелъ недалечъ отъ пристанищата на сѣвoзните морета, следъ като сж излизали многократно победители въ открититѣ водни простори?

На по-малко нащастия причинява и мъглата, безъ да е въ съюзъ съ бурното море. При напълно тихи води, из пътъ за Cobh, корабътъ „Celtic“ връхлита върху една скала недалечъ отъ брѣга, следъ което, опититъ за изтеглянето му оставатъ напразни.

Подъ знака на неизвестността, изъ непрогледния мракъ на която дебнатъ нечетни опасности, начеватъ своитѣ дълги презморски странствувания — както въ мирно, така и въ

военно време — известни прочути кораби, безъ да знаятъ, дали не се касае за тѣхното последно плаване. На 28 октомври, 1900 година корабътъ „H. Bischoff“ напуска Хамбургъ при единъ много силенъ западенъ вѣтъръ, приготвенъ съ пълненъ тозаръ за дълго плуване. Това не му се отдало да изпълни. Малко следъ налушането на пристанищата, той бива изхвърленъ на пѣська, където неговитѣ стожери стърчали до 1910 година като страненъ прибрѣженъ стражъ и надгробенъ кръстъ, наредъ съ много безкрѣстни гробове на кораби, претърпѣли нѣкое отъ многобройнитѣ бедствия на море.

Въ заключение ще кажемъ, че отъ какъ човѣкътъ е стѣпалъ на корабъ, за да завладѣе морето, — въ мъглата, вѣтъра, буритѣ, канаритѣ, пожара и редъ други явления той е срѣщалъ врагове, застрашавщи както самия него, така и кораба.

Ето защо, било е напълно наложително да се прибѣгне до условенъ

знакъ, който да означава, че даденъ корабъ търпи бедствие и се нуждае отъ съдействие. Днесъ е въ употреба международно установениятъ и възприетъ отъ мореходцитѣ повикъ за спасение S. O. S. (Save our souls — спасете душитъ ни), който съ мощта на радиовълнитѣ се отправя къмъ близки и далечни другари-моряци, за да се притекатъ въ помощъ на кораба, гнетенъ отъ смъртна опасностъ или изживяващъ своитѣ сетни мигове.

За никого нѣма две мнения, че докато има корабоплаване, дотогава людетъ на морето и тѣхнитѣ кораби ще бждатъ преследвани отъ вражескитѣ сили на стихийтѣ, дотогава ще се налага до прибѣгване къмъ S. O. S., но тази необикновена връзка между членоветъ на голѣмото сѣвoзно моряшко семейство не ще бжде само условенъ знакъ за бедстващи кораби, но и борческо усилие да се постигне по-голѣмъ успѣхъ на море при по-малко жертви.

НОЩНО СРАЖЕНИЕ ВЪ ЛАМАНШЪ

Преди нѣколко дена нашитѣ ланейши кораби бѣха прѣмчвали каналъ презъ дѣня между Дувъръ и Кале. Днесъ съ настѣпването на нощта ние плуваме съ целъ да претърсимъ прохода отъ неприятелски мини. Нощта е ясна и звездна, видимостта е много добра и състоянието на морето е такова, че изгрѣбнитѣ ще могатъ да опериратъ свободно. Нашитѣ артилерийски офицери стои горе на командния мостикъ и оглежда всичкитѣ орджия и картечници. Отъ командното мѣсто идватъ всѣки моментъ забелѣжитѣ на дежурния офицеръ да се внимава за сѣвѣтлинни и звуци въ нощта. Хората оглеждатъ изохопъ съ напръжение, тѣ иматъ задъ себе си нѣколко тежки сражения съ английскитѣ стражни и торпедни кораби, и при това знаятъ, че безплатата при действителна е отъ голѣмъ значение. Ако бжде врага изведемъ откритъ, отбавката може да се постави веднага въ действие, преди торпеднитѣ лодки да сж предприматъ действия за нападение.

Вече е точенъ 23 часа, когато идва съобщение по високотворителя: „Шумъ отъ моторъ на X гласува!“ Всички очи се оправятъ къмъ дадената посока, обаче, още преди целта да е открита, чамовицятъ се предъ насъ — стражни корабъ откритъ огънь. Първото орджие, свѣтащи снаряди — огънь! Второто орджие — торзо, зоро, торо, противосамолетно — огънь!

Едва стокѣйниятъ гласъ на артилерийския офицеръ е окончателъ, и нашитѣ кораби сж провънзавъ демотъ, бѣващъ огъненъ ураганъ. Изстрѣлитѣ на нашитѣ орджияни ку-

ли разгърсватъ цѣлятъ корабъ и отъ зѣматиничитѣ орджия излизатъ сѣвѣтещи снаряди, оставащи сребърни, зелени и червени изици въ нощта. Това е едно огнено възпѣтанъ въ всички цѣтѣ на джгата, и ние можемъ така да го предсказваме, че бѣзплатитѣ много лесно могатъ да бждатъ ужасени отъ това.

Нѣколко секунди по-късно, следъ първитѣ изстрѣли, нашитѣ сѣвѣтещи снаряди кръстосватъ отъ всички страни небето като огнени змии и тъмното море е освѣтено като день. Ние виждаме сѣжкитѣ на торпеднитѣ лодки, изплавали като черни силуети срещу сѣвѣтлинитѣ на нашитѣ снаряди. „Целта е хваната!“

„Целта е хваната!“ — идватъ сега съобщения до командния мостикъ отъ всички орджия и други бордови орджия. Четири орджия получаватъ позволения да откриятъ стрѣла по откритата целъ. Огнениятъ ураганъ сж превръща сега въ една дѣва вихрушка. При проблѣсцитѣ на огнения потокъ се издигатъ остро сѣжкитѣ на обслужитѣ на орджията, чиито лица сж се удѣлжали, приемайки фантастични форми и на второ мѣсто се забелѣзватъ фигуритѣ на военния дѣтисникъ съ бѣлѣжикъ въ рѣка и до него пригърбѣната фигура на военния кинооператоръ; тѣ двамата „стрѣлятъ“ съ камерата и молива сжщо така усѣдно, както другаритѣ при орджията. Всичко е сега въ напръжение. „Второто орджие съобщава: — „Забелѣзанъ е сполучливъ изстрѣлъ по противниквия дѣсенъ бордъ!“ — „Забѣгитѣ се върти на мѣсто — зѣмчавъ се изкуствено!“ — „На втори корабъ е забелѣзанъ пла-

мъкъ, една експлозия!“ Така произзучаватъ донесения следъ донесения по високотворителя. По небето постепенно изгасватъ една следъ друга сѣвѣтлинитѣ на нашитѣ снаряди. „Стой — батареята — стой-й-й!“ Съ единъ ударъ огънятъ замира, изведнажъ е пакъ тъмно, двойно потъмно отъ преди така свѣтлата нощъ. Още веднажъ се изстрѣлватъ сѣвѣтещи снаряди, обаче отъ врага не се вижда позече никаква следа; нападението на петъ английско торпедни лодки е отблъснато. Отъ плуващия задъ насъ страженъ корабъ идва донесение, че едно торпедо е минало на 20 метра предъ носа на кораба имъ — иматъ щастие. На брѣга изгасватъ изведнажъ всички сѣвѣтлинни, силни прожектори трептатъ, чува се стрѣлата на тежкитѣ противосамолетни батареи.

Едва е изминалъ единъ часъ, и ето отново се чува шумъ отъ мотори, но този пътъ задъ насъ. Въ следния моментъ по небето отново се издигатъ сѣвѣтещи снаряди. Сѣжкитѣ на бѣгащитѣ английски торпедни лодки потъватъ въ тъмнината. На брѣга блѣсватъ отново голѣмитѣ прожектори и освѣтяватъ небето. Англичанитѣ искатъ да използватъ тая сѣвѣтлина, за да ни откриятъ, обаче не могатъ да дойдатъ на прицеленъ изстрѣлъ. Нашитѣ преграденъ огънь стои като стена между насъ и корабитѣ имъ. Ние ги виждаме какъ се отдалечаватъ съ голѣма скоростъ. За британцитѣ нападението не е сполучливо и сжщо като вчера трѣбва да се връщатъ у дома си съ загуби.

На корабитѣ се борятъ — а хората! Преводъ отъ нѣмски: Никола Ханчевъ

ВОЕННАТА МОЩЬ НА МОРЕ

ЗАВИСИМОСТЪТА НА БОЙНИТЕ СРЪДСТВА ОТЪ ОСНОВНИТЕ ВОЕННИ ФИЗИЧЕСКИ УСЛОВИЯ. Бойният корабъ е главното сръдство на морската война. Той е най-важното техническо сръдство на военната и политическа мощь на всяка държава, която граничи съ море.

Проявата на всяко техническо сръдство по форма и същество се определя отъ два фактора: стратегическите и тактическите закони на войната и физико-техническите закони на природата. „Развитието на въоръженията влияе само на военната практика, но не на основното учение за войната“ (Жомини).

Морската стратегия и тактика лишават противника отъ възможността да използва моретата като съобщителен път и операционна област и по този начинъ включва неговата морска мощь като воененъ факторъ.

ЕЛЕМЕНТИ НА БОЕВОТО ЗНАЧЕНИЕ. Съсръдоточаването на превъзходни сили, необходими въ дадено време и въ излезно мѣсто, се явява изобщо като необходимо условие, за да се достигне надмощие. Съответните качества на кораба като сръдство за боя — се изразяватъ въ боевата мощь, скоростта, подвижността.

Боевата мощь се явява като последица на две съставлящи: силата на удара т. е. способността дейно да се навреди противника и способността за съпротива срещу противниковия ударъ.

Активната боева мощь изисква способността да се издържи противниковия ударъ, безъ особено нарушение въ собствената боева мощь.

ФАКТОРИ ЗА СИЛАТА НА УДА

РА. Силата на удара на военния корабъ въ техническо отношение произтича отъ мощността на въоръжението му. Мѣрка за артилерийската мощьностъ сж: количество, калибра, живата сила на снаряда, скорострелността, дългобойност на оръдията, типа на управлението на огъня, сръдства за наблюдение и поправка, а така сжщо и количеството и качеството на бойните припаси.

ФАКТОРИ ЗА НЕПОТОПЯЕМОСТЪ. Техническите елементи се състоятъ отъ: броня, подводна защита, водонепроницаеми прегради, сръдства противъ пробойни, водотливни сръдства, противогазова и противопожарна отбрана. За увеличаване съпротивата, раздѣлитъ се главните и спомагателни машини, кърмилни устройства, артилерийски погреби въ отдѣлни и независими помѣщения. Освенъ това практикува се маскирането т. е. въвеждане противника въ заблуждение за мѣстонахождението и движението на собствените боеви сили — посредствомъ маскирно багрене, димови завеси и измѣняне формата и вида на кораба съ временни пристройки отъ дъски.

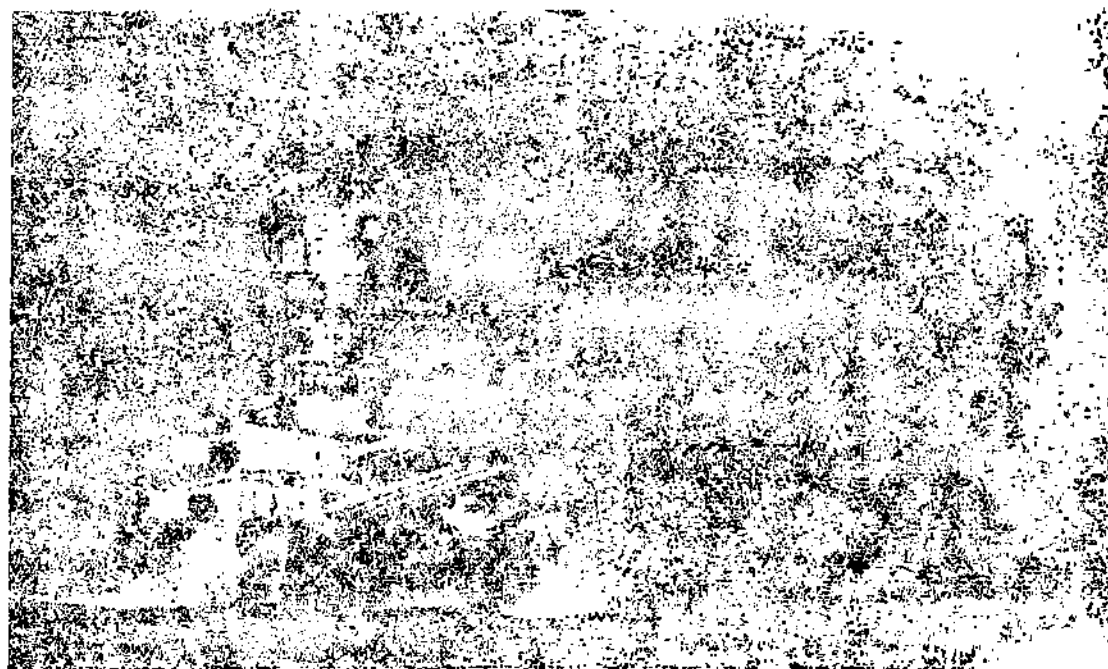
ЗНАЧЕНИЕ НА СКОРОСТЪТА. Скоростта трѣбва да се разглежда отъ две страни. По отношение на тактиката има голѣмо значение възможно най-голѣмата, макаръ и за малко време скоростъ като боева скоростъ. Преобладаващата скоростъ е сръдство за съсръдоточаване превъзходни боеви сили: тя облекчава свободния изборъ на позиция, разстояние, осветление, посока на вѣтъра и вѣнението. Тя дава възможностъ да се излезе отъ неудобни

положения на боя, а така сжщо и действително сръдство за тактическо действуване за защитата на кораба.

Минималната скоростъ, пригодна за боя, зависи отъ скоростта на противника и заставя кораба да вземе активна или пасивна форма на борба. Корабъ, чиято скоростъ е намалена подъ минималното значение, е длъженъ принудително да излезе отъ боя и престава да съществува като боева единица.

ЗНАЧЕНИЕ НА ПОДВИЖНОСТЪТА. Въ стратегически смисълъ скоростта на корабното съединение определя подвижността на морските сили т. е. най-главното свойство, най-бързо придвижване въ морското пространство. Отъ ескадренъ ходъ, който е значително по-малкъ отъ максималната скоростъ, се преминава на максимална скоростъ, само когато операционната област има малки размери, и по-важни стратегически съображения се налага бързо придвижване на морските сили. При продължителни плавания „ескадрения ходъ“ се равява на економиченъ ходъ т. е. такава скоростъ, при която наличните запаси отъ гориво даватъ най-голѣмъ обсегъ на плаване. Голѣмо значение има освенъ това автономността на кораба (способността му продължително самостоятелно да бже въ море) т. е. способността му по-дълго време да запази цѣлостна боевата си мощь. Необходимитъ за това качества сж: мореходностъ сигурно действие на механизмите, достатъчно запаси отъ гориво, добро снабдяване и лѣчебно-здравни условия за личния съставъ.

В. Бутевски



ВЪ РАЗГАРА НА МОРСКИ БОЙ

ТИХООКЕАНСКИЯТЪ ВЪПРОСЪ

Войната, която Япония обяви на 8.XII.1941 год. на Англия и Северните Съединени Щати, поставя на сцената разрешението на единия от най-трънливите въпроси — тихоокеанския. Чрез тази война Япония се стреми да разреши благоприятно за себе си този въпросъ.

Наистина, на земното кълбо има няколко извънредно важни по своето географско положение и устройство мѣста, където се кръстосват интересите и влияния на много народи и държави, и от които зависи дори съдбата на цялия святъ. Ако отъ античността до епохата на великите открития въ областта на географията въ края на XV вѣкъ такава мѣсто е било Срѣдиземно море, а отъ тогава презъ цялата нова и най-нова история срѣдище е билъ Атлантическия океанъ, днесъ едно такова особено важно срѣдищно мѣсто е Тихия океанъ. По брѣговете на Тихия океанъ още отъ края на миналия вѣкъ започнаха да се разиграватъ редъ войни и политически събития, които само подготвиха настоящата война въ тихоокеанския просторъ. Тихоокеанските събития тепърва ще се развиватъ съ страшна сила и ще преминатъ презъ сътресения, защото причините имъ сж голѣми и дълбоки. Тихиятъ океанъ самъ ще опровергае името си, дадено му отъ великия мореплавател Фердинандъ Магеланъ въ 1521 год., защото въ него ще се разрази невиджана до днесъ въ историята буря. Въ Тихия океанъ се сблъскватъ противоречивите политически и стопански интереси на няколко голѣми държави — Русия, Япония, Англия и Северните Съединени Щати.

За да разберемъ добре Тихоокеанския въпросъ, ние ще трѣбва да разгледаме цялокупното географско устройство на Тихия океанъ и неговото въздействие върху политическия животъ, който се развърща въ него и околните земи. Тихиятъ океанъ заема огромно пространство отъ 168,000,000 мнл. кв. км. или 45%, отъ свѣтовното море и граничи на изтокъ съ Кордилерите и Андите, които сж високи и мѣчно проходими, на западъ съ висока и пустинно-степна Азия и Австралия, на северъ е почти затворенъ чрезъ Беринговия протокъ, широкъ 62 км., а на югъ граничи съ Южно ледовитото море. Тихия океанъ има елипсовидна форма съ ширина отъ Панама до Минданао 17,000 км. и дължина 12,000 км. Огромното пространство на Тихия океанъ не действува обединяващо, и това е съществено за политическото му зна-

чение. За движението и съобщението въ и презъ Тихия океанъ, той съ своето необятно пространство представя най-големата морска раздѣлителна сила. Значението на морето се увеличава съ близостта на брѣга. Известна морска сила зависи отъ това — дали сж наблизу презморските мѣста, съ които има връзки. Докато Атлантическия океанъ съ своята сравнително малка ширина улеснява съобщенията между Европа и Америка, и между тяхъ е нѣщо като вътрешно море, Тихиятъ океанъ, напротивъ, е по-широкъ, отколкото дълъгъ, и затруднява съобщенията между Америка, отъ една страна, и Азия и Австралия отъ друга. Този недостатъкъ на Тихия океанъ се значително обезсилва съ техническото усъвършенствуване на корабоплаването и отъ многото острови, които се намиратъ въ него. Значението на Тихия океанъ по-раства извънредно много съ прокопаването на Панамския каналъ.

Но стойността на всѣко море е преди всичко въ неговите брѣгове и крайбрѣжни земи, гдето се смѣнява природата и движението е най-големо. Ако хвърлимъ единъ само погледъ върху картата на Тихия океанъ, ще видимъ колко се отличаватъ западните отъ източните му брѣгове. Докато, източниятъ, американскиятъ брѣгъ на Тихия океанъ е тѣсенъ, планински и съвсемъ слабо разчлененъ и беденъ отъ къмъ заливи, острови и полуострови, западниятъ, азиатскиятъ брѣгъ, е силно разчлененъ и богатъ съ заливи, острови, полуострови и континентални морета. На източния брѣгъ Кордилерите и Андите прѣчатъ за съобщението на океана съ вътрешността на континента, докато на западъ подобна прѣчка нѣма. Двете китайски рѣки Хоанго и Янцекангъ съ долините и водните си течения, служатъ за здрава връзка между вътрешността на сушата и морето. Освенъ това, тукъ въ западната частъ на Тихия океанъ презъ Малайския архипелагъ се намира и вратата на Тихия океанъ за Индийския океанъ, а отъ тамъ и за Атлантическия океанъ и Европа. Най-важната врата тукъ, безъ съмнение, е голѣмата английска военно-морска база и крепостъ Сингапуръ. Друго предимство на западните брѣгове е това, че тѣ сж богато разчленени и се образуватъ континентални морета, които сж заградени съ вериги отъ острови. Такива брѣгове сж най-благоприятни за развитието на мореплаването и създаватъ ме на морски народи. Тукъ японците станаха морски народъ, като

научиха до съвършенство мореходството и се впуснаха къмъ океана. Климатътъ на Източна Азия е монсуненъ, подъ влияние на монсунните вѣтрове, които сж дѣло пакъ на огромния океанъ. Влагата и топлината даватъ рѣдко плодородие на тѣзи земи — 2—3 родитби на годината. Тѣзи земи по западната частъ на Тихия океанъ хранятъ $\frac{1}{3}$ отъ населението на земното кълбо, и иматъ една гъстота на мѣста до 200 души на 1 кв. км.

Но докато западния брѣгъ на Тихия океанъ е толкова гъсто населенъ, то източниятъ, американскиятъ брѣгъ, е съвсемъ слабо населенъ. По брѣга на Северните Съединени Щати населението е всичко около 5 милиона, съ гъстота около 8—10 на 10 км. И най-после, не трѣбва да се остави безъ внимание обстоятелството, че тихоокеанските брѣгове криятъ въ недра та си грамадни количества подземни минерални богатства; въ това отношение тѣ можеби сж на първо мѣсто въ свѣта: златните залежи въ Аляска и Калифорния, селитрата въ Чили. Но отъ не по-малка важностъ сж и минералните богатства по азиатския брѣгъ: въглица 250 милиона тона въ руския далеченъ изтокъ, 1,750,000,000 тона въ Япония, $6\frac{1}{4}$ милиарда тона антрацитъ въ Китай, антимонъ, съ чието производство Китай е първа страна въ свѣта (60%). Ето тѣзи грамадни минерални богатства и огромния пазаръ въ Китай увеличаватъ твърде много съперничеството между народите въ Тихия океанъ.

Отъ народите, които живеятъ по западния брѣгъ на Тихия океанъ, пръвъ започна да се приобщава къмъ западноевропейската култура японскиятъ. Докато Китай е още въ хаосъ, Япония въ кратко време извърши преголѣми успѣхи. Трѣбва да се изтъкнатъ тукъ нѣкои прилики въ развитието на Англия и Япония. Освенъ островниятъ имъ обликъ, първата географска прилика между Япония и Англия е въ географското положение. Англия е прикачена къмъ западната частъ на европейския континентъ, а Япония къмъ източната на азиатския континентъ, и то при еднаква почти географска ширина. Както едната, така и другата е между три материка: Англия между Европа, Америка и Африка, Япония — между Азия, Америка и Австралия. А това е отъ голѣмо значение за търговското имъ развитие. До втората половина на 19 вѣкъ Япония бѣше една затворена въ себе си феодална страна и достъпътъ на чужде-

цитъ търговци въ страната е билъ строго забраненъ. Въ началото на 19 векъ японцитѣ отблъскватъ англичанитѣ и руситѣ, но когато американскиятъ адмиралъ Перисе явилъ съ воененъ флотъ въ Иедо, японцитѣ се принудили да сключатъ договоръ и да отворятъ нѣколко пристанища за американската търговия (1854 год.). Седемъ години следъ това били сключени такива договори и съ европейскитѣ държави. Още по-рано Англия успѣ да наложи въ Китай своята търговия главно да янася опиумъ, между многомиллионното китайско население, следъ като води тѣй наречената Опиумна война въ 1842 год. Сжщевременно Англия зае важното пристанище Хонконгъ. Още отъ 1579 год. англичанитѣ започнаха да идватъ въ Малакския протекъ, а въ 1819 год. английскиятъ управителъ Страфордъ Рафлсъ, постави основитѣ на Сингапуръ — най-силната военна база въ далечния Изтокъ. Малайскиятъ архипелагъ бѣше завладѣнъ отъ холандцитѣ, които доставяха отъ тамъ тѣй необходимитѣ за Европа подправки. Португалцитѣ, старитѣ владетели на Малайския архипелагъ успѣха да запазятъ само частъ отъ островъ Тиморъ. Русия чрезъ походитѣ на казацитѣ достигна тихоокеанското крайбрежие, но въ неговата северна частъ, която не е много благоприятна за мореплаване, и тя започна да се стреми да слѣзе на югъ.

Всички държави, които се стремятъ къмъ обширнитѣ и богати земи въ далечния изтокъ, срѣщнаха енергичната съпротива на Япония. Мощна Япония, главното действащо лице въ настоящата война въ Тихия океанъ, ще се наложи на Китай като го възроди и организира, съ помощта на неговитѣ огромни маси ще стане господаръ на цѣлия Тихоокеански свѣтъ. Съ пълно право японцитѣ усвоиха и приложиха Монроевата доктрина въ Източна Азия. До сега Япония има пълненъ успѣхъ въ японизирането, тѣй да се каже, на тихоокеанския просторъ. Първата ѝ война бѣ въ 1895 год. чрезъ която завладѣ отъ Китай островитѣ Риу-Киу и Формоза, следъ което бѣше призната за Велика сила. Като противомѣрка сжщата година Севернитѣ Съединени Щати,

следъ като имаха въ срѣдате на Тихия океанъ най-важната морска база — Хавайскитѣ острови, отнеха отъ Испания Филипинскитѣ острови, и по този начинъ се приближиха до източнитѣ брегове на Азия, специално до Китай, чийто обширни пазари ги интересуваха много. Владението на Филипинската група острови ги е поставило срещу Китай и имъ е отворило пътъ за него. Това се диктувало отъ тѣхнитѣ търговски интереси, които все повече ги вмѣквали въ Тихия океанъ, който споредъ Рузвелтъ, тогавашенъ президентъ, трѣбвало да стане американски. Скоро тѣ заели островъ Хаити, а въ 1899 год. заели островната група Самоа, възъ основа на сключения договоръ между Севернитѣ Съединени Щати, Англия и Германия. За да бранятъ своитѣ търговски интереси, Щатитѣ почнали да строятъ огроменъ флотъ, частъ отъ който билъ поставенъ въ водитѣ на Тихия океанъ. Въ 1904/5 год. Япония успѣ да спре руския напоръ на изтокъ, чрезъ разбиването на руския флотъ при Цушима. Тогавя Япония постави ржка на южна Манджурия и на руското пристанище Портъ-Артуръ, следъ сключването на мирния договоръ въ Портсмутъ. Тя завладѣ и южната половина на островъ Сахалинъ, богатъ съ петролъ. Въ 1910 год. Япония завладѣ Корея. Презъ време на Голѣмата война Япония се разви като още по-голѣма стопанска, военна и политическа сила. Презъ споменатата война, японцитѣ бѣха търговскитѣ господари въ Тихия океанъ; тѣ утрониха своята външна търговия — на около 130 милиарда лева износъ и почти толкова вносъ, което състояние тѣ запазиха почти до избухването на настоящата война. Когато въ 1917 год. Севернитѣ Съединени Щати се намѣсиха въ войната, тѣ признаха, че японцитѣ иматъ особени възжеления въ Китай. Презъ тази война японцитѣ завладѣха пристанището Киан-чоу на полуостровъ Шантунгъ, а следъ войната тѣ получиха мандатъ да владѣятъ островнитѣ групи въ Тихия океанъ — Мариански, Каролински, Маршалски. Но въ първата група острови Севернитѣ Съединени Щати си запазиха островъ Гуамъ, който тѣ превърнаха въ важна военно-

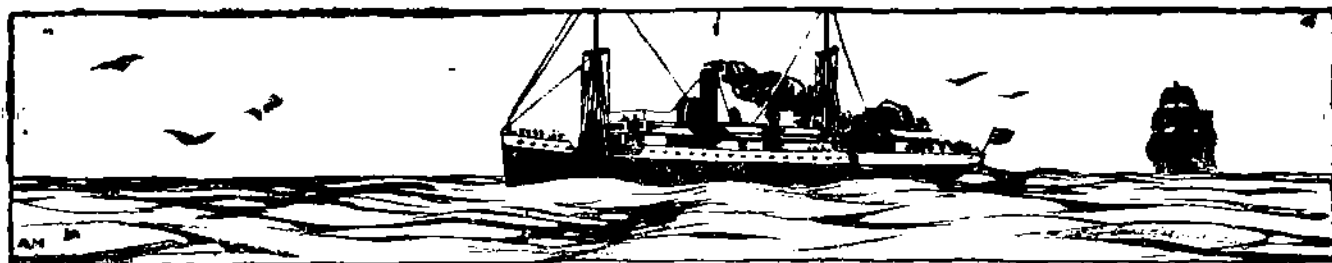
морска база и заплашваха съ нея японцитѣ. Още въ началото на войната японцитѣ превзеха Гуамъ и островъ Уейкъ. Напълно е оправдана Япония въ нейния стремежъ за разширение, защото тя е гжсто населена, а вратитѣ за емиграцията въ другитѣ страни за нея сж затворени. Но тя трѣбва да разшири своитѣ тържища най-вече въ Китай и да отблъсне съперническото вмѣшательство на Щатитѣ. Япония е силна и успѣва, защото има голѣми вътрешни и външни предимства. Преди всичко, нейното географско положение я поставя най-близо до най-богатитѣ прицелни точки на огромната Тихоокеанска област. Но отъ друга страна, голѣми сж задачитѣ на Япония въ тази огромна област. Отъ това, което виждаме, можемъ смѣло да заключимъ, че тя ще се справи умѣло съ всички прѣчки — Хонконгъ е превзетъ, столицата на Филипинитѣ Манила — сжщо, голѣмата английска крепостъ Сингапуръ падна подъ ударитѣ на японцитѣ и тѣ продължиха своитѣ удари върху Борнео, Суматра, Целебесъ и другитѣ острови на Малайския архипелагъ.

Независимо отъ благоприятното географско положение, на което разчита Япония за нападение и взимане тѣй ценнитѣ кжтове въ тихоокеанския просторъ, на лице сж свѣтквичната бързина и приказната храбростъ, съ които действуватъ въ своя свещенъ победоносенъ походъ чадата на изгрѣващото слънце. Напротивъ, отдалечеността на Англия и Североамериканскитѣ съединени държави отъ застрашенитѣ мѣста, както тѣхната заетостъ да се справятъ съ многобройнитѣ сирьтоносни удари на силитѣ отъ Осъта, ги особено злепоставя и обезсилва като пазачи и бранители на Тихия океанъ.

Япония показва смѣлостъ, Япония съ редица осжществявания въ борбата за надмощие въ Тихия океанъ, доказва своето превъзходство като велика сила, която съ право утре трѣбва да притежава единъ огроменъ жизненъ просторъ.

Въ тази насока сж устремени храбритѣ японци, съ погледъ къмъ свѣтлото бждеще, съ вѣра въ крайната победа!

Д. Симеоновъ

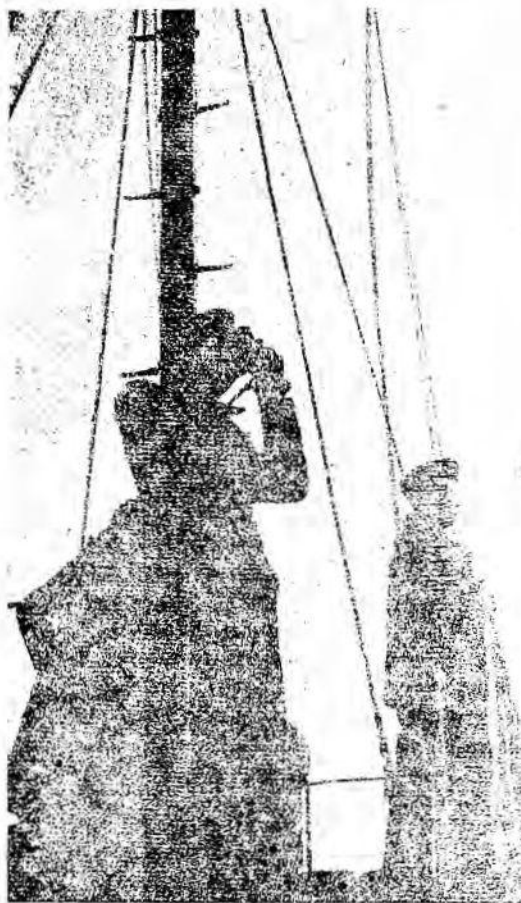


СЪСТАВЪ НА КОРАБНИТЕ МАШИНИИ СЪКМЯВАНИЯ

По назначението си и по характера на задачите, които има да изпълняват, военните кораби се делят на класи, а по конструктивното изпълнение — на типове.

Независимо от класа или типа, всеки кораб като цялостно съоръжение може да се подраздели на:

- 1) Корабен корпус и съредства, които осигуряват неговата непотопяемост;
- 2) Корабни устройства;
- 3) Съредства за движение;
- 4) Въоръжение;
- 5) Съредства за борба по запазване на жизнеността на кораба;
- 6) Съредства, осигуряващи нормалната животодейност на кораба;



ИЗЪ ЖИВОТА НА БЪЛГАРСКИЯ ФЛОТЪ

- 7) Съредства за управление и връзки;
- 8) Спомагателни енергетически съредства.

Освен това корабът има съоръжения за складирание и запазване необходимите за своята дейност запаси.

Корабният корпус е водонепропускателно устройство, което измества водата по обем по-голям отколкото тежи той самия заедно с всички устроени на него технически съредства, въоръжение, личен състав, запаси и снабдяване,

като осигурява на кораба, не само той да плава, но и щия да има определена запас плавателност.

Съредствата, осигуряващи непотопяемостта на кораба, сж второто, а понтонога и третото дъно, двойните стени, подове и водонепропускателни прегради.

Корабните устройства сж неразделна част на кораба.

Безъ тѣхъ е немислимо неговото използване. Тѣ се състоятъ от котвено устройство, кърмилно устройство, подежни устройства (кранове, стрели) устройство за вдигане и спускане самолети, миночистачни и параванни устройства и такива за поставяне минни заграждения.

Съредствата за движение осигуряват движението на кораба въ желаното направление съ потребната скорост и се състоятъ от: гребенъ винтъ, двигатели — главни машини (парни турбини, парни машини или двигатели съ вътрешно горене), главни парни котли, маслена система на главните машини, главна кондензационна система.

Въоръжението включва въ себе си: главната артилерия, противоминната артилерия, зенитна артилерия, торпедно въоръжение и съредства за химическо нападение (за поставяне димови завеси и за завеси отъ отровенъ газъ).

Въ борбата за запазване живота на кораба се прилагатъ съредства на борба: съ водата (отливна, осушителна, противонаклонителна и противодиферентна) съ огъня и взривове (система за наводняване, съ пара) съредства за изолация и вентилация, съ отровни газове (съредства за лична защита, съредства осигуряващи колективната защита (съ повредителни инструменти, ко-

рабна работилница, водолазни уреди, апарати за заварка и рѣзване, запасни части и материали).

Къмъ съредствата за осигуряване нормалната животодейност на личния съставъ се отнасятъ системите: общокорабна вентилация, отопление, снабдяване съ вода, санитарна и осветлителна. Съредствата за управление и връзки обхващатъ: външни връзки, флажна, прожекторна, радио (вътрешни връзки) телефони, разговорни тръби, пневматическа поща, навигационни прибори, контролно измерителни прибори, об-

завеждане постоветѣ за управление.

Къмъ спомагателните енергетически съредства се отнасятъ: инсталации на турбодинамо и дизелдинамо, електропреобразователни инсталации, трансформатори, умформери, спомагателни котли, въздухосгъстителна система до 225 кгр. см. кв. за пълнене торпедата, до 2 кгр. см. кв. за продуване на систерни и до 8 кгр. см. кв. за продуване котлитѣ и за работа на пневматичните инструменти.

Запаситѣ, които се намиратъ на кораба се раздѣлятъ на: горивни запаси отъ масло, запаси отъ вода за котлитѣ, запаси на вода за пиене, продоволствени запаси, такива на бойни припаси и запаси отъ технически материали.

Корабното механическо обзавеждане се състои отъ: инсталации, механизми, апарати, прибори и магистралаи.

Магистралаи се наричатъ техническите съредства, които служатъ за канализиране на енергията и работното вещество. Магистралаитѣ сж електропроводни, водни, парни, маслени, нефтени и други тръбопроводи.

Апарати се наричатъ техническите съредства, чието действие е свързано съ различни процеси, извършвани въ тѣхъ като: подгрѣватели, охладители, ежектори, изпарители и т. н.

Механизми се наричатъ техническите съредства, чието действие е свързано съ изпълняване на определена работа като: помпи, въгрогони, въздухосгъстителни, кърмилни устройства, кранове и т. н.

Отделни части на техническите съредства сж толкова свързани помежду си, че образуватъ комплектни съредства. Комплектниятъ съредства, състоящи се отъ магистралаи, апарати и механизми, въ които основната роля играятъ магистралаитѣ, се наричатъ системи (питателна за котлитѣ, топлинна, масленна, въздушна и пр.)

Въ случай, че преобладаватъ апаратитѣ или механизмитѣ въ комплектниятъ съредства, свързани съ измерение на работните вещества или вида на енергията, се наричатъ инсталации (кондензационна, изпарителна, хладилна и т. н.).

Прибори се наричатъ техническите съредства определящи или регулиращи състоянието на работното вещество, енергията (контролно-измерителни прибори и регулатори), или служатъ като съредства за управление и връзка (телефони и телеграфи).

Механизмитѣ, безъ главните машини и апарати, се наричатъ спомагателни корабни механизми.

По специфичните условия кораб-

нитѣ инсталации включватъ въ себе си голѣмо количество разнообразни по назначение, характеръ на работа и конструктивно оформяне на механизмитѣ, които по отношение общото тегло, стойностъ и економичностъ се явяватъ не по-малко съществена частъ инсталации, отколкото главнитѣ машини и котли, особено на военнитѣ кораби.

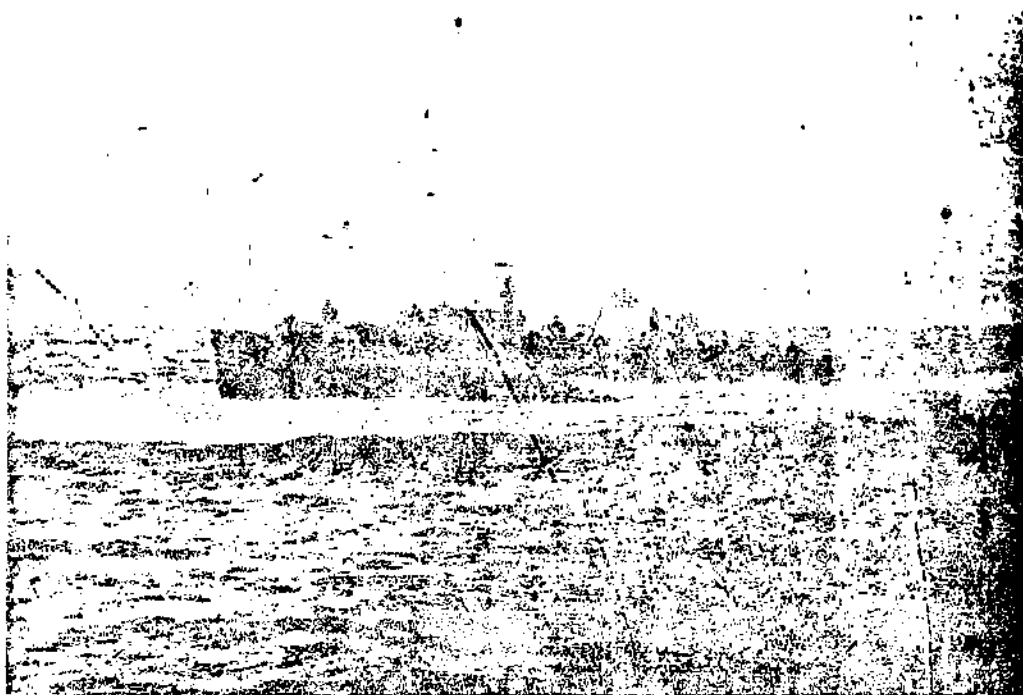
На съвременнитѣ военни кораби съ котли и турбозжбчати агрегати теглото на механическитѣ инсталации е приблизително:

Котли 33%
Спомагателни механизми . 25%
Тржбопроводи 11%
Валопроводи съ винтове . 10%.

и сж за кораби отъ малкъ и срѣденъ тонажъ около 30—35% отъ пълното тегло на кораба, а за линейнитѣ кораби — 8—10%.

Стойността на механическитѣ инсталации съставлява отъ пълната стойностъ на кораба безъ въоръжението примѣрно — 55—60% за лекитѣ кораби и около 20% за линейнитѣ кораби и се пресмѣта по следния начинъ:

Котли 13%
Главни турбини 33%
Спомагателни механизми . 25%
Тржбопроводи 22%
Валопроводи съ винтове . 7%.



изъ живота на БЪЛГАРСКИЯ ФЛОТЪ

БЪЛГАРИНЪТЪ МОЖЕ ДА ОБИЧА МОРЕТО И ДА СЕ БОРИ СЪ НЕГО!

За последнитѣ две творби на морския писателъ Крумъ Кънчевъ „При нашитѣ морски вълци“ и „Отъ палубата“ председателятъ на дружеството на чуждестраннитѣ публицисти и писатели въ България г. Жоржъ Нурижанъ въ януарския брой 65. на „Свѣтогласъ“ (LA VOIX DU MONDE) дава възторженъ и проникновенъ отзывъ, който помѣстваме изцѣло и въ нашето списание. Съ радостъ и задоволство трѣбва да подчертаемъ, че г. Нурижанъ е направилъ правдива преценка не само на две книги за морето и за българскитѣ моряци, но и на подвига на българина въ борбата му съ водната стихия.

„ПРИ НАШИТѣ МОРСКИ ВЪЛЦИ“ И „ОТЪ ПАЛУБАТА“ ОТЪ КРУМЪ КЪНЧЕВЪ

Съ тѣзи две прекрасни книги се запълва една голѣма художествена празнина въ българската литература. Докато съдържанието на първата книга — мъжествена и високопоучителна изповѣдь на 26 български херои въ борбата имъ съ неукротимата морска стихия, е една психо-историческа анкета, че българската народностна душа може да се бори съ сжщия героизъмъ и да обича съ сжщата историческа страсть мойката-море, както и майката-земя; втората книга, „Отъ палубата“, обезсмъртява величавия подвигъ на българския морски херой и ежедневно корабоплаване, защото, той е, споредъ автора, „подзигъ, граничещъ съ светостъ, който трѣбва да бжде не само описанъ, но и възпѣтъ като победа надъ най-страшната и мощна стихия“.

Въ разказитѣ: „Черната яхта“ и „И на другъ корабъ“, е възпѣтенъ съ изящна художественостъ историческиятъ копнежъ на доблестнитѣ български моряци, които въ борбата всрѣдъ морската ширъ иматъ единъ стремежъ и единъ идеалъ: да възвеличатъ родната земя по всички земни простори. Затуй, — „когато краката на българскитѣ синове стѣпятъ на нѣкой по-сносенъ за предъ очитѣ на хората параходъ, искра на гордостъ и доволство проблѣсва въ душитѣ имъ“.

И тѣ — българскитѣ моряци и морски вълци, които трѣгватъ отъ дветѣ възпѣти родни морета и великата легендарна рѣка, за да разнасятъ по всички континенти славата на българския духъ и благодатъта на българската земя, вѣрватъ твърдо въ трибагрената звезда на Бъл-

гария и като морска сила, и шепотътъ на морската стихия повтаря тѣхната историческа благовестъ:

„О, толкова близка, толкова гиздава е чаканата бжднина на морска България, толкова свѣтла е надеждата въ нейната звезда, че дори и мракътъ на ада не е въ състояние да я помрачи!“

Книгитѣ на Крумъ Кънчевъ сж ценни и навременни; тѣ сж — по стилъ и съдържание — жива частица отъ морската стихия и вѣчната пѣсенъ на вълнитѣ, всрѣдъ чиято утроба сж били замислени. Тѣ сж една съ чуденъ реалистиченъ усѣтъ художествено написана възхвала на българския духъ въ борбата му съ неукротимия морски великанъ — майката море. Ние ги препорѣчваме на всѣки просвѣтенъ читателъ.

ГЕРМАНСКИ ВОЙНИЦИ СПАСИЛИ НОРВЕЖКИ РИБАРИ

(Балкан пресъ). — Двама германски моряци, след дълги усилия и с риск на живота си, сж спасили в Виксфиордъ норвежки рибари, чиято лодка се била преобърнала. Министърът-председателят на Швеция, г. Куислингъ е наградил германските войници съ специални орден за тяхното благородно дѣло.

КОЙ Е ИЗОБРЕТАТЕЛЯТЪ НА ПОДВОДНИЦАТА

(Балкан пресъ). — Вилхелмъ Байеръ, изобретателят на подводницата е отпразднувалъ за 120 пжтъ рождения си день. Байеръ е роденъ въ Мюнхенъ. Първитъ опити за потопяване съ подводница той е направилъ въ Килъ още презъ 1851 г. Опитътъ е излѣзълъ несполучливъ и изобретателятъ и неговитъ помощници сж мжка били спасени отъ удаване. Въпрѣки всички неприятности, Байеръ продължилъ усъвършенствуването на своитъ планове и единственото нѣщо, което не е успѣлъ да постигне, това е, че не е можалъ да види успѣха на изобретението си. Байеръ починалъ презъ 1876 г. Сега по всички посоки на океана кръстосватъ германскитъ подводници, които сж най-страшното оръжие за неприятелскитъ подводници.

ОТЪ ЗАПОЧВАНЕТО НА ВОЙНАТА ДО ДНЕСЪ ПОДВОДНИЦИТЪ НА ОСЪТА СЖ ПОТОПИЛИ НАДЪ 27 МИЛИОНА ТОНА НЕПРИЯТЕЛСКИ МОРСКИ ЕДИНИЦИ

ПРЕЗЪ 1942 ГОД. РЕКОРДЪТЪ Е БИЛЪ НАЙ-ГОЛѢМЪ. САМО ЗА ЕДНА ГОДИНА 9 МИЛИОНА ТОНА. ВЪПРѣКИ ВЗЕТИТЪ МЪРКИ—ЗАГУБИТЪ СЕ УДВОЯВАТЪ. ЩЕ МОГАТЪ ЛИ АНГЛОСАКСОНЦИТЪ ДА СИ ВЪЗВЪРНАТЪ ЗАГУБЕНОТО.

Берлинъ, януари (Нарочно съобщение на Балкан пресъ). — На цѣлния свѣтъ е известно, че презъ 1942 г. германскитъ подводници отбелязаха огромни успѣхи срещу корабоплаването на противника. Голѣмитъ постижения на германскитъ подводници се възхваляватъ единодушно отъ всички.

Презъ 1942 г. сж били потопени надъ 9 милиона тона неприятелски кораби, като къмъ тяхъ не сж включени потопенитъ съветски кораби. Съ потопяването на тѣзи кораби неприятелското корабоплаване е загубило отъ започването на войната до сега около 23.7 милиона тона. Къмъ това число трѣбва да прибавимъ и около 3 милиона тона кораби потопени отъ италианцитъ и

японцитъ. НЕПРИЯТЕЛЯТЪ ОТЪ ЗАПОЧВАНЕТО НА ВОЙНАТА ДО СЕГА Е ЗАГУБИЛЪ НАДЪ 27 МИЛИОНА ТОНА ПОЛЕЗЕНЪ КОРАБЕНЪ ТОНАЖЪ. Като се има предвидъ колко голѣма нужда има неприятелятъ отъ всѣки единъ отъ тѣзи кораби, може да се добие поясна представа за огромнитъ загуби, които сж били нанесени на англичанитъ и американцитъ. ИНТЕРЕСНО Е ДА СЕ ОТБЕЛЕЖИ, ЧЕ ЧИСЛОТО НА ПОТОПЕНИТЪ КОРАБИ И ЗАГУБЕНИЯ ТОНАЖЪ СЕ УВЕЛИЧАВАТЪ ВСѢКА ГОДИНА. Презъ 1943 год. сж били потопени най-много неприятелски кораби отъ започването на войната до сега.

Германскитъ подводници могатъ да бждатъ горди съ постигнатия успѣхъ, тъй като презъ 1942 г. сж потопили два пжти повече кораби, отколкото презъ 1941 г. Тѣзи успѣхи идватъ да подчертаятъ и нѣщо друго, а именно, че каквито и мѣрки да взима неприятеля срещу германскитъ подводници, загубитъ пакъ не намаляватъ, а се увеличаватъ. По този начинъ всички отбранителни мѣрки, които неприятеля взима, отиватъ напразно. ИЗВЕСТНО Е СЖЩО ТАКА, ЧЕ НЕПРИЯТЕЛЯТЪ ВЪ ПОСЛЕДНО ВРЕМЕ БЪ ВЗЕЛЪ ТАКИВА ОТБРАНИТЕЛНИ МѣРКИ СРЕЩУ ГЕРМАНСКИТЪ ПОДВОДНИЦИ, КАКВИТО НИКОГА ДО СЕГА НЕ СЖ БИЛИ ВЗЕМАНИ.

Потопяванията извършени отъ германскитъ подводници, вѣсто да намаляватъ, ставатъ все по-голѣми. Така, напримѣръ, германскитъ подводници сж потопили презъ ноември 1942 г. ОСЕМЪ ПЖТИ ПОВЕЧЕ МОРСКИ ЕДИНИЦИ, ОТКОЛКОТО ПРЕЗЪ НОЕМВРИ 1941 г. А ПРЕЗЪ ДЕКЕМВРИ 1942 г., ВЪПРѣКИ ЛОШОТО ВРЕМЕ, ПОТОПЕНИТЪ КОРАБИ СЖ БИЛИ ЧЕТИРИ ПЖТИ ПОВЕЧЕ, ОТКОЛКОТО ПРЕЗЪ ДЕКЕМВРИ 1941 г. По този начинъ нуждата отъ тонажъ за противника става все по-голѣма. ОТЪ ДРУГА СТРАНА, ИЗВЕСТНО Е, ЧЕ ОПИТА ДА СЕ ПОСТРОЯТЪ ТОЛКОВА КОРАБИ, КОЛКОТО БИВАТЪ ПОТОПЯВАНИ, Е ИЗЛѣЗЪЛЪ НАПЪЛНО БЕЗУСПѢШЕНЪ. Презъ изтеклата година загубения тонажъ отъ неприятеля, далѣкъ не е могълъ да бжде запълненъ, въпрѣки всички усилия, които сж били положени.

ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ НА „ЛУЗОНЪ“

Американската канонерка „Лузонъ“, която била потопена при действията предъ морската крепостъ Кърейджидоръ на Филипинскитъ острови, била извлѣчена изъ водата и издигната отъ японцитъ на

водната повърхность. Канонерката била извадена на докъ въ опорното сръдище Кавите и следъ основната ѝ поправка била спусната на вода и наново влѣзла въ строя подъ името „Каратцу“.

Притежава следнитъ данни: водоизмѣстване 560 тона, скоростъ 16 мили и въоръжение: две 76 мм. оръдия и десетъ картечници. Обслуга 80 човѣка.

— Турция е купила намиращия се отъ нѣколко месеца въ пристанището Измиръ панамски корабъ за превозъ на течни горива „Oils-hipper“.

НОВО ИТАЛИАНСКО КОРАБОПЛАВАТЕЛНО СДРУЖЕНИЕ

Съ седалище въ Генуа е образувано ново италианско корабостроително сдружение „Либурия“.

Въ новото сдружение взиматъ участие „Далмация“ отъ Парижъ и „Алуминиевата фабрика“ въ Бѣлградъ, които притежаватъ индустриални предприятия въ Далмация.

ДЕЙНОСТЪТА НА ИТАЛИАНСКИТЪ КОРАБОСТРОИТЕЛНИЦИ ПРЕЗЪ НАСТОЯЩАТА ВОЙНА

Споредъ сведенията помѣстени въ нѣмското списание „Морски прегледъ“, презъ настоящата война, както брзатъ, така и дейността на сжществувашитъ италиански корабостроителници била значително повишена.

Презъ миналата Свѣтвна война въ началото на 1914 год. Италия разполагала съ 10 корабостроителници, притежаващи общо 38 мѣста за залагане на кораби въ строежъ и около 10,000 работника. Въ настоящата война сжществуватъ вече 27 корабостроителници съ 104 мѣста за строежъ на кораби и съ 30,000 работници.

Презъ 1917 год. въ корабостроителницитъ били построени общо 17,000 бр. р. тона кораби, презъ 1926 год. постройката на кораби възлиза на 250,000 бр. р. тона, а презъ 1940 год. новопостроенитъ търговски кораби надвишаватъ вече 370,000 бр. р. тона. Тия данни показватъ размѣра на увеличения брой корабостроителници и величината на тяхната работоспособность.

Въ последно време е основана нова италианска корабостроителница съ седалище Римъ, имаща за задача постройката на нови търговски и рибарски кораби, а така сжщо снабдяване и стѣквяване на корабитъ съ всичко необходимо, както и извличане отъ водата останките на потънали кораби.

ЯПОНСКИЯТЪ ОБРЪЖЪ ОКОЛО АВСТРАЛИЯ

Новините, които етерът ни донася всеки мигъ относно събитията, развиващи се въ Коралово море, ни каратъ да върваме, че скоро и тази операционна зона, до сега смътана отъ американското обществено мнение за недостижима, ще бжде включена въ рамките на японското морско господство.

Борбите, които се разиватъ въ този моментъ въ и около Соломоновия архипелагъ, сж само една предпоставка, единъ уводъ къмъ главната целъ на японското победоносно напредване — завладяването на Австралия.

Американската и английска радио-предавателни служби се мъчатъ всячески да умаловажатъ последните напредвания, отбелязани отъ японските десантни войски въ Нова-Гвинея, областта около Портъ Моресби и на самия Соломоновъ архипелагъ.

Господата отъ Лондонъ и Вашингтонъ, обаче, много добре знаятъ, какво се крие подъ думите: „незначително напредване“. Нима въ сжщитъ емисии по-рано тѣ не представяха положението около Сингапуръ въ сжщата свѣтлина? Но, уви! И този пътъ тѣ ще останатъ излъгани, защото нищо не е въ състояние да спре устрема на „сѣмьлаци-тѣ отъ изтокъ“, които подобно на скакалци, връхлитатъ отъ островъ на островъ, подчинявайки архипелагъ следъ архипелагъ.

Но защо „прославения“ толкова пътн американски флотъ не постига резултати отъ размѣри, които г. Рузвелтъ ѝ е начѣрталъ? Или въ Вашингтонъ се задоволяватъ само да слушатъ новини, въ които се съобщава, че тѣхния флотъ въ продължение на три дни е обстрелвалъ съ барабаненъ огънь едно пространство, въ което впоследствие се уз-

нава, че не е имало абсолютно никакви японски морски части?

Откога славните американски адмирали започнаха да се подаватъ на „Фата моргана“?

За да дадемъ възможностъ на нашитѣ читатели да прозратъ истината около сраженията въ Коралово море, ние имъ поднасяме нѣколко пояснения въ връзка съ всички тѣзи въпроси.

Коралово море заема една площъ отъ 3 милиона кв. километра, т. е. приблизително взето 20 пъти площта на уголѣменото ни отечество. На северъ това море има брѣговетѣ на островитѣ Нова-Гвинея и Нова-Британия. Къмъ северо-изтокъ водитѣ му се доближаватъ до тропичната растителност на Соломоновия архипелагъ. Островитѣ Нови-Хебриди представляватъ източната преграда, дѣляща Великия океанъ отъ това море, а малко по-надолу — Нова Каледония и източния австралийски брѣгъ даватъ своята югоизточна и южна прегради. Коралово море има свойствената на Великия океанъ дълбочина, достигаща на мѣста до 7,200 метра, както е случая съ водитѣ около островната група Санта-Круцъ.

Сраженията, които напоследъкъ се развиватъ тамъ, иматъ за предметъ — овладяването на острови, които въ бждеще ще изиграятъ една отъ най-важнитѣ роли въ Тихоокеанския театръ. Къмъ тѣзи островни групи спадатъ: Нова-Гвинея, Соломоновия архипелагъ, Санта-Круцъ, Нови-Хебриди и др. Постепенното имъ зазимане отъ японцитѣ кара читателя да мисли за отдѣлни разпокъсани десантни действия, когато въ сжщностъ, това не е нищо друго, освенъ една много умѣла операция на японското глав-

но командване, чиято целъ е — да стѣсни примката около австралийските води и изчака удобния моментъ за извършване на главната десантна операция върху австралийската земя.

Ако читателятъ хвърли единъ обстоенъ погледъ върху картата, той, несъмнено, би видѣлъ цѣлото Зундско море, заедно съ едноименния му архипелагъ, както и морето Арафура съ скоро завзетитѣ острови Тиморлаутъ, подъ японския флагъ. Съгласувано всичко това съ последнитѣ имъ действия, дава очертанието на една грамадна джка, простираща се отъ 110° източно отъ Гринвичъ, чакъ до 160°, сжщата посока.

Освенъ това, нека споменемъ и за другия обрѣжъ, създаденъ отъ тѣзи „люде на дѣлото“ — подводния обрѣжъ. Като се започне отъ морето Тиморъ, покрай югоизточнитѣ и югозападни брѣгове на Австралия и се свърши съ Коралово море, въ цѣлото това пространство дебнатъ денонощно „невидими очи“, които сж насочили своитѣ подводни торпедни апарати и чакатъ евентуалнитѣ жертви, които биха се осмѣлили да минатъ презъ тѣзи води.

При това положение на нѣщата, не ни остава нищо друго, освенъ да пожелаемъ на нашитѣ съюзници една скорошна окончателна победа за постигане вѣковнитѣ стремежи на подтиснатитѣ народи, като се освободи цѣлото това пространство отъ непосилния гнетъ на шепя плутократи и се даде възможностъ на многомилionenното тихоокеанско население да се отдаде на миренъ и благодотворенъ трудъ, за изграждане, подъ японско ръководство, свободния благоденственъ животъ въ тази частъ на Велико-азиатския просторъ.

Ем. Г. Джелеповъ



ПО СЛЕДИТѢ НА ВРАГА



ПЪСЕНЬТА НА ВЪЛНИТЪ

Обичашъ ли да гледашъ какъ въ превара
се гонятъ лудо палави вълни,
да слушаашъ ти, обичашъ ли, въ забрѣва
гальовно какъ вълната на вълна шепти?

Цете, обичашъ ли, вѣтъ ранна утринъ
да гледашъ какъ морето се злати
на месецъ май зората какъ изгрѣва,
и въ пурпуръ кже тихитъ води?...

Какъ волно пѣй зефирътъ въ далечината,
какъ весело вълнитъ шумолятъ, —
вълнитъ какъ се гонятъ, и въ забрѣва
срѣдъ златенъ прахъ, цѣлуватъ се съ брѣгътъ?

А вечеръ, обичашъ ли, въ сладостна премала
когато здрачъ обгърне тихитъ води,
да гледашъ, окжпана луната какъ изгрѣва,
кога възкрѣсватъ сякашъ твоитъ мечти?

Едва, едва какъ слънцето вести се
за царственъ походъ низъ приказни води,
срѣдъ пурпуръ и злато, небето какъ кѣрай се —
тазъ приказна, дете, обичашъ ли я ти?...

А тамъ, де властвуватъ просторитъ,
кои докосватъ се до бледитъ звезди,
тамъ корабъ носи се, и чуй, като въ мечтитъ,
морашка пѣсенъ какъ борчески ехти!..

И съ погледъ, впитъ въ сивевината,
кажи ми ти, обичашъ ли, дете,
да гледашъ какъ развихря се борбата —
ти тръпнешъ ли, кога морето зареве?

Ти тръпнешъ ли, когато чуешъ пѣсенъ,
що симфония на морето се зове, —
тозъ адски ревъ и напорътъ тѣй бѣсенъ
на морето. о дете, обичашъ ли го ти?...

Тазъ пѣсенъ искамъ ти да ми запѣшъ,
тазъ пѣсенъ, чуй — на синитъ води,
тазъ пѣсенъ отъ сърдце си да излѣшъ,
запѣй, дете, запѣй ведно съ морскитъ вълни!

Кирилъ Ст. Христовъ
капитанъ Б. Т. П. Д.

СЪСТЕЗАНИЕ ВЪ БУРЯ

Дунавската на Негово Величество флотилия, най-старата морска частъ отъ третото българско царство и люлката на сегашното наше славно морячество, е била винаги добре подгоствена и стегната морска частъ. Обстановката и условията за действие на Дунава сж заставили дунавскитъ моряци да се подготвятъ всестранно, за да могатъ съ майсторство и мъжество да отстояватъ на изненадитъ и капризитъ на великата международна европейска рѣка. А обстановката и условията за действие на Дунава и по брѣговетъ му сж твърде разнообразни за моряка. Презъ студеното време на годината — ниски води, ледоходъ, ледове и зимни северозточни виелици; презъ пролѣтата — мъгли, дъждове, високи води, силни течения и разливи, а презъ лѣтото и началото на есенята — чести внезапни и силни краткотрайни бури. Всѣки сезонъ морякътъ срѣща на Дунава нова обстановка и нови условия, които изискватъ и съответната веща морашка подготовка, за да бждатъ преодоленни благополучно природнитъ стихии.

Една отъ тѣхъ — това сж лѣтнитъ дунавски бури. А знаете ли що е лѣтна дунавска буря? Тя обикновено се явява внезапно, разразява се съ голѣма сила, помита всичко предъ себе си и скоро си отива.

Идва най-често отъ западната половина на хоризонта и преимуществено презъ втората половина на деня. Почти винаги тя се придружава съ проливенъ дъждъ, а по нѣкога и съ едъръ градъ. Първоначално поривътъ на вѣтъра е толкова внезапенъ и силенъ, че той помита като съ грамадна метла всичко предъ себе си, кже вързалата или котаченитъ вериги на неподдавливитъ кораби и руши всичко, което му се изпрѣчва предъ него, ако не е подготвено отъ порано да го посрѣщне достойно. Първоначалнитъ силни и внезапни пориви на вѣтъра сж дотамъ мощни, че често лжти отъ тѣхния напоръ сж се изкривявали сравнително дебели месингови или желѣзни прътове или пъкъ тѣ сж бивали отсѣчени като съ ножъ. Въ време на такава лѣтна дунавска буря на брѣга на рѣката кжцитъ се тресятъ, керемидитъ хвърчатъ, отворенитъ прозорци летятъ като перушинки изъ въздуха и съ трѣсъкъ се чупятъ, дърветата се извиватъ като слаби вейки и често се изкореняватъ. А когато бурята е придружена съ дъждъ или градъ, тя прави още по-голѣми пакости. Напирашката отъ силния вѣтъръ дъждовна вода прониква презъ затворенитъ прозорци, влиза въ домоветъ и тече като чешма. Когато пъкъ има

и градъ — поразията е още по-голѣма, защото градътъ чупи стѣклата на прозорцитъ и навлиза безпрепятствено въ постройкитъ. Силнитъ и внезапни лѣтни дунавски бури сж добре известни на моряцитъ и тѣ, въоржжени съ богатъ опитъ, знаятъ какъ да имъ отстояватъ...

На 14 юли 1934 година Дунавската на Негово Величество флотилия започна своитъ обичайни годишни състезания за първенство, които трѣбваше да продължатъ и на следния день. Времето бѣше тежко и горещо и клонѣше къмъ буря, но моряцитъ състезатели се надѣваха, че бурята нѣма да се разрази тѣй скоро. И действително денътъ мина напълно спокойно, безъ да попрѣчи съ нѣщо на състезанията. Настана привечеръ и се даде почивка до пълното смръчаване, когато трѣбваше да се произведатъ предвиденитъ състезания по нощна сигнализация.

Слънцето залѣзе. Бавно следъ него настѣпни здрачъ и докато обслугитъ на корабитъ и брѣговитъ команди се навечерятъ и си отпочиватъ, тъмна нощъ покри съ черния си плащъ Дунава при Русе, закотвенитъ кораби и катери, крайбрѣжния кей и околнитъ височини, кждето любопитнитъ се наблюда-

тели очакваха започването на нощните състезания по сигнализация. Моряците вече застанаха на определените места по корабите и бръга и се приготвяха за тях. Тук-таме блъскаха сигналните им лампи. Очевидно, те ги изпробваха преди състезанието...

По даден сигнал всички светлини по корабите и бръга се загасиха. Скоро след това се подаде нов светлинен сигнал и състезанието започна. Сигналните лампи от корабите и бръга пак заблъскаха бързо и отсечно. Но тъкмо в това време задуха неимоверно силен северо-западен вятър, придружен с проливен дъжд. Настъпи страшната дунавска буря. Съ своята голяма сила и напорителност на поривите му, вятърът съскаше и пишеше, помитайки всичко пред себе си, а едрите и хладни дъждовни капки шибяха немилостиво лицата и ржцет на състезателите и наблюдателите. Въпреки интереса им към състезанието, много от гражданите не можаха да удържат на стихията и се изпокриха кой кждето можа. Спокойните до сега води на Дунава се развълнуваха и разпънаха. Закотвените в Дунава кораби и катери затанцуваха лудешки танц върху разпънените му води. За да преодолеят напора на вятъра и се удържат на местата си, плавателните съдове се принудиха да отдадат добавъчни котви и да дават от време на време малък ход напред. Странный вой на бурята заглуши всичко наоколо. Чуваха се само бученето на вятъра, рева на ржката

и силните плъсци на вълните...

Въпреки всичко това, обаче, по нарочното нареждане на Командира на Дунавската на Негово Величество флотилия, състезанията по нощна сигнализация не бяха прекратени. Корабите и катерите, както и сигналните постове по бръга, останаха здраво на местата си и героически отстоявайки срещу бурята, продължаваха да сигнализират. През всичкото време състезаващите се моряци и обслугите на корабите и катерите работеха спокойно и самоуверено. Така състезанието привърши до край и напълно благополучно всред вихъра на бурята. Дунавските моряци отстояха и този път срещу нея достойно. Едвам след привършването на нощното състезание, корабите и катерите получиха разрешение да се приберат в пристанището, за да се приведат в ред, да си отпочинат и да се подготвят за състезанията за следващия ден.

След като видяха всред рева на бурята корабите и катерите да се прибират в пристанището, Командирът на Дунавската на Негово Величество флотилия, доволен напълно от издръжливостта на подчинените си моряци, измокрен до костите си от дъжда, се прибра в своя дом на височината при старинната кула. Той беше радостен и горд, че командува такива смели, сръчни и безстрашни моряци, които даже и в буря се състезаваха отлично.

Азъ познавам отлично историята на Дунавската на Негово Величество флотилия и изобщо историята

на Флота на Негово Величество и затова мога да твърдя, че това беше първото и единствено до сега в анализ на българския флот състезание, произведено в време на буря и увенчано с пълен успех.

Ето още един моряшки подвиг, заслужаващ пълна похвала.

Подготовката по сигнализация в Дунавската на Негово Величество флотилия беше отлична. Това пролича още по-ясно и очебино месец и половина по-късно на общофлотските състезания в Варна, кждето Дунавци излъзоха първенци по сигнализация.

При своето донесение до Началника на флота на Негово Величество в връзка с резултата от състезанията, Командирът на Дунавската на Негово Величество флотилия, между другото, писа:

„Накрай тръбва да отбележа и това, че през нощта на 14 срещу 15 юли 1934 година корабите и катерите, заедно с обслугите им и състезателите, издържаха отлично една голяма северо-западна буря с силен поривист вятър и дъжд, без това да сломи духа на състезателите и без да попречи на изпълнението на състезанията през следващия ден. Даже състезанието по нощна сигнализация съвпадна с началото на бурята и се привърши през време на разразяването ѝ, без да се прекрати или отмени“.

София, 22.XII.1942 год.

Сава Н. Иванов
контър-адмирал о.з.

ЕДНА МОРЯШКА МОЛИТВА

Към тебе, о велики и правни Боже, господарю на небето и на морската бездна, комуто сж подвластни и се подчиняват вятровете и вълните, — ние, людег на морето и на войната, офицери и войници от морските войски на Родината, от този свещен кораб, въоръжен от нашия народ, издигаме сърцата си за молитва!

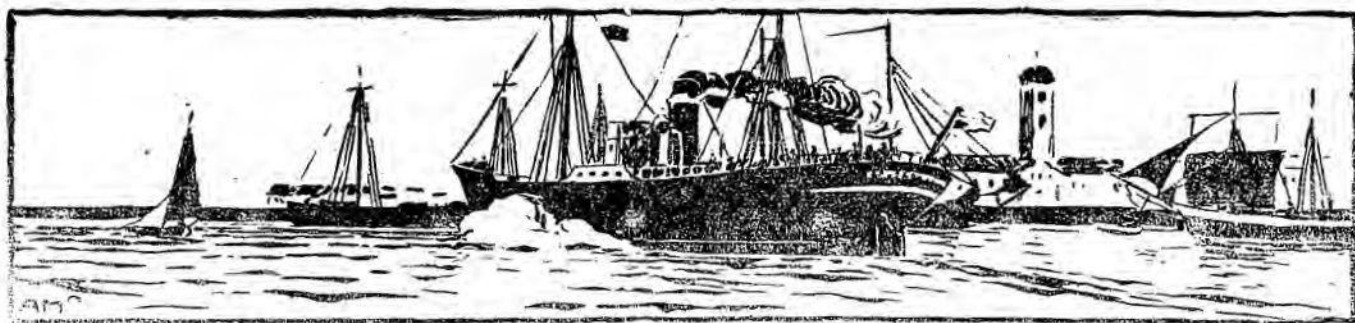
Закрилай сж щита на силната в-

ра в Тебъ, о всемошни Боже, скжпото Отечество, закрилай вселюбимия Царъ, дарувай достойна и справедлива слава и мощ на нашето корабно знаме: нека бурите и стихии да му служат, а на врага вдъхни страх от него!

Дарявай ни сж желзни гърди, по-здрави и силни от желзото, сж което е изграден корабът ни, а за него отсждай само победа!

Благослови, о всевчни Боже, нашите далечни домове и скжпите ни близки; благослови вж настъпващата нощ почивката и надеждата на народа. Благослови и насъ, които за него сме въоръжени да бродим из морето, вскога готови за борба и стихийно вжрващи в тебъ и победата — благослови, о Господи!

Отъ италиански източникъ



НАШИЯТЪ РАЗКАЗЪ

УМИРАЩИЯТЪ ДЕЛФИНЪ

Слънцето още не е изгръло, но делфиноловците начеват своята работа, сякаш искат да го изпреварятъ. Всѣки членъ отъ малобройната лодъчна обслуга е заелъ своя постъ, приличенъ на войнъ, готовъ да се бори съ единственото желание, и съ единствената вѣра: победа на всѣка цена!

Малко преди да поднесе обичайната утринна закуска — ободряващиятъ топълъ чай — стариятъ морякъ Божанъ залива палубата съ обилна морска вода. Както изразътъ на лицето му, така и всѣко негово движение, говорятъ за една необикновена проява, която се върши съ благоговение... Единъ въпросъ затрептява по устнитѣ ми: ако се касае за нѣкакво свещенодействие, какъвъ е неговиятъ смисълъ? Но преди да заговоря съ нетърпението на любопитенъ, свѣткавично бързо получавамъ странното обяснение: духове нощесъ сборуваха тукъ — зли духове, вещаещи несполука, носещи гибелъ съ чернитѣ си крила, по-черни и отъ найтъмната бурна нощъ. Тръбвало бездруго да се очисти всѣка следа, останала отъ тѣхъ, както би се стремилъ кой да е човѣкъ да премахне мастилено петно отъ своята бѣла дреха...

Всѣщностъ, този добродушенъ човѣкъ, въ чиято душа се кръстосва всемошната повеля на моряшкото суеверие съ детинската наивностъ на другаруващиятъ съ стихиятъ, измива кървавитѣ дири отъ мъртвитѣ вече делфини, чиито мазнини сж скупчени въ хамбара, и по внушителенъ начинъ издаватъ своето присѣствие съ все повече засиляваща се, непоносима миризма...

Кървави дири... Зловонни петна, които говорятъ съ неподражаемо красноречие за последнитѣ мигове на угаснала вече плътъ — плътта на простреляния умиращъ делфинъ — несломимо мощенъ горделивецъ и несравнимо красивъ чародеецъ всѣкога: както презъ своя воленъ, неуморно тържествуващъ животъ, така и въ безславната си, незаслужена позорна смъртъ.

Опознахъ, безъ да го забравя нѣкога, облика на делфина. И днесъ, когато моитѣ хвърковати спомени ме носятъ по синитѣ простори на възбуненото Черно море, и въ всѣка капка кръвъ на сърдцето ми просвѣтва величавата драма на делфиноловното морякуване, която съзерцавахъ съ почуда и възторгъ, както не бихъ се възторгналъ и отъ най-великата драма на най-великия драматистъ, — образътъ на делфина

се очъртава въ моето съзнание съ яснота и подробности...

Обло, врегеновидно тѣло, достигащо дължина до два и половина метра и тежина до двеста килограма. Главата е съ остъръ зурлоподобенъ издатъкъ. Отъ дветѣ й страни — не за украса, а за по-успѣшно плаване, стърчатъ неголѣми криловидни перки. Опашката завършва сжщо съ две голѣми, правилни перки, като опашнитѣ перки на кита. Коремната частъ е синкава, съ пепеляви петна, а гръбната — сивочерна. Устниятъ завършекъ — като човка. Въ устната кухина, на всѣка челюсть — къмъ деветдесетъ дребни, прилични на оризови зърна жбви, и езикъ, напомнящъ телешкия езикъ.

Това е делфиновото тѣло, такива сж тия едри животни, наричани погрѣшно риби, само защото живѣятъ въ водата. Кой пътникъ по море не ги е виждалъ? И вие сте ги наблюдавали тъй както се наблюдава занимливо цирково зрелище. Тѣ въ лудъ бѣгъ се състезаватъ съ плуващия корабъ, като развиватъ повече отъ петнадесетъ мили въ часъ — невъроятна скоростъ, недостижата отъ никой плувецъ. И какъ драговошно и гордо показватъ своето неподражаемо плуване изкуство тѣзи въплътени водни вълшебници!

Но — умиращиятъ делфинъ?... Дали нѣкога сте се запитвали какъ изглежда той? — За него искамъ да ви разкажа незабравимитѣ си впечатления, безсиленъ да се освободя отъ бремето на една безутешна скръбъ, съ каквато се жгува за най-свиднитѣ въ свѣта души, за най-великитѣ въ живота херои! И нека всѣка дума въ моя разказъ да бжде неизплакана сълза, поднесена въ сърдеченъ даръ на всички живи делфини, и нека всѣка моя дума за умиращиятъ делфинъ бжде звукъ на неизпѣта пѣсень, прозвучала като сърдечно славословие, въ честъ на делфиновия борчески всепобедно устремъ духъ — безсмъртенъ и вѣченъ като духа на бурливата черноморска стихия!...

...Делфини, делфини... Тѣ профучаватъ по-близу или по-далечъ отъ нашата лодка — сжщинско зловещо оржие, което сѣе смъртна гибелъ — скупчени на голѣми стада или сбраки въ влюбени двойки. Окжпани отъ девствено свежата морска вода, подъ златния блѣсъкъ на огнелжчото юнско слънце, тѣ сж всѣкога пленително гиздави съ младенческата си бодростъ и първобитна мощъ. Открити отъ значителна далечина отъ пронизващитѣ далекогледни очи на делфиноловцитѣ най-

вече по летящитѣ низко надъ водата птици ята, които съпътствуватъ движението на нечетната риба — тѣ сж прицелната точка на нашето презморско странствуване. И ние съ настръвеността на гладни хищници влизаме въ люта, отчаяна борба съ тѣхъ. Дветѣ ни пушки — ловната и бойната — се преобразяватъ на послушни демони, изригващи огънь, сѣещи смъртъ. Не сме ли човѣкоподобни демони и ние — убийцитѣ, похителитѣ и разбойницитѣ, отrekli правото на животъ на царствени великани, въплъщение на волностъ, безгрижие и благородство?

Редуваатъ се днитѣ на нашия ловъ. Въ това своеобразно бойно поле, ограничено между стениѣ на петнадесеттонната лодка „Успѣхъ“, видѣхъ стотици делфини да се кжпятъ въ собствената си кръвъ: безъ признаци на животъ, смъртно простреляни, слабо засѣгнати.

Като на кинематографска лента ржката на смъртта неуморно отбелязва съ неподражаемо изкуство образитѣ на нашитѣ жертви — и то толкова бързо, че само съ върховното напръжение на будното око би се прозрѣла сжщината на тѣхната необикновено трагична участъ...

Ето: залутанъ самотникъ се приближава довърчиво да плава съ насъ, неподозиращъ нишо лошо въ своитѣ съпътници. Уви! Той се измамва, унесенъ може би въ своитѣ мечти, опияненъ може би отъ съвършенството на своето плуване изкуство. Жестоката действителностъ идва да спусне своята неумолимо тежка завеса, за да отдѣли красивата мечта отъ грубата жизнена правда... Гръмъ. Кървави прѣски по синитѣ води. Ударътъ не е сполучливъ. Съчмитѣ на ловната пушка сж проправили само улей, за да протекатъ жизненитѣ струи на този некоронованъ царъ на Черно море. Той има още сили за последенъ полетъ, устремъкъ къмъ воднитѣ дълбочини — неговата люлка и гробъ. Нима той ще ни избѣгне, макаръ и съ пречупенитѣ крила на безпомощна, смъртно ранена птица?... Но страшнитѣ викове на кукаритѣ — напръгнати, бързащи въ луда надпревара, приготвили своитѣ кръвожадни куки, сжщински желѣзни пиявици, тъй, както рицаритѣ приготвятъ своитѣ копия за решителенъ ударъ, съ който трѣбва да увърнатъ своята победа — прогонватъ бедния, настръхналъ като подплашена и озвѣрена котка гмуркачъ.

Нѣколко мига — и, възсѣдналъ ранениятъ делфинъ, гмуркачътъ Станчо изплава на повърхността, като

победител, завръщащ се от браня в тъмнобездното царство на морето. Безсърдечното на палач и властническата гордост на морски бог се преплитат в лика на този човек с странен, невъроятно чудат занаят... Кукитъ се впиват в черната влажна, с смолист блъскъкъ кожа на простреленото животно. Единъ новъ трофей заема своето мѣсто на палубата.

И сега се разиграва най-скръбната, най-неописуемата сърдцераздираща сцена въ драмата на делфиновата ловитба. Съ своитъ малки очи умиращият делфинъ гледа своитъ похитители. Въ израза на тѣзи плувнали въ сълзитъ на най-великата тъга, говорещи очи, азъ чета великодушниятъ укоръ, който единъ великанъ отправя къмъ нищожни отвратителни паяци, смущащи до смъртна болка кръвта му — сухоземни, прашни паяци, каквито бѣхмие ние. И този угасващъ великанъ съ една неизразима мъка сякашъ се сили да поиска смѣтка за нашата престъпна постъпка. Но тази мъка

остава заключена въ безмълвието на единъ духъ, изтъканъ отъ благородство и дивота, отъ непоколебима чистота и всеопрощение, какъвто може да бжде само духътъ на този прострелянъ морски жител и властелинъ. Той напръга напушачитъ го сили и съ едно своеобразно стенание, пѣшкане и удряне съ опашка по палубата се раздѣля съ живота. Последната му въздишка е плачъ за морето — неговата велика родина, на която никога не е измѣнилъ!

Орелътъ, всепризнатиятъ властелинъ на планинскитъ принебесни върхове, не би представялъ толкова неумолимо скръбна гледка какъвато е картината на умиращиятъ делфинъ.

Вие, все нѣкога сте се запитвали: издаватъ ли звукъ рибитъ? — Навѣрно, само веднажъ въ живота. И това е сетния скръбенъ химнъ на отлитаща въ вѣчността душа — като пѣсенъта на умиращиятъ лебедъ...

О, писъкъ на великанъ и плачъ на дете, отекващъ всрѣдъ много-

звучната пѣсенъ на морскитъ вълни, за да бжде чутъ отъ малцината делфиноловци и за вѣкога да заглъхне ведно съ тайната на безкрѣстния гробъ всрѣдъ морето — като гробътъ на моряцитѣ...

Свечерява се. Делфинътъ е мъртавъ. Локвата кръвъ около неговото мощно, тъмнокожо тѣло — тѣло на свършенъ акробатъ — бива прочистена грижливо отъ кукаритѣ. Тѣхнитъ широки остри ножове се плъзгатъ подъ мастния пластъ, въ който се крие дълбокия смисълъ на делфиноловното поприще, стоящъ надъ красивия смисълъ на делфиновия животъ.

А тъмнитъ петна отъ неговата буйно течаща кръвъ стариятъ морякъ Божанъ ще измие съ обилна морска вода още преди да изгрѣ слънцето, за да заличи и сетната следа отъ сборувалитъ нощестъ на палубата зли духове — та ловитбата презъ следващия денъ да бжде по-щастлива!

Крумъ Къичевъ

Д Р У Г А Р С Т В О

Силенъ вѣтъръ вѣеше откъмъ северо-западна посока въ канала Ламаншъ. Повечето отъ корабитъ предпочетоха въ тоя буреносенъ денъ да не напушатъ своитъ убѣжища, тъй като морето, подъ напора на стихийния вѣтъръ бѣше силно развълнувано. Само бѣлиятъ болниченъ корабъ, който имаше означенъ върху димната си трѣба единъ голѣмъ червенъ кръстъ, бѣ вдигналъ котва отъ тихитъ води на пристанището, въ което се намираше и, въпрѣки бурята, бѣ излѣзълъ въ открито море. Отплуването му бѣ наложително, тъй като известно бѣ, че на островитъ въ канала Ламаншъ се намираха болни германски войници, които съ нетърпение очакваха да бждатъ пренесени за лѣчение на сушата.

Въ открито море болничниятъ корабъ трѣбваше да се бори съ грамаднитъ вълни, които обливаха съ бѣла пѣна носовата му частъ. Вълнението действително бѣше много голѣмо и човѣкъ трѣбваше да бжде добъръ морякъ, за да се задържи при постоянното и силно клатушкане на кораба върху грамаднитъ вълни, правъ върху разкряченитъ си нозе. Всички отъ обслугата на кораба си отдъхаватъ, когато въ далечината се забелязва пристанището на първия островъ, въ което корабътъ ще има възможностъ да се приюти за кратко време отъ бурята.

Главниятъ лѣкаръ на болничния корабъ бѣ известенъ, че отъ това

пристанище ще се взематъ 35 болни германски войници; въ следващото пристанище на другъ островъ, което ще бжде достигнато следъ три часово пътуване, ще трѣбва да бждатъ вдигнати още четиридесетъ войника, а тридесетъ други германски войници чакатъ да бждатъ взети и се намиратъ на единъ укрепенъ островъ, далече навънъ въ канала.

Корабътъ влѣзе въ пристанището и застана на вързала. Започнаха да внасятъ носилкитъ съ раненитъ и болни войници. Тридесетъ и четири бѣха вече внесени и настанени, обаче тридесетъ и петия боленъ, още не бѣ доведенъ.

Неочаквано предъ кораба спира моторната кола на главния лѣкаръ, който се намира на острова. Отъ колата слеза и очакваниятъ войникъ, който приедно отбиване нападението на неприятелски самолети билъ ударенъ отъ единъ разпрѣсналъ се снарядъ и поради това загубилъ едното си око. Поради това, другото виждало много слабо. Налагало се бърза операция, за да се запази зрителната сила на здравото око.

Поради бурното време, болниятъ не можелъ да бжде пренесенъ съ самолета. Затова, ако бѣ необходимо войникътъ да запази зрението си, бѣлиятъ болниченъ корабъ трѣбваше да прекъсне пътуването си и се отправи незабавно къмъ сушата.

Известно време обслугата на болничния корабъ бѣ подложена на

изпитание между дълга, да извърши предначертаното пътуване и посещение на определенитъ острови съгласно заповѣдта или, изпълнявайки едно другарско повеление, да насочатъ кораба на обратния пътъ, за да се даде необходимата навременна помощ на ранения другаръ. И, въ тия нѣколко мига на двоумения между повеленията на дълга и проявата на другарско чувство, последното наддѣля.

Съ възможната най-голѣма бързина, корабътъ се сие отъ вързала и напустна пристанището. Щомъ въпроса се касаеше за незабавното даване помощ на ранения другаръ, не биваше да се губи нито минутка отъ ценното време.

Огняритъ работѣха трѣскаво и хвърляха колкото се може повече ажглища въ пещѣта. Корабътъ властно порѣше грамаднитъ вълни. Всички работѣха съ увеличено усърдие, защото трѣбваше да се запази зрението на единъ германски войникъ.

Скоро се показаха и очертанията на сушата. Когато корабътъ спрѣ въ пристанището, ранениятъ войникъ веднага можа да бжде отнесенъ въ лѣчебницата, за да се подложи на спасителната операция.

Два часа по-късно, бѣлиятъ корабъ отново излѣзе въ открито море, за да продължи изпълнението на възложена му задача, обхождане на другитъ острови и приближане на намиращитъ се на тѣхъ ранени, заболѣли войници и моряци.

КНИЖОВНО СЪОБЩЕНИЕ

Излъзоха отъ печатъ и се пускатъ въ продажба най-новитѣ творби на морския писателъ Крумъ Кънчевъ

„ПРИ НАШИТѢ МОРСКИ ВЪЛЦИ“

одобрена и препоръчана отъ министерството на просвѣтата съ зап. № 7737 отъ 8.X.1942 год.

разговори съ български моряци

ЦЕНА 100 лв.

„ОТЪ ПАЛУБАТА“

книга за моряшкия подвигъ

ЦЕНА 35 лв.

На абонатитѣ на „МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“ дветѣ книги се изпращатъ срещу 100 лв., внесени на пош. чек. смѣтка № 7893 — Крумъ Кънчевъ ул. „Раковски“ 45-Варна

Направете своята поръчка съ пощенска картичка и книгитѣ ще ви се доставятъ веднага, а стойността имъ може да изпратите и следъ получаването имъ

ДЪРЖАВНИ МИНИ
КАМЕНОВЖГЛЕНИ МИНИ

Перникъ-Бобовъ-долъ-Марица

ПРОИЗВОДСТВО НА КАМЕННИ ВЖГЛИЩА И БРИКЕТИ
ДОСТАВКА НА ЕЛЕКТРИЧЕСКА ЕНЕРГИЯ

за всички видове индустрии въ и около гр. Перникъ и въ
Старо-загорската електрификационна областъ

По специални износни цени

ВНОСКИ И ПОРЪЧКИ ЗА ВЖГЛИЩАТА И БРИКЕТИ СЕ ПРАВЯТЪ НАВСЪКЪДЕ ВЪ
СТРАННАТА ЧРЕЗЪ:

1. Българската народна банка—преводна служба
2. Българската земеделска и кооперативна банка—преводна служба
3. Телеграфо-пощенскитѣ станции—чекова смѣтка № 50
4. Популярнитѣ банки
5. Банка Български кредитъ А. Д.
6. Каситѣ на Държавнитѣ мини

съ специални формуляри, съ изчерпателното ползване на които става излишно да се пише
отдѣлно писмо-уведомление отъ страна на клиентитѣ.

Главната Дирекция на Държавнитѣ мини въ гр. Перникъ

Агенция на минитѣ въ София, ул. „Раковска“ № 90--телефонъ 2-18-49

Складъ за брикети и Бобовъ-долски вжглища София—гара Перловецъ—телеф. 2-03-90