

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЕ ИМАТЪ ПУЖБА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

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

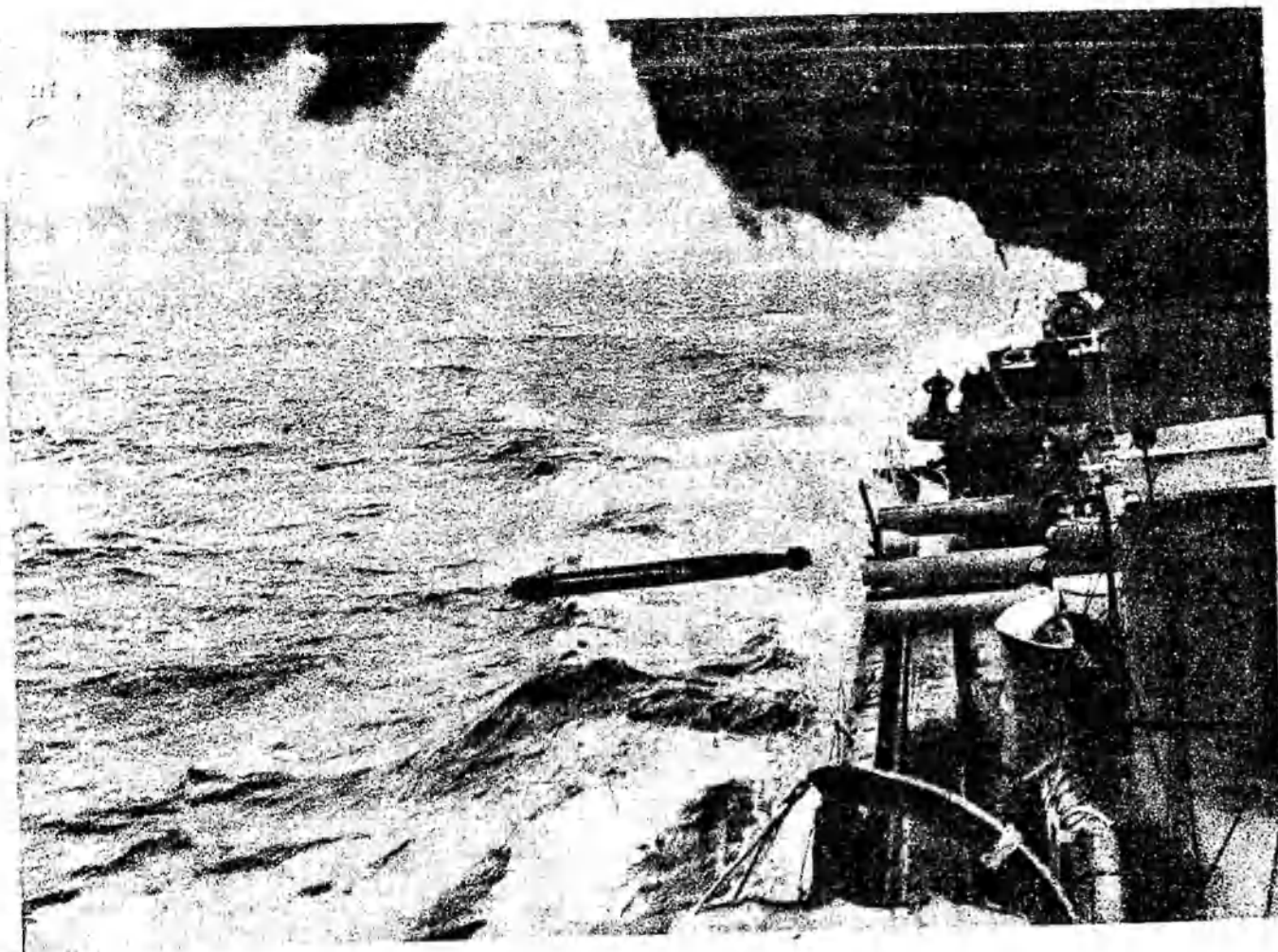
ДВУСЪДМИЧНИКЪ ЗА МОРСКА ПРОСВѢТА И ОБНОВА.
ДЪКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Година V.

Варна, 1 мартъ 1939 год.

Брой 108.

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



Торпедна стрелба и задимяване отъ изстребителъ.

КОЛОНА ЗА ЧЕТЦИТЪ

На И. П. С.—Пловдивъ. Какъ могатъ корабитъ да се пазятъ отъ минитъ.

Този въпросъ е много важенъ и затова дълго е занимавалъ командването на флотитъ на различните държави. При съвременните условия на морската война, нѣма да има море безъ мини, особено по мѣстата гдето е най-вѣроятно, че противника ще мине. Освенъ това, въ зависимостъ отъ мѣстата, кждето ще се употрѣбятъ, минитъ могатъ да се поставятъ въ райони и съ значителни дълбочини.

Корабитъ се пазятъ отъ минитъ обикновено като търсятъ чистия отъ мини пжтъ, каквито на първо мѣсто сж широкитъ водни пространства. Но когато чистия пжтъ не може да се намѣри, особено при тѣснини, входи, важни въ мореплавателно отношение мѣста и пр., корабитъ си служатъ съ противоминни сръдства, каквито главно сж: миночистачнитъ лодки и кораби.

Когато се употрѣбаватъ миночистачнитъ лодки и кораби, най-важното условие е, последнитъ да иматъ достатъчна скоростъ за да не забавятъ хода на охраняванитъ кораби, тъй като противника, за да действа ефикасно, използва редомъ съ минитъ и подводницитъ.

Освенъ миночистачнитъ лодки и кораби, охраняванитъ кораби сж снабдени съ особенни уреди, наречени минобрани, които могатъ да късатъ и отстраняватъ отъ пжтя на кораба срещнатитъ придвижението мини. Прочие, най-сигурното условие противъ минитъ е постоянното миночистане и провѣрка на плавателния пжтъ.

Уредитъ за миночистане съ които сж снабдени миночистачнитъ лодки и кораби, сж различни. Обикновено тѣ иматъ едно търсачно вжже, което се влачи задъ или въ страни отъ миночистачнитъ кораби и на известна дълбочина въ водата и служи да намѣри и да предаде мината на особенни прибори: хващачи и рѣзачи. Хващача, като хване мината може и да я взриве, а рѣзача служи да отрѣже заловената мина, отрѣзвайки минното ѝ вжже съ което тя стои закрепена за минната котва.

Огрѣзаната мина, ако е много добре позната и ако условията позволяватъ, се разорждава. Но това е твърде рискована работа, особено за неприятелскитъ мини, и затова най-често сжитъ се разстрелватъ отдалечъ съ малки орждия или картечници, при което се взриваватъ или потапятъ.

КАЛЕНДАРЪ НА
„МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“

— На 14 февруари 1912 год. отрядъ моряци отъ Дунавската флотилия съ рибарски лодки и твърде оскудни подржчни сръдства извършватъ единъ наистина смѣлъ и достоенъ за похвала подвигъ, като въ тъмната нощъ успѣватъ да поставятъ минни загради въ водитъ на Мраморно море, предъ Шаркьой.

Макаръ и малобройни, поставенитъ мини изпълниха своето назначение, като попрѣчиха на свободното движение, приближаване къмъ брѣга и действие на турскитъ военни и търговски кораби.

Тая дейностъ на дунавци съставлява красноречиво доказателство за готовността на българскитъ моряци, да положатъ максимумъ усилия за изпълнение на възложената имъ трудна, на пръвъ погледъ, непостижима задача.

— На 25 февруари 1916 год. ранята, неочаквано предъ нашитъ брѣгове се появили и кръстосвали рускитъ изстрѣбители „Лейтенантъ Пушкинъ“ и „Живой“.

Скоро обаче, тѣ се натъкнали на нашето минно заграждане въ Варненския заливъ, като изстрѣбителя „Лейтенантъ Пушкинъ“ се взривалъ на мина и потъналъ на разстояние 10 мили източно отъ устието на рѣка Камчия.

Изстрѣбителя „Живой“ спусналъ дзегъ си спасителни лодки за да спаси давещитъ се руски моряци, обаче подъ страха, че е атакуванъ отъ подводникъ, изоставилъ спасителната си работа и бързо се отдалечилъ на изтокъ, навжтре въ морето.

Отъ потъналия изстрѣбитель успѣли да се спасятъ само 4 офицери и 11 моряка, които разпредѣлени въ две лодки излѣзли раздѣлно на брѣга, едната до поста при устието на р. Камчия, а другата при Евксиноградъ, гдето били пленени отъ граничитъ моряци и дежурния торпедоносецъ „Летящи“.

— На 25 февруари 1916 год. три български водосамолета сж извършили единъ смѣлъ подвигъ, като сж атакували съ бомби при Калиакра една полуфлотилия отъ 7 руски изстрѣбители и 2 голѣми превозни кораби.

Противникътъ получилъ три поражения и се оттеглилъ задъ хоризонта.

Обстрелвани енергично отъ вражескитъ кораби, водосамолетитъ получили слаби повреди по крилетъ и се завърнали благополучно въ летището — Варна.

ПОЩА

Редакцията благодари за следнитъ получени дарения:

1. Петъръ Василевъ, Плѣвень 100 лв.
2. Стефанъ Дунчевъ, Поморие 50 лв.
3. Стефанъ Ил. Помаковъ, с. Добротичъ 50 лв.
4. Енчо Бончевъ, Шуменъ 50 лв.
5. Свещеникъ Димо Димитровъ, с. Изворице 50 лв.
6. Георги Ст. Бояджийски, Долна Баня 40 лв.
7. Ст. Хр. Поповъ, с. Ново-соло 40 лв.
8. Свещеникъ Хараламби Хараламбиевъ, София 40 лв.
9. Инженеръ Александъръ П. Кировъ, Бургасъ 40 лв.
10. Христо Петковъ Христовъ, Пловдивъ 30 лв.
11. Г. К. Бърневъ, Дръново 30 лв.
12. Димитъръ Георгиевъ, с. Надежда Софийско 20 лв.
13. Атанасъ Хр. Марковъ, с. Сѣнникъ Севлиево 20 лв.
14. Бистра Бутилова София 20 лв.
15. Роза Ст. Пенева София 20 лв.
16. Лазаръ Кермовъ София 20 лв.
17. Иор. Николовъ София 20 лв.
18. Дончо П. Витановъ София 20 лв.
18. Стоянъ Константинсвъ Жилковъ с. Дол. Близнакъ Варненско 20 лв.
19. Милко В. Димовъ Ломъ 20 лв.

(Следва).

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

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

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

Всички писма, снимки и помощи да се изпращатъ на адресъ

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ—ВАРНА.

Съобщава се на сътрудницитъ, че статиитъ имъ сж получени на време въ редакцията, обаче чакатъ редъ за помѣстване.

О С В О Б О Ж Д Е Н И Е Т О.

На 3 мартъ т. г. навършватъ 61 години отъ деня когато бѣ подписанъ на брѣга на Мряморно море Санъ-Стефанскиягъ миренъ договоръ, съ който бѣ завършено великото дѣло на Царя Освободителя за нашето освобождение.

Въ този свѣтълъ, всебългарски день, всѣки българинъ чувствува съ истинска почитъ и народностно съзнание, великото и свѣтло дѣло и на хилядитѣ труженици за българската свобода, понесли върху себе си жестокитѣ изпитания на една дълга и неравна борба срещу огромната материална сила на една вѣковна империя. Но непоколебимата жажда на българския народъ за свобода и човѣшки правди ни бѣ посилна и отъ смъртта, а възвишеността на подвига разпалваше свещения огънь за борба въ всѣко българско сърдце, когато освободителната армия на Царя Освободителя приближаваше севернитѣ предѣли на българската робска земя. Тамъ, отъ Дунава, блѣсна първия лжчъ на свободата, който сложи начало на политическото и културно

развитие на българската държава, свобода, която днесъ осигурява цѣлостното развитие на духовнитѣ и материални ценности на нашия народъ.

Затова въ деня когато ние чувствуваме празника на народната свобода, ний не можемъ да не съзремъ великото въ нашето битие, тъй блѣскаво проявено въ дѣлото на плеадата неморими и самоотвержени дейци които създадоха епопея на Балкана.

Въ деня на шестдесетъ и първата годишнина отъ освобождението, българскиятъ народъ ще отдаде за служена данъ на хилядитѣ доблестни знайни и незнайни борци за свободното съществуване на българското племе и ще признае, че за запазване на това велико дѣло сж необходими велики жертви, особено днесъ, когато народитѣ сж изправени предъ призрака на жестоки международни стълкновения. Първата жертва, обаче, която се налага въ днешнитѣ времена, е да работимъ единодушно всички за вътрешното заздравяване, народностно единение и сплотеностъ около Венценосеца на

нашата свобода — **Негово Величество Царя — Върховния ни Вождъ.**

Освенъ това, въ времето когато всички държави разходватъ грамадни суми за въоръжения осигуряващи тѣхнитѣ права, дългъ се налага на всички българи да се проникнатъ отъ съзнанието за голѣмата отговорност, която дължимъ предъ историята на българското племе и да работимъ за запазването на най-ценното народно благо — свободата, като съ всички сили и срѣдства, спомогнемъ на народната ни отбрана, която, наредъ съ създаването на мощна армия, включва неотложната необходимостъ за създаването на напълно боеспособенъ флотъ — най-сигурния стражъ на отечественитѣ водни предѣли и родни брѣгове.

Изпълнени съ тази вѣра, ние се прекланяме предъ подвига на героитѣ, които съ кръвта си осветиха блѣлитѣ води на Дунава или сложиха юнашки кости по браннитѣ български поля и балкани, храбри моряци и воители на Царя Освободителя.

МОРСКА МИСЛА

МОРСКОТО КОРАБОПЛАВАНЕ.

За засилването стопанския живот на страната, морското корабоплаване има особено важно значение. Мореплаването е най-мощно средство за създаване и поддръжка на тъй необходимите за живота на народите редовни търговски връзки между отделните близки и далечни народни стопанства.

Главната цел на корабоплаването е превозването на стопанските блага, произведени в дадена страна, а също и да улесни, по пътя на размяната, придобиването на нови такива. За изпълнението на тази именно важна стопанска служба, корабоплаването представлява за народното стопанство най-ефективния начин за превоз на стоките на голъми разстояния, особено такива чието предназначение е за масово потребление, каквито на първо място са земеделските произведения, които нашата страна в голъмо разнообразие произвежда.

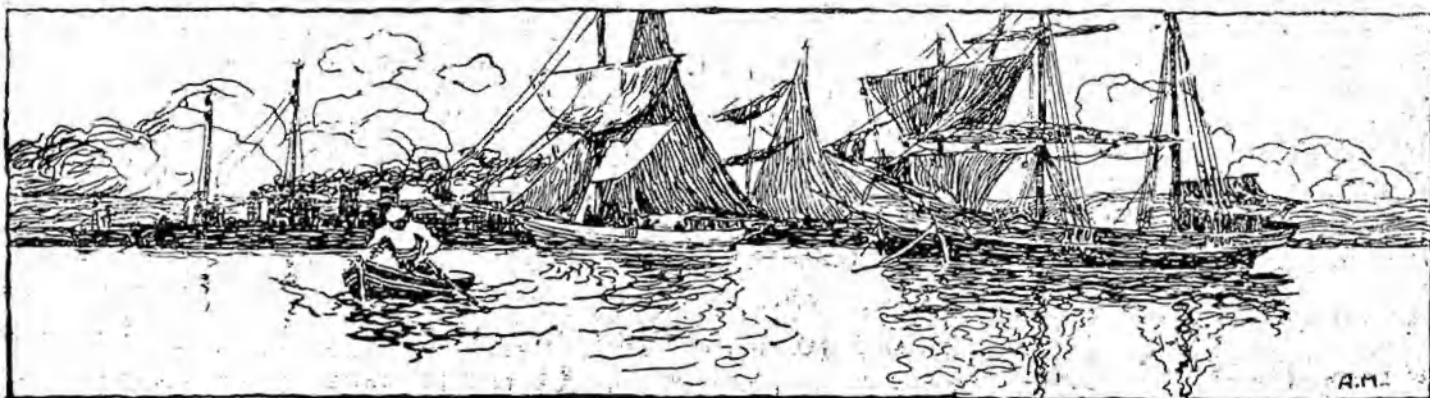
Средно около 42% от стойността на нашата външна търговия, а по тонаж, около 60% от цѣлия наш износ намиратъ своя път по море. При днешните условия на земеделското производство и международния пазар, при твърде спадналите цени на земеделските произведения, нашият износ не би могъл да понесе скъпите такси на земния превоз. Ето защо, тези обстоятелства като тежат на народното стопанство, предизвикват от друга страна и търсене на начин за възможно най-голъмо намаляване преди всичко на превозните разходи, за да може действително износът да стане достатъчно конкурентноспособен на

международния пазар. Благодарение на естествените свойства на водния превоз, тази важна необходимост за народното стопанство се постига напълно успешно и с това цената на народното производство се значително повишава.

Схващайки тези важни предимства на водния превоз, още от първите години на нашия самостоятелен живот, родолюбиви български турци направили начало на нашето морско търговско корабоплаване. Това полезно за народното стопанство дѣло е намирало всекога широка подкрепа от страна на държавата, обаче, като всеко ново начинание, още в началото си, то е трѣбвало да поведе сериозна борба с трудностите, които са се появили по пътя на неговата дейност. По причина на географските ни и стопански условия от една страна и създадената конкуренция от чуждото паракходство от друга, нашето морско корабоплаване се е развивало под знака за запазването преди всичко на собственото си съществуване и, въпреки трудните условия на неговата дейност, то не е преставало да следва своя постоянен напредък, като е успѣло да поеме върху себе си около 9% от превоза на стоките предмет на нашата външна търговия. Този процент, макар и доста малък, не трѣбва да ни обезсърчава, напротив, той трѣбва да ни служи за указание, че нашето корабоплаване има доста какво да постигне. Но, за това е потребно да се работи както за неговото разширение, тъй и за отстраняване, следъ обективно проучване на въпросите, всички ония

прѣчки които пречат за неговото развитие. Въ това отношение, нашето морско корабоплаване има нужда, преди всичко, от една постоянна и планомерна подкрепа за успешно превъзмъгване на неблагоприятните условия при неговата дейност, като се знае, че направените жертви за неговото подпомагане ще бъдат само от полза за народното ни стопанство. По този начинъ нашето морско корабоплаване ще стане по-крепко за постигане неговите голъми общонародни и стопански задачи, което са: създаване и поддържане условията за превоза на нашите произведения, регулиране на вноса и износа, намаляване вредните влияния на евентуални корабоплавателни споразумения (пертели), откриване на нови пазари за нашето производство и запазването на старите такива, участие въ международния морски трафикъ, което ще спомогне за неговата по-голъма стабилност и за снабдяване страната с пълноценни валути срещу извършените международни превози, разширение възможностите за прилагането на българския труд и пр. Това са ползи които корабоплаването неминуемо принася на страната и които не могат въ никакъв случай да бъдат пренебрегвани.

Нека пожелаемъ на нашето корабоплаване да се развива, крепне, да служи на голъмите общонародни и стопански интереси и, развивайки гордо народния трицвет по близки и далечни морета, да бъде истински чинител на културен, стопански и политически напредък на Отечеството ни. Данаджиев.





ВЕНЕЦ-МОРСКА ИСТОРИЯ

ВОЙНАТА НА ДУНАВА ЗА НАШЕТО ОСВОБОЖДЕНИЕ.

Всѣка година на 3 мартъ празнуваме дена на Освобождението както и неувѣхщата слава на героитѣ отъ Освободителната война, които тѣй достойно изнесоха побѣдитѣ при Шейново, Плѣвень, Шипка и др. Но наредъ съ тия събития въ историята на нашето освобождение, съществува още едно, също така голѣмо и съ съдбоносно значение събитие — унищожението на турския рѣченъ флотъ на Дунава.

При Мачинъ и Свищовъ, гдето рускитѣ войски преминаха последователно Дунава, борбата на руската армия бѣ предшествувана отъ друга борба, проявена съ голѣми усилия, героизмъ и пълно себеотрицание всрѣдъ особеноститѣ на водната стихия, твърде различна отъ тая при Шипка и Плѣвень — това бѣ успѣшната рѣчна война на рускитѣ моряци, която отвори широко вратитѣ на Балкана за побѣдоносната руска войска.

До 1877 год., вследствие на географски и политически причини Русия почти нѣмаше флотъ на Черно море и Дунава. Турция обаче притежаваше голѣмъ рѣченъ флотъ състоящ се отъ 10 бронирани монитора, 2 бронирани канонерки, 2 бронирани канонерни лодки, 7 други кораба, който флотъ осигуряваше господството и самонадѣянността на турското командване, както по голѣмата рѣка отъ Видинъ до Сулина тѣй и на Черно море и представляваше, при обявяването на войната, сериозно препятствие дори за превъзходната армия на Царя освободителя.

Турската отбрана бѣ разпредѣлила своитѣ сили по протежение на Дунава, опиращи се на мощнитѣ си рѣчни крепости по дѣсния брѣгъ на рѣката, като по голѣмата частъ отъ Дунавския флотъ, подъ командата на началника на рѣчния флотъ Арифъ паша бѣше съсредоточенъ въ две групи — при Мачинъ и Сулина, въ съставъ по три бронирани монитора и една бронирана канонерка.

При такъвъ силенъ противникъ на Дунава, преминаването на голѣмата рѣка е представлявало сериозна грижа за руското командване. Това преминаване, обаче се извършва напълно успѣшно благодарение на енергичната деятелностъ на рускитѣ моряци, целяща постепенното парализиране и окончателното унищожение на турския дунавски флотъ.

Още къмъ края на 1876 г. руско-

то командване съставило миненъ отрядъ, състоящ се отъ една морска и една пионерна роти, съ 14 парни катера въоръжени съ шестови мини и снабдени съ 450 заградни мини, който отрядъ е преминалъ кратко обучение, на р. Днепъръ за практическо поставяне на минни загради въ рѣкитѣ.

Съ обявяване войната, минниятъ отрядъ започналъ борбата съ турския рѣченъ флотъ, съ задача за постепенно минирание на последователни участъци отъ Дунава, ограничени помежду си съ минни загради, препрѣчващи напрѣки рѣката, съ целъ за разкъсване усилията на турския флотъ и унищожението му по части отъ малкитѣ руски катери.

Освенъ това, понеже турцитѣ ползуващи се отъ облагитѣ на Кримската война имаха много силенъ флотъ въ Черно море, а появата на голѣми морски сили отъ къмъ Сулина бѣ възможно, наложи поставянето на минно заграждане и къмъ Сулина.

Отъ друга страна, съ целъ да се осигури единствения железенъ пътъ свързващъ Ромѣния и Русия, още на втория денъ отъ обявяване на войната било поставено първото минно заграждане предъ Барбошкия мостъ на р. Серетъ подъ ръководството на лейтенантъ Дубасовъ. Второто минно заграждане на Дунава е било поставено съ огледъ преграждането достъпа на турскитѣ кораби отъ къмъ Сулина.

При последното действие минниятъ отрядъ се раздѣлил на Долно-дунавски и Браилски. Първиятъ продължилъ поставянето на миннитѣ заграждения около Рени, а вториятъ — около Браила.

Постановката на миннитѣ загради била трудна. Често пѣти силното течение повличало минитѣ и съ това принуждавало отряда да повторятъ работата. Опититѣ на турцитѣ да попрѣчатъ на руското минно заграждане били напразни. На 29 април 1877 г. билъ сполучливо взривенъ съ брѣгови артилерийски снарядъ турскиятъ брониранъ мониторъ „Лютфи Джалилъ“, принадлежащъ къмъ Мачинската група отъ Долно-дунавския турски отредъ.

Минното заграждане подъ Браила обаче не било достатъчно за да запази града. За да ограничи достъпа на Мачинската група турски монитори на 5 май минното заграждане било усилено така, че градътъ е

станалъ напълно недостъпенъ за турскитѣ кораби.

Паралелно съ поставянето на миннитѣ загради започнало и унищожението на турския рѣченъ флотъ. Тукъ руситѣ отбелязватъ единъ завиденъ на времето си и крайно характеренъ за морската история успѣхъ — атаката на мачинската турска група монитори отъ малкитѣ, незначителни руски парни катери, които умѣло използвали носимата (шестова) мина.

Това смѣло нападение било извършено презъ нощта на 13 срещу 14 май 1877 г. отъ 4 малки руски минни катера: „Цесаревичъ“, подъ командата на лейтенантъ Дубасовъ; „Ксения“, подъ командата на лейтенантъ Шестаковъ; „Джигитъ“ подъ командата на мичманъ Персинъ и „Цесаревна“, подъ командата на мичманъ Белъ, единъ отъ първитѣ въ последствие наши морски офицери отъ Дунавската флотилия.

Въ 3 часа на 14.V лейтенантъ Дубасовъ забелязалъ стоящия на котва турски брониранъ мониторъ „Селфи“ — най-силниятъ отъ всички дунавски турски кораби, повежда своя отрядъ и се впусналъ съ минния катеръ Цесаревичъ въ атака съ стрѣлча напредъ шестова мина. Катерътъ продължилъ съ малкъ ходъ и, когато разстоянието се намалило на 1,000 метра, насочилъ се право въ неприятеля, увеличилъ скоростта въ готовностъ за взриване на мината си. Благодарение използва на хитростъ, бойната тревога на „Селфи“ закѣснѣла и „Цесаревичъ“ успѣлъ да взриве мината си.

На кораба насталъ смутъ. „Селфи“ продължавалъ да се държи на вода, а турцитѣ се съвзели и открили силенъ пушеченъ огънь по катеритѣ. Въ тоя решителенъ моментъ лейтенантъ Шестаковъ се приближилъ съ „Ксения“ и забилъ съ своята мина въ срѣдата на турския мониторъ. Взривътъ билъ сполучливъ и монитора „Селфи“ потъналъ.

Тази единствена по рода си въ морската история атака имала за послѣствие решителния резултатъ — бързото оттегляне остатѣка отъ Мачинската група къмъ Силистра и освобождаване на Мачинския рѣкавъ отъ турския флотъ. А за да се види колко високо е била оценена тази атака отъ командването, ще преведемъ думитѣ на Царь Осво-

бодителя отправени към лейтенантъ Дубасовъ: „Азъ се гордя въ васъ и въ вашето лице съ цѣлия Мой флотъ“.

Следъ тази успѣшна атака билъ стѣкменъ другъ руски миненъ отрядъ — Срѣднотунавски, подъ командата на капитанъ I р. Новиковъ.

Твърде приятно е да се спомене, че въ този именно отрядъ е действувалъ и стариятъ лоцманъ на Дунавската флотилия Петко Русевъ, известенъ подъ името Бай Петко.

Въ изпълнение на плана за постепенното ограничаване действието на турския флотъ при островъ Мечка надъ Русе, било поставено ново минно заграждане отъ 10 заградни мини. Това заграждане било на нѣколко пжги посещавано отъ русенските турски кораби. Така, турцитѣ изпратили единъ колесенъ корабъ, въоръженъ съ нѣколко оржидия. При появата на турския корабъ руските катери, извършващи заграждането, се хвърлили въ атака съ ударъ на шестовитѣ, мини но атаката била несполучлива.

Обаче, това смѣло действие на руските катери оказало своя резултатъ. Оласявайки се отъ нови атаки, турските кораби се прибрали въ Русе и не се появили по-вече да безспокоятъ руските моряци.

Подобни минни загради сж били поставени и отъ дветѣ страни на гр. Никополъ, гдето сжщо се намирали турски военни кораби.

На 13 VI т.е. единъ день преди преминаването на Дунава при Свищовъ, руската минна група се прибрала въ Фламунда на ромжнския брѣгъ срещу Никополъ. Парнитѣ катери започнали работа съ цель изследване на рѣката за минно заграждане, въ присѣтствието на турската бронирана канонерна лодка „Подгорица“, която открила огънь. Съ появата на „Подгорица“, срещу нея се насочилъ единъ руски катеръ командванъ отъ мичманъ Ниловъ. Тая дневна атака не била успѣшна. Изстрелитѣ на „Подгорица“ повредили проводницитѣ на шестовата мина, която не могла да се взриве, но турцитѣ и тукъ изгубили смѣлостта и не предприели никакви действия. Въпрѣки това, минното заграждане отъ 36 заградни мини при Фламунда било успѣшно привършено.

По тоя начинъ руските моряци съ своитѣ активни минни действия и смѣли, рискувани, придружени съ опасности, но резултатни минни ата-

ки, успѣли да блокиратъ турския рѣченъ флотъ въ неговитѣ бази и по тоя начинъ тѣ осигурили десанта и преминаването на своята армия при Мачинъ и Свищовъ.

На 10 юни се извършва първото прехвърляне на Дунава отъ отряда на генералъ Цимерманъ при Мачинъ, който на 11 с. м. падналъ въ руски ржце. Тази операция, при създаденитѣ условия на борбата, не срещала никакво противодействие отъ страна на турския флотъ.

На 14 юни руските войски успѣшно прехвърлятъ Дунава и при Свищовъ благодарение на миннитѣ загради при Никополъ, Корабия и Фламунда охранявани отъ нарочни абордажни команди*).

Презъ септември с. г. е било поставено минно заграждане отъ 16 мини подъ Силистра, при село Расово, а на 1 ноември такова предъ Кюстенджа на Черно море.

Независимо отъ отбелязанитѣ минни заграждания, подобни били поставени още въ Сулинското и Георгиевското устия на Дунава. За цельта била образувана нарочна флотилия подъ командването на капит. лейтенантъ Диковъ, състояща се отъ 3 шхуни: „Варягъ“, „Угъка“ и „Лебедъ“; два кораба: „Опитъ“ и „Сестреци“; 7 катера, въоръжени съ носови мини и една баржа. Необходимо е да се спомене, че корабътъ „Опитъ“ е билъ сжщиятъ корабъ, който въ последствие бѣ отстъпенъ на нашата Дунавска флотилия и прекръстенъ „Симеонъ Велики“.

Тази флотилия напуснала Одеса и безпрепятствено се е добрала до Килийското устие на Дунава.

На 8 августъ сжщата започнала постановката на първото минно заграждане на 12 мили предъ Сулинското устие, състоящо се отъ 20 мини въ 4 линии.

На 23 септември флотилията се насочила за съдействие на войскитѣ на генералъ Варевкинъ, къмъ Сулина. Правейки времененъ проходъ презъ поставенитѣ отъ нея мини, сжщата се приближила и на 4 мили отъ устието на Дунава поставила второ минно заграждане, което било извършено на 26 септ. вечерята.

На другия день заранѣта капитанъ-

*) Абордажни команди — команди моряци натоварени на кораби или лодки, готови да се скопчатъ съ противника за водене ржкопашенъ бой.

лейтенантъ Диковъ насочилъ своята флотилия къмъ Сулина. Отбраната на последния градъ се е състояла отъ нѣколко батареи обстрелващи воднитѣ подстъпи отъ Дунава и морето къмъ града; отъ броненоснитѣ монитори „Хавзи-Рахманъ“ и „Мухамедъ Хаиръ“; отъ канонерната лодка „Суна“ и корабътъ „Карталъ“; отъ два желѣзни бона (изкуствени прегради) въ рѣката източно и западно отъ града; отъ нѣколко брѣгови каменометни фугаси и отъ едно турско минно заграждане.

Рускиятъ отрядъ се приближилъ на разстояние 4 мили отъ града. Срещу му излѣзла канонерната лодка „Суна“ и корабъ „Карталъ“. Завързала се престрелка между дветѣ страни. „Суна“, попада съ нос си на руска мина и веднага потъва. „Карталъ“ който се опасявалъ да не попадне на друга мина се прибралъ въ града.

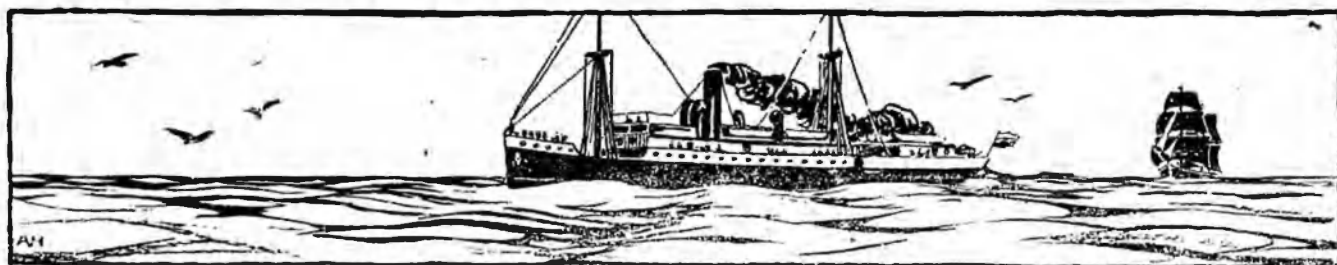
Презъ нощта на 27 септември минното заграждане било усилено отъ руситѣ, но въ сжщото време дошла заповѣдъ за отмѣняване форсировката на крепостта.

Съ това се завършили действията на руския флотъ въ Дунава, едно дѣло благодарение на което последваха успѣшнитѣ действия при Свищовъ, Шипка и Плѣвенъ, тъй добре известни на всѣки родолюбивъ българинъ и които доизвоюваха впоследствие нашата свобода.

Въ тази смѣло подета борба на Дунава, Турция загуби своя флотъ а едновременно и своето господство надъ голѣмата рѣка. Турцитѣ наистина имаха всички предимства па единъ голѣмъ рѣченъ флотъ, но благодарение на енергичнитѣ руски действия отъ една страна и липсата на предприемчивостъ въ командния съставъ на турските кораби отъ друга, доведоха обстоятелствата при водене на войната, до пълна капитулация на рѣчния турски флотъ.

За насъ, тия действия на Дунава подчертаватъ огромното значение на носимата и заградната мина, като оржие на слабия срещу силния на вода и море, а активния начинъ на неговото използване отъ страна на руските моряци е подвигъ достоенъ за подражание и, вземайки го за примѣръ, ний мсжемъ всѣкога да разчитаме на успѣхъ въ нашето бждеще.

Б. Роговъ.



ВОЕННО-МОРСКА ГЕОГРАФИЯ

ИНДИЙСКИЯТ ОКЕАНЪ ВЪ ВОЕННО-ГЕОГРАФСКО ОТНОШЕНИЕ.

(По R. Gadow, конт. адм. о. з.).

Следъ като въ 1520—21 г. Магеланъ очерта пътя презъ Южна Америка, а въ 1773 г. прочутиятъ откривателъ Джеймсъ Кукъ изследва източниѣтѣ граници на Индийския океанъ, последниятъ стана арена на продължителни колониални войни между португалци, холандци, французи и англичани, докато най-после попадна напълно въ ржцетѣ на Англия.

Като западна граница на Индийския океанъ се счита меридианътъ презъ н. Агулхасъ, като източна — меридианътъ презъ южния край на о. Тасмания и линията отъ н. Талботъ въ с. з. Австралия по протежение на Зундскитѣ острови вкл. Малакския протокъ съ Сингапуръ. Отъ сесерь обграждатъ океана азиатскитѣ континентъ съ дълбокия Бенгалски заливъ, Арабското море, Персийския заливъ и Червеното море, а отъ югъ — антарктическата земя. Това пространство, най-малкото отъ всички океани, обхваща около 75 мил. кв. клм., но по значение се равнява на всѣки единъ отъ тѣхъ.

Островитѣ, които се издигатъ надъ неговитѣ води, повечето сж отъ королевъ произходъ. Мадагаскаръ, който има континенталенъ характеръ, е запазилъ бележитѣ на своята, нѣкогашна връзка съ африканския материкъ. Други по важни острови сж Маскаренскитѣ съ Мавриций, Коморентскитѣ, Амиранскитѣ, Сейшелскитѣ, групата Чаго, Маладивскитѣ, Лакедивскитѣ, Сокотра при африканския носъ Гаардафуй; въ Бенгалския заливъ — Андаманскитѣ и Никобарскитѣ, и по на югъ Кокосовитѣ — Килингъ.

Средната дълбочина на океана е 5—6,000, а при Зундскитѣ ови достига и до 7,000 м. Въ Индийския океанъ господствуватъ главно североизточниѣтѣ и югозападни вѣтрове. Често презъ лѣтото се появяватъ тропически морски урагани, особено въ областта на Маскаренскитѣ ови и Бенгалския заливъ.

Най-важниятъ и всеизвестенъ съобщителенъ пътъ за Индийския океанъ води отъ Средиземно и Червено моретъ презъ Коломбо (о. Цейлонъ) къмъ Сингапуръ, съ разклонения за Южна Африка и Бомбай, и отъ Цейлонъ за Калкута, Бурма и Австралия. Съобщителниятъ пътъ презъ н. Добра Надежда — Южна Австралия — Нова Зеландия се проточва по южната крайнина на океана.

За въздушнитѣ съобщения голѣмитѣ разстояния бѣха до сега една прѣчка. Въздушниятъ пътъ отъ Южна Африка за Южна Австралия възлиза на 11,000 клм. и притежава всички преимущества благодарение на малкитѣ архипелази Св. Паулъ и Нови Амстердамъ. За другитѣ пѣтища удобни пунктове се явяватъ Маскаренскитѣ, Чаго и Кокосовитѣ острови. Пѣгуането на западъ се облекчава отъ пасѣга, а при връщане, споредъ господстващия монсунъ, би трѣбвало да се лети въ сев. или южна ширина (подобно на известния тригълникъ на Дръ Екенеръ надъ Атлантическия океанъ).

Военно географското значение на този воденъ районъ се обуславя отъ: общия му характеръ, изпъкващитѣ политически интереси и носителитѣ на последнитѣ, отъ мѣрцитѣ които се взематъ за осигуряването имъ, населението и стопанския развой, отъ съседитѣ или възможността за влияние отъ другитѣ сили.

Ако хвърлимъ единъ погледъ на политическата карта, ще видимъ, че Индийския океанъ, заедно съ своитѣ входи, изходи и земитѣ, които го обграждатъ, представлява главната стопанска опора на Британската империя. Това пространство съ неговитѣ 400 мил. души, съ неговитѣ ценни произведения и сурови материали отъ Южна Африка, Индия и Австралия, превишава по стопанско значение всички други колонии на Англия вкл. и Канада. Ето защо, не е никакъ чудно, че неговото осигуряване съставлява жизнена проблема за Англия. Държавната отбрана на Британската империя, която се крепи преди всичко на морската сила и опорнитѣ за нея пунктове е развърната именно около съобщителнитѣ ѝ артерии за колониитѣ. Въ тая насока за Англия сж ясно очертани 5 държавни пѣтища: 1. Къмъ северо-американскитѣ и канадски пристанища; 2. презъ Панамския каналъ за Тихия океанъ; 3. около н. Хорнъ въ Южна Америка; 4. презъ Гибралтаръ — Мэлта — Суезкия каналъ за Индия — Изт. Азия и Австралия и 5. презъ Атлантическия океанъ около н. Добра Надежда за сѣщитѣ области. Въ настоящата статия ще бждатъ разгледани последнитѣ два като навремени.

Трѣбва да се спомене, че по конституция всѣки отдѣленъ членъ на

обширната Британска империя е длъженъ да организира самостоятелно своята отбрана до получаване подкрепа отъ майката отечество. Организацията, въоръжението и обучението на доминионитѣ сжщо трѣбва да бждатъ въ тѣсна връзка съ метрополията. Необходимостта отъ бърза и сигурна връзка съ последната произтича главно по две причини: първата е, че около 25 мил. европейци живѣятъ съвмѣстно съ 480 мил. туземци, а притокътъ на бѣли и говорящи английски е доста малъкъ. Австралия се оплаква отъ недостигъ на население и недобра земна отбрана; Южна Африка се вълнува по въпроса за чернитѣ, а източна — отъ тоя за индуското население. Въ Индия има 3 мил. европейци срещу 350 мил. индуси. Изобщо за сега тия владения не сж заплашени толкова отъ нѣкаква външна опасностъ, колкото отъ вътрешни смутове и затова тамъ се взематъ повече мѣрки за вътрешната имъ сигурностъ.

Втората причина е необходимостта за снабдяване родината — Англия съ сурови материали и мѣстни произведения, а въ случай на война и съ войски. Презъ Свѣтовната война 22 мил. души колониални войски бѣха свикани подъ знамената и изпратени да се биятъ въ Фландрия и на азиатския фронтъ. Отъ тѣхъ 14 мил. бѣха отъ Индия, отъ гдето Англия черпи памукъ, юта, каучукъ, злато, сребро, манганъ и чай. Източна Африка и Индия сж бждещитѣ най-голѣми области за производство на памукъ и царевича. Корабоплаването съ нея е почти въ английски ржце. Повечето отъ 1/4 отъ общия британски корабенъ съставъ е заетъ за обслужване нейнитѣ пристанища и е въ движение по воднитѣ ѝ пѣтища. Отъ най-важнитѣ продукти на изтока, нуждни както въ мирно тъй и въ военно време земното масло на Бирма и брит. сев. Борнео е отъ особено значение за Англия, защото другитѣ източници: Персийския заливъ, Венецуела, Мексико, Сев. Америка и пр. сж въ чужда властъ.

Англичанитѣ считатъ: „Индийския океанъ е почти едно английско езеро“ (Cole, Imperial Military Geography). Съ изключение на Мадагаскаръ и Реюнионъ, португалска източна Африка, френска и ита-

лианска Сомалия, Еритрея, Персия, една тънка ивица от Сиам между Бирма и Малайския полуостров, Холандска изт. Индия и няколко по-малки френски и италиански селища, всичките острови и околните брѣгове на този океан сѣж английски или подъ английски контролѣ.

Основните стратегически задачи на империята до сега сѣж били: 1. да не се позволи на никоя чужда сила да създаде тукъ въ Индийския океанъ свое пристанище, което би имало земна връзка съ отечеството и 2. да завземе и държи изходите му.

Въ сѣщностъ всички британски владения въ Индийския океанъ сѣж осигурени срещу нападение отъ суша, защото граничатъ съ тропически лѣсове или пустини, като Бельгийско Конго и Френска Сахара, Арабската пустиня, скалистите планини на Южна Персия, Хималейските вериги, планините и вѣковните гори на Бирма или сѣж обкрѣжени съ грамадни водни пространства, каквито представляватъ областите на Великия океанъ около Австралия и Нова Зеландия.

Освенъ двата главни пътя за Индийския океанъ—презъ Суезкия каналъ и н. Добра Надежда, очертава се и още единъ: земниятъ пътъ презъ Палестина—Трансйордания—Иракъ за Персийския заливъ и отъ тамъ въздушна линия за Карачи (Индия). Обаче постоянните вълнения въ рѣдъ грабитѣ и претенциите на Иранъ (Персия) правятъ този пътъ несигуренъ и ето защо, наредъ съ другите предимства, като най-удобенъ се явява пътя презъ Суезкия каналъ и Червеното море. Този каналъ, дълъгъ 171 км., широкъ 120 м. и дълбокъ 12—13 м., е безъ шлюзове и води отъ северъ на югъ (Портъ Саидъ—Суезъ) презъ една редица отъ естествени езера. Още въ древността персийскиятъ царъ Дарий I е почналъ строежа на този каналъ, но следъ неговата смъртъ всичко пропаднало; следъ това се заели съ постройката арабитѣ, обаче, презъ срѣдните вѣкове каналътъ билъ засипанъ. Пътятъ Англия Бомбай презъ канала се съкращава съ 4,300 мили или съ 12—13 дена (360 мили на денонсция) но същевременно спестява и 20 до 30% гориво, въпреки че таксите за преминаване презъ канала сѣж доста високи. Срѣдно около 3,500 англ. кораби преминаватъ годишно презъ канала. При казаното по-горе, очевидно е не само стопанското но и военното му значение,—възможността да се отиде на помощъ свое- временно въ случай на външна или вътрешна опасностъ въ далечния изтокъ.

Съ малки изключения презъ Свѣтовната война, съобщителната ли-

ния Гибралтаръ—Малта—Суезъ е била винаги държана здраво отъ англичаните. Следъ Абисинската война и гнетящата опасностъ отъ италианските подводници и въздушни сили още се създаде една нагетаностъ въ Срѣдиземно море, обаче чрезъ споразумението отъ 21.1937 г. и по-сетнешните въ англо италианските разговори се внесе едно успокоение, обаче не непълно. Охраната на Суезкия каналъ срещу едно близко външно нападение или посегателство, е предоставена, споредъ англо египетския статутъ отъ 1936 г., на Англия. Тукъ нейните войски възлизатъ на около 10,000 души, усиленъ съ автобронирани подразделения и авиация. Солидни укрепителни постройки допълватъ отбраната. За корабите на отбраната е изградено и пристанище въ малкия заливъ Акаба, къмъ което води клонъ отъ маслопровода Мосулъ—Хайфа. Въздушната отбрана на този воденъ пътъ (споредъ договора 400 летци) е съсредоточена въ дѣлтата на Нилъ, край канала и на югъ около Хартумъ и Адентъ. Понеже каналътъ нѣма шлюзове (поради еднаквото водно ниво на Срѣдиземно и Червено морета и равния теренъ), единствения начинъ за повреждането му остава задрѣстването му съ гераходи и потопяването на последните. Управлението на канала, обаче предвижда тази опасностъ и още презъ Руско японската война и по сетне презъ Европейската е взело мѣрки и съ голѣми багери само въ нѣколко дена може да се изкопае неколко пѣсѣка и да се отвори новъ пътъ за отстраняване на препятствието. По-на югъ, по западните брѣгове на Червеното море, се издигатъ възвишения отъ англо-египетския Суданъ. Англичаните и тукъ иматъ 2 пех. дружини съ артилерия и камилски отрядъ съ щабъ въ Хартумъ, или около 100 англичани офицери и подофицери и 5,000 туземни войници. Отъ Хартумъ води една въздушна линия дрезъ Срѣдна Африка къмъ Нигерия и друга къмъ Адентъ. Презъ Баб-ел Мандебския протокъ, между о. Перимъ и Адентъ, се навлиза въ Аденския заливъ. Адентъ е укрепено пристанище върху вулканиченъ полуостровъ, свързанъ съ сушата чрезъ единъ тѣсенъ езикъ, удобенъ за отбрана. Хинтерландътъ му възлиза на 9,000 кв. мили. Отбраната тукъ лежи главно върху въздушните сили които съвмѣстно съ морския флотъ могатъ да упражняватъ достатъчно въздействие. Овъ Перимъ е въглищна и кабелна станция. Съ излизане отъ Аденския заливъ пътя минава край о. Сокотра—източния преденъ охранителенъ постъ съ голѣмо военно морско значение.

Следъ заобикаляне на н. Гвардафуй, пътятъ минава край много слабо прорѣзаната отъ океана Италианска Сомалия. Но и тукъ се чувствува благоприятното стратегическо положение на Англия, именно владението на Уганда-Кения и присъединяването на Герм. Изт. Африка съ добрите пристанища Момбаса, Танга, Дерессаламъ и Линди. Въ тия земи само Кения има бѣло население, макаръ и въ малко количество. Изт. Африка, покрай военното значение за Англия има и стопанско такова, главно съ нейните вѣковни гори, тропически и полупропически продукти: кафе, каучукъ, памукъ, кожи, какао, маслосдайни растения и пр.

Пътятъ презъ н. Добра Надежда, въпреки че е по-дълъгъ, въ военно отношение е по сигуренъ отколкото тоя презъ Срѣдиземно море. По Атлантика той минава презъ Фри-тоунъ въ Сиера Лионе, отъ нѣтъ Възнесение и Св. Елена, Капшадъ съ военното пристанище Симонстоунъ, добре укрепено и заемащо едно почти централно положение по отношение най-важните пристанища на Британската империя. Друго укрепено пристанище съ голѣмъ докъ е Дурбанъ. Тукъ стационарира 6-тата английска южноафриканска кръстосвачна ескадра, състояща се отъ 2 кръстосвача и 4 торпедоносца. Много пъти се е повдигалъ въпроса и за укрепяването на о. Робентъ предъ Капшадъ. Отъ тукъ морските пътища се раздѣлятъ. Единиятъ минава край Португ. Изт. Африка съ нейните отлични пристанища и, северно отъ Момбаса, се съединява съ срѣдиземноморския пътъ.

Въ Южно-африканския съюзъ повечето отъ половината европейци сѣж отъ бурски произходъ. Презъ 1926 година въ конференцията на английските доминиони съюзътъ успѣ да си издействува самоуправление. Единъ боленъ въпросъ обаче е расовиятъ. Отношението на кафритѣ къмъ бѣлитѣ тукъ е 4:1. Черната интелигенция почва да се увеличава и прѣви конкуренция на бѣлитѣ. Тя почва да предявява претенции и въ вътрешния политически животъ на страната. Въ Капската колония туземците иматъ изборно право, само алкохолътъ и огнестрелното оружие имъ сѣж забранени. Въ Наталъ, Оранжевъ и Трансвалъ се очаква сѣщото. Изказаните мнения—запазване известни области за черните и опредѣляне за найта за бѣлитѣ—изглеждатъ възможни за северните краища, но не и за рударския югъ. Работническиятъ въпросъ постоянно предизвиква вълнения.

Друга една грижа създава и индуската проблема. (Следва)

Поручикъ Недевъ.



МОРСКИ ВЕСТИ

НОВЪ ТРАНСАТЛАНТИЧЕСКИ ПАРАХОДЪ.

Въ доклада на инженеръ Pierre de Malglaive и A. C. Hardy, прочетенъ на 14 декемврий 1937 год. въ Лондонъ въ „Института на морски-те инженери“ били съобщени данни-те на проектирания трансатлантически параходъ, представляващъ голъмъ интересъ отъ техническа гледна точка, по извънредно високата мощностъ на двигателитъ. За да се придаде на този параходъ скоростъ 35—37 мили е нужно да се предаде на гребнитъ валове мощностъ приблизително 400,000 к. с.

За осъществяване на тази мощностъ, споредъ проекта, сж предвидени шестъ глави турбогенератора, разчетени да развиятъ 51,000 киловата, или 68,000 к. с. всъки при 2,640 обръщения въ минута. Тъ ще бжде разположени въ три отдѣления на кораба. Двигателитъ на тѣзи генератори ще се питаятъ съ пара, съ налягане 59 атмосфери и температура 490° С, отъ 12 главни котли система „Velox“, разположени въ съседнитъ отдѣления на кораба. Всъки отъ тѣзи котли е разчетенъ за една паропроизводителностъ отъ 91 т. ч. Шестъ гребни винта ще се привеждатъ въ движение отъ електромотори, разположени въ кормовото машинно отдѣление, съ мощностъ по 66,000 к. с. при 220 въртения въ минута.

Въ сжщигъ прегради, въ които сж разположени главнитъ турбогенератори, сж помѣстени шестъ спомагателни турбогенератори съ мощностъ по 3,500 кил. и 3,000 обръщения въ минута и шестъ спомагателни котли система „Velox“, разчетени на паропроизводителностъ около 23 т/ч всъки и налягане 26,5 атмосфери и температура 370° С.

Главнитъ и спомагателни хладилници, разположени непосредствено подъ съответнитъ парни турбини, иматъ охладителна повърхностъ 5,100 кв. м. всъки два, обслужватъ по единъ главенъ агрегатъ.

Разхода на гориво, при топлопроизводителностъ на нафта 10,000 г. кал. на килограмъ, възлиза на 201 кгр. к. с. на часъ, или всичко, при мощностъ на двигателитъ 400,000 к. с., 80,4 тона часъ, заедно съ вспомагателнитъ машини 89,1 тона часъ.

Общото тегло на двигателитъ е 9,742 тона или 24,35 кгр. конска сила. Както е било забелязано при доклада използването на котли „Velox“ имало това преимущество, че

установката имъ при мощностъ 400,000 к. с., заема по малко пространство, отколкото тази на п./х. „Нормандия“ имаща три пѣти по-малка мощностъ.

Отъ тѣзи данни следва, че площта на котелнитъ отдѣления съставлява приблизително 1,6 кв. м., а всичкитъ останали отдѣления около 8,1 кв. м. на 1,000 к. с. мощностъ на главнитъ мотори.

При доклада се изтъкнало че е възможно да се развие мощностъ до 500,000 к. с. чрезъ помощта на парни турбини съ жбчато предаване на четири гребни вала. Въ този случай диаметра на гребнитъ винтове трѣбва да бжде 7,0—7,3 м. при 140 въртения минута и отношение на крачката 1,4.

Парнитъ турбини ще привеждатъ въ движение две последователно разположени жбчати колела на всъки гребенъ валъ. Ранчевъ.

МЕЖДУНАРОДНИТЪ СЪБИТИЯ И МОРСКИТЪ ВЪОРЪЖЕНИЯ НА СЪЕДИНЕНИТЪ ЩАТИ.

Призрактъ на войната раздвижи напоследъкъ дори и най миролюбивитъ народи. Макаръ събитията, които предизвикватъ това, да ставатъ предимно въ Европа и Азия, много държави разбиратъ, че ако войната засега бѣ избѣгната, това не дава никаква гаранция че тя нѣма да се изпречи още по-заплашително и никакви случайности не биха могли да я спратъ.

Съединенитъ щати, които на гледъ не се интересуватъ отъ европейскитъ събития, присъпиха къмъ своето превъоръжаване, въ което морското заема изключително голъмъ дѣлъ. Тѣ строятъ съвършено нови военни кораби и подводници. По размѣри нѣкои отъ подводницитъ й се приближаватъ до французкия подводенъ кръстосвачъ „Сюркуфъ“, които иматъ водоизмѣстване 2,800 тона, 15 см. оржидия и 4 торпедни трѣби. Тѣ иматъ огроменъ районъ на действие—18,000 морски мили.

Напоследъкъ се съобщава и за решението на министра на морината, който искалъ до 30 юни 1939 г. въ корабостроителницитъ на Съединенитъ щати да се намиратъ 100 нови военни кораба. Изработени били вече проекти за постройката на дреднауты по 45,000 т., а по въоръжение да надминаватъ всички познати до сега такива. За сега морската авиация на Съединенитъ щати разполагала съ 1,390 самолета.

Станчевъ.

СВѢТОВНИЯТЪ РАЗХОДЪ НА НАФТО-ПРОДУКТИ ВЪ ВОЕННИТЪ ФЛОТИ.

Авторътъ на настоящата таблица, въ течение на последнитъ осемъ години, безуспѣшно се опитвалъ да опредѣли абсолютния свѣтовенъ разходъ на нафтъ и нафто продукти. При балансирането систематически се получавалъ единъ несъбяснимъ остатъкъ. Въ 1937 година тѣзи остатъкъ достигналъ псвече отъ 148 милиона варела (единъ тонъ съдържа приблизително 7 варела). Въ резултатъ на последнитъ изучения било установено, че този остатъкъ представлявалъ отъ себе си попълването на запаса отъ нафто-продукти.

ДЪРЖАВА	Гориво въ хил. тона	Мощностъ въ хил. к. сил.	Газо-тъ и въздухъ	Смазочн. масла	Всичко
Англия	1286	6450	10226	288	105548
С. Щ. Америка	1146	5996	8240	247	82410
Франция	813	4524	6210	180	62180
Италия	516	2720	4530	135	46135
Германия	425	3670	3150	98	21148
Япония	135	695	1100	26	10026
Испания	100	340	712	22	7442
Доминика	100	380	712	22	7440
Холандия	88	616	600	17	6619
Чили	85	255	600	17	6617
Бразилия	75	255	500	13	5013
Китай	59	108	419	12	4402
Куба	52	105	400	11	4011
Турция	44	83	300	09	3209
Нидерландия	43	60	300	09	3009
Гърция	37	74	215	07	2757
Полша	25	55	200	06	2016
Дания	15	34	120	03	1203
Финландия	15	37	116	03	1163
Куба	15	30	116	03	1163
Други страни.	157	300	1000	20	10020
Всичко	5139	26833	40501	1140	40715

Горната таблица съставлява необходимото количество нефтъ и нафто продукти за военноморскитъ флоти въ 1937 година, съставени отъ автора въ съответствие съ тонажа и мощността на двигателитъ. Цифритъ на нафто-продуктитъ сж въ хиляди варела.

Извъ „техника и въоръжение: Ранчевъ“



МОРСКА ЛИТЕРАТУРА



МОРЯШКИЯТЪ ДУХЪ.

Водачътъ мощенъ що води ни смъло
Въ простора безкраенъ на бурни води;
Кой всъкога съ твърдостъ и умъло
Вдъхновява—е духътъ що пламти....

Духътъ що не знае прегради, почивка,
Той кат'вѣрата мощна врагътъ ломи....
И в'нази поддържа радостна усмивка,
Той стъга ни сгрѣва надъ хладнитъ води.

Моряшкиятъ духъ крепитель е мощенъ,
Що сочи намъ трудния ни пѣтъ;
Той води ни смъло и в'мрака нощемъ
Напредъ, за слава на родния ни кѣтъ!

Тозъ духъ живѣе и грѣе въ душитъ;
Сърдца ни стопля въ огнена жаръ....
С'него презъ бури, огънь и вразитъ
Летимъ ние въ служба на Родина и Царъ!

Когато екне пѣсенъ въ простора
На свѣтлото синьо, безкрайно небе,
Намъ моряшкиятъ духъ е опора,
Насъ нищо не може да спре!....

Л. М. Щеревъ—у-къ VII кл.—Варна.

МОРЯКЪТЪ ГРАНИЧАРЪ.

Ходили ли сте на море? Спирали ли сте близо при морския брѣгъ, за да чуete вѣчната пѣсенъ на морето, да възвисите душата си и се отърсите, поне за моментъ, отъ житейски грижи? Срѣщали ли сте се съ мощната морска стихия, за да разберете, че човѣкъ не бива да се самозабравя и да мисли, че нѣма по-силенъ отъ него? Не сте ли влагали поне еднѣжъ въ живота си, амбицията да разберете вѣчната пѣсенъ на морето, което непрестанно шуми, ту страхотно, ту обгивещо за да го опознаете? Виждали ли сте морякътъ — граничаръ?

На самия край на брѣга на врѣзалия се въ морето нссъ, чувствувайки своята висота, горделиво поглеждайки морето, за да предизвика често пѣти неговия гнѣвъ, се издига малка каменна сграда, на

която гордо се развѣва българския трицвѣтъ. Тамъ, заобиколенъ отъ дивната природа, стърчи граниченъ постъ.

Всрѣдъ контраста на тази тиха и бурна природа, при вѣчния шепотъ на вълнитъ, тамъ на самия ностъ, бди денонощно морякътъ граничаръ — пазителъ на роднитъ брѣгсве, постоянно взирѣшъ своя погледъ далечъ въ хоризонта на морето, сѣкашъ счаква нѣщо.

И всрѣдъ тази самота, далечъ отъ близки, съзнаващъ своя отечественъ дългъ, вдъхновяванъ отъ пѣсенъта на морето, той възвисява душата си, калява волята си за деньтъ, когато първи ще се хвърли срещу врага, за защита роднитъ брѣгсве. Той бди денонощно и за да бже въ помощъ на корабоплаването, готовъ да даде първа помощъ на ония,

които търсятъ спасение отъ бурното море. Той бди, за да не допусне никого да оскверни свещенитъ отечествени водни предѣли.

Оглеждайки се въ прозрачитъ води на морето, той знае тайната, която мнозина зрѣщи още не могатъ да узнаятъ, че морето е изворъ на сила, богатство и величие за една държава. Той съзнава ясно, че който владѣе морето—владѣе свѣта, и че който загуби морето, загубва и своята свобода.

За туй морякътъ—граничаръ е денонощно буденъ, като вѣренъ стражъ на своята Родина, чийто гласъ той чува въ вѣчния шепотъ на морскитъ вълни:

„Българи обичайте морето, пазете вашитъ брѣгове“.

Съ този девизъ той живѣе, съ него е готовъ да умре! П. Поповъ.



СЕЛО СВЕТИ НИКОЛА.

Изникването на това черноморско селище се дължи на братята от нѣкогашния манастиръ „Свети Изанъ Предгеча“, намиращъ се на едноименния островъ недалечъ отъ Созополъ.

Това станало въ края на осемнадесетото столѣтие. Плодоносния черноземъ на близкото крайбрежие — днесъ землище на селото — привлѣклъ вниманието на островнитѣ подвизници. Обсебватъ го като скъпо имане. При обработването му, дотрѣбалъ вещь човѣкъ — да пристѣга и да точи сѣчивата. Такъвъ идва отъ село Бистрица — Карабунарска околия, нѣкой си дѣдо Начо. Установява се каго майсторъ. Следъ години, като устроилъ желѣзарската работилница, идватъ и неговитѣ братя, да му помагатъ, пѣкъ и да пристегнатъ съ работливи ржце къмъ земята. Образуватъ задруга отъ две три семейства. Това сж основателитѣ на днешното село Свети Никола. Къмъ тѣхъ се присѣдиняватъ приселници отъ Поморийско, както и бѣгащитѣ жители отъ мѣстността Агия, понеже сж били често нападани и ограбвани отъ върлуващи по тѣзи мѣста пирати.

По твърде занимливъ начинъ едно предание обяснява какъ е изникнало името на селото.

Свято живелище на свети Никола Чудотворецътъ било въ леса на близкия Мадни връхъ, многоизвестния Бакърлжкъ. Дз можель отъ високо, съ погледъ на орель, да обглежда надлъжъ и наширъ морскитѣ простори когато зла участъ гнети моряцитѣ, да имъ се притича на помощъ...

Вѣтроходъ прорѣзвалъ водитѣ на залива. Ураганна буря го нападнала и го изтласкала токуречи до каменливия брѣгъ. Застрашенитѣ моряци не загубили смѣлостъ и вѣра. Успѣватъ да спуснатъ котва и да задържатъ кораба. Слизатъ на брѣга, построяватъ колиба и чакатъ да утихне бѣсновихрата буря.

Следъ като щастливо спасениятъ вѣтроходъ изчезналъ въ синевата на морския кржговзоръ, първитѣ, поселници намиратъ въ изоставената колиба старинна икона съ лика на свети Никола.

— Не е ли премѣстилъ на брѣга своя домъ Покровителътъ на морскитѣ чада?

Приематъ тѣ светия образъ като прескжпъ споменъ и божеско знамение, и се погрижватъ да изградятъ въ честъ на свѣти Никола параклисъ, а впоследствие църква — която и днесъ сществува. Назоваватъ и селото съ името на светеца...

Свети Никола се намира на полуостровенъ скалистъ брѣгъ. И поточно: между носовѣтъ Таласакра и

Акра — Свети Николскиятъ носъ и Носътъ на биволитѣ. Излсжено е на северсизточнитѣ вѣтрове. Вратитѣ и прозорцитѣ на неговитѣ сгради сж къмъ сушата. Това дава поводъ за погрѣшни тълкувания и упрѣци, които се отправятъ къмъ добритѣ българи — свегиниколци..... Ненавиждали морето. Страхували се отъ него. Бѣгали отъ него!... Нищо подобно! — Който не е живѣлъ въ брѣгова обстановка като на село Свети Никола, той нѣма представа за бушуващитѣ северни и североизточни морски вѣтрове. Тѣ напомнятъ понѣкога напастъта, която съ крилата на смъртния ужасъ витае върхъ морнитѣ бродници изъ пустинята!... И свегиниколци не сж първитѣ, нито последнитѣ, които подтикнати отъ опита и вродената мждросъ — сж се запазили отъ пристѣпигѣ на вѣтъра, като сж устроили разумно своитѣ жилища.

Вѣрно е, че огкрай време тѣ почти не сж застѣпвали риболсъвъ, и изобщо — морячество. Но това е твърде лесно обяснимо, като се вземе предвидъ плодородната земя, погълнала усилията имъ, обрадвала ги съ съкровищна благодатъ.

Главниятъ поминѣкъ е земедѣлието. Поради липса на мѣста за добра паша, скотовѣдството постепенно отсѣпва на лозарството, представящо добъръ източникъ на препитаване съ производство надъ триста хиляди литри вино годишно.

Како може да се предполага, земедѣлието е първобитно. Въ селската мѣра сж включени 16,000 декари работна земя Гора — 9,000. Ливади — около 1,000. И лозя — около 900 декари.

Известно е високото качество на мѣстнитѣ дини, които иматъ добра цена и се търсятъ изъ бургаската областъ.

Свети Никола спада къмъ Созополската община. Брои около 1,500 души. Отстои на осемъ и половина километри западно отъ Созополъ, пресметнато на суша.

Жителитѣ му правятъ впечатление съ своето здраве, пестеливостъ и трудолюбие, макаръ селото доскоръ да бѣше въ редицата на маларичнитѣ наши приморски селища. Тихъ, скромнъ и спокоенъ народъ. Трудно възприемащъ всѣко нововъведение, ако и да засѣга отблизу и сждбоносно живота му.

Носията на мѣстнитѣ люде е възприета и известна отъ преди стотина години. На женитѣ: черни сукмани, достигащи низко подъ колѣнетѣ и завършващи съ разноцвѣтни копринени ивици. Изподъ сукманитѣ — по ржавитѣ, якитѣ и политѣ личи украсата на ризитѣ съ българска шевица. На мжжетѣ: черни по-

тури съ широки гайтани по ржбоветѣ и крачолитѣ. Черна връхна дреха до поясъ, наречена камажела. Подъ нея — черенъ елекъ. Както елека, така и камажелата не се закопчавагъ. Никога не липсва червения поясъ. Калпакътъ е черенъ съ три дѣна у младитѣ.

Прави впечатление привързаността къмъ черната багра — отличителна чѣрта въ облѣклото.

Особени мѣстни пѣсни нѣма.

Тачи се Кукеровденъ. Въ началния день на великденския постъ — чистия понеделникъ — се устройва игра, въ ядката на която лежи молебственъ поривъ къмъ невидимия Богъ — жизнедавецъ и плодородецъ.

Единъ мжжъ е провъзгласенъ за царъ. Той началствува надъ десетина висши упраздници и толкова събирачи на данъци, измежду които сж странно белязанитѣ кукери, обикновено юноши. Въ тази купчина е булката — преоблѣченъ момѣкъ — и нейниятъ съпругъ.

Всички кръстосватъ селото за просия — яйца, брашно, краваи, вино. Царътъ и управницитѣ го очакватъ въ нѣкоя кръчка до обѣдъ, следъ което каченъ на двуколка, която е теглена отъ кукеритѣ — той предводителствува чудноватото кукерско шествие, запжтено къмъ селския мегданъ.

Подреждатъ софра. Закусватъ. Царътъ се възправя и начева да сѣе изъ една крина жито. Кукеритѣ — сжщински въплѣтени духове на хлѣбородния черноземъ — теглятъ оралото.

Усмивка заиграва по лицата на множество присѣтстващи. Тѣ стрелятъ погледи къмъ небето. Мислено молитсвуватъ слънце, животъ и плодородие...

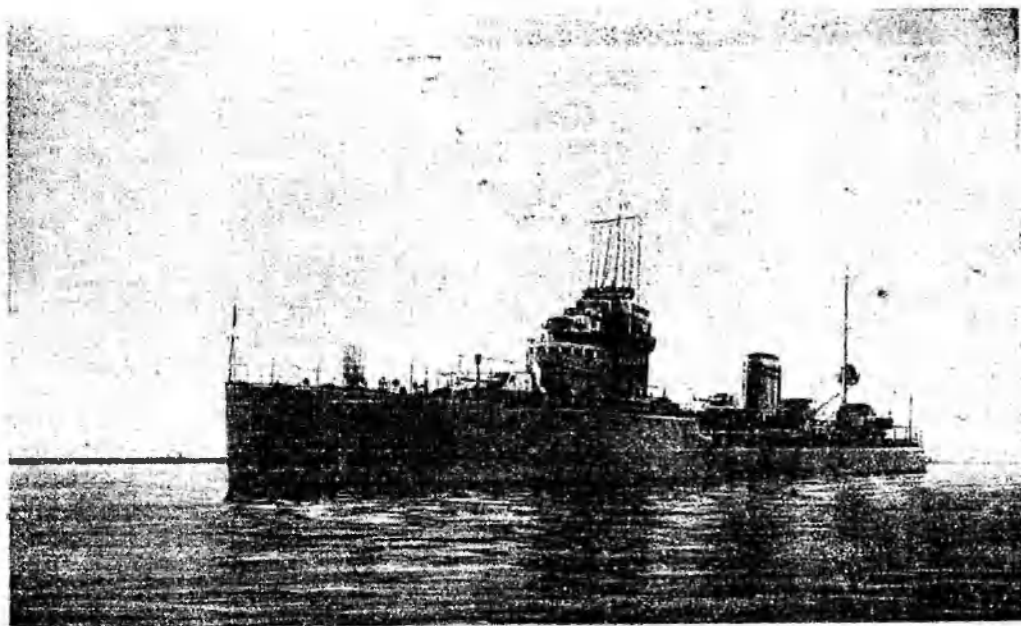
Кжщитѣ на селото сж доста масивни, напомнящи кжщитѣ на малко градче. Селото е планирано, но калѣта е „класическа“ — по изобилие, качество и непроходимость...

За сега водата за пиене е недостатъчна. Тепърва ще бжде използвана заловената нова вода. Ще се строи училищна сграда: Селото ще бжде електроснабдено.

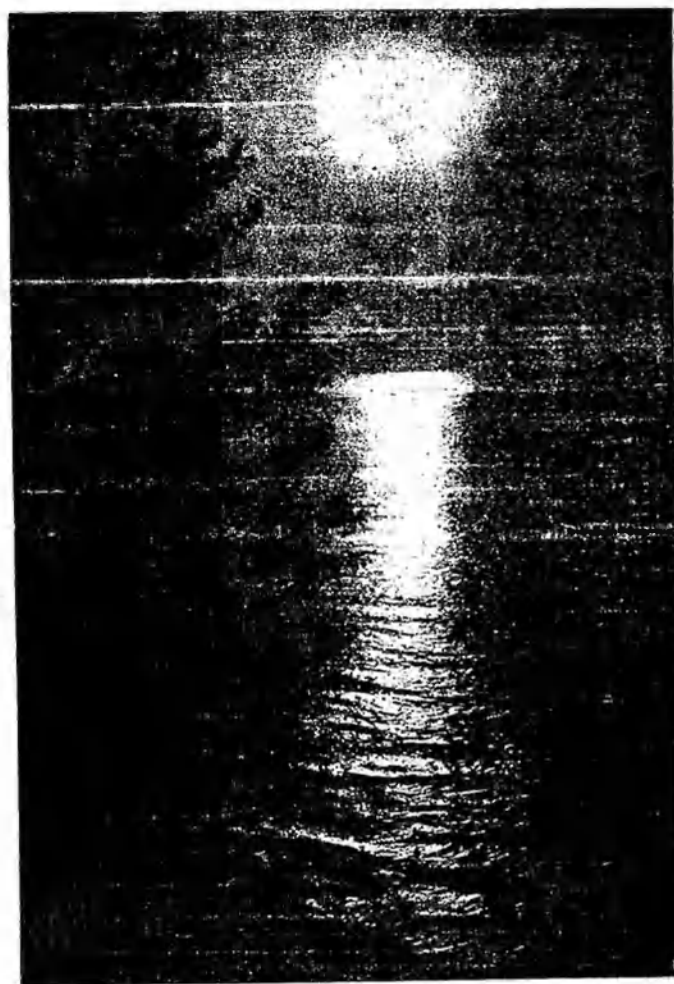
Празникътъ на селото не е свързанъ съ свети Никола — едно твърде знаменателно явление! — а съ Светитѣ Константинъ и Елена, на чийто день става съборъ при участието на гости отъ близкитѣ села...

Но въпрѣки всичко, благодатната земя на светиниколци е навѣки свързана съ морето, надъ което единъ Чудотворецъ простира ржце на покровителъ и спасителъ.

И все нѣкога зовѣтъ на това море ще отѣкне въ тѣхнитѣ зрѣщи за подвигъ сърца. Крумъ Кънчевъ.



Итальянский эскадренный подводный корабль „Евгений-Фессагно“.



Въ Варненския заливъ.