

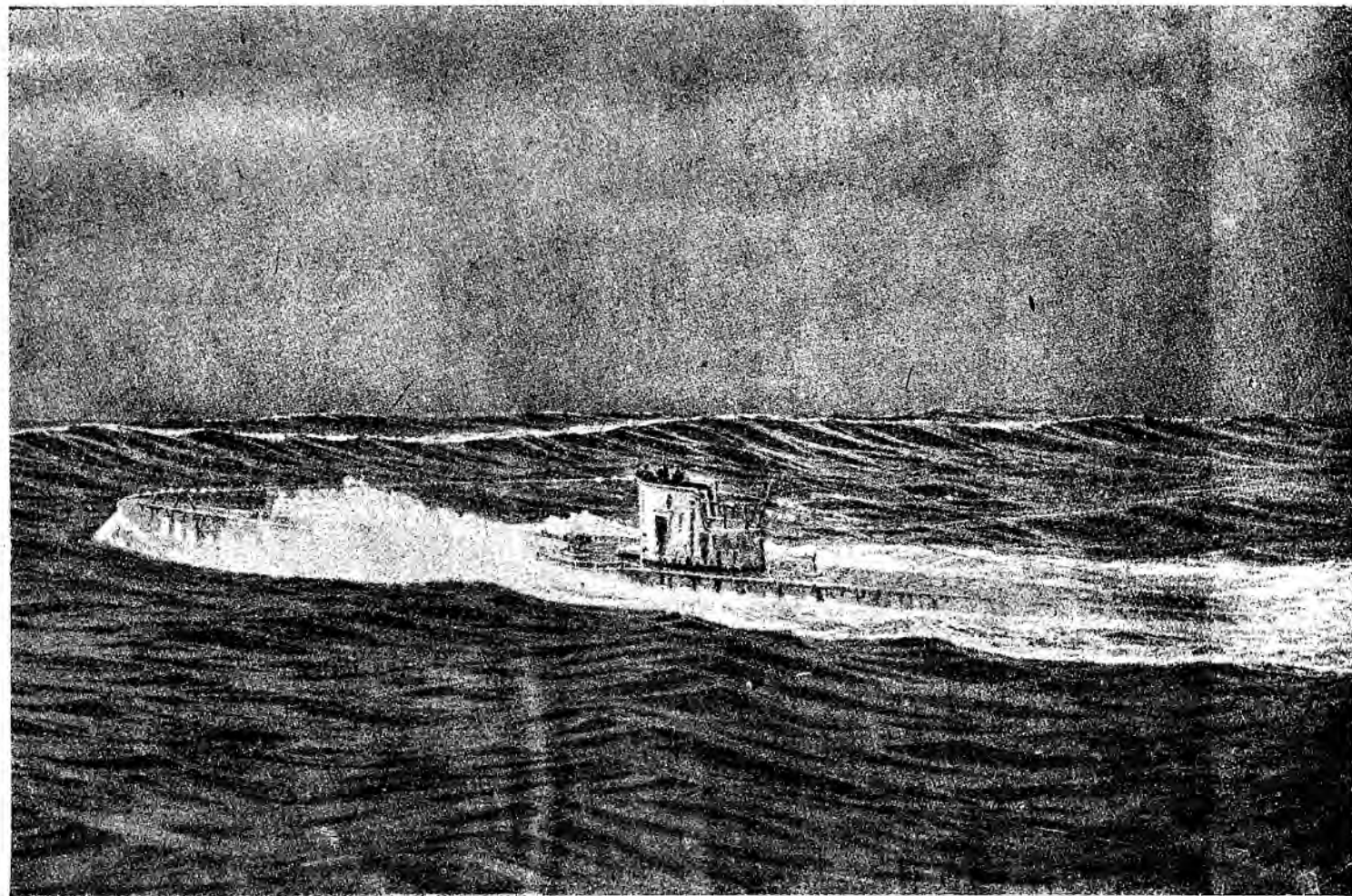
3518 - ТУКЪ-Секретаря общината
Нико Сапунджиев

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

МЕСЕЧНО СПИСАНИЕ
ЗА МОРСКА ПРОСВЕТА

Година X. брой 189. Варна, 1. юни, 1944. год. Ръководи уредническо тѣло. Редакторъ Крумъ Кънчевъ

ЧРЕЗЪ МОРСКИ ВЪЗХОДЪ—КЪМЪ ВСЕСТРАННО ПРЕУСПѢВАНЕ



ВСРѢДЪ ОКЕАНА

„МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“ СЕ ИЗДАВА СЪ ПОДДРЪЖКАТА НА ЧИНОВЕЦЪ ОТЪ БЪЛГАРСКИЯ ФЛОТЪ
И СЕ ИЗДЪРЖА ИЗКЛЮЧИТЕЛНО ОТЪ ДОБРОВОЛНИ ДАРЕНИЯ.

ДНИ НА ВЪРА И ОЧАКВАНЕ

Всички разсъждения и преценки въ връзка съ голъмитъ военно-политически събития, които се развиватъ съ все по-главномъна бързина и мощь, се свеждатъ до единъ безспоренъ общъ изводъ: играе се последното действие отъ великата свѣтовна драма, може би, близка е много-очакваната сждбоносна развръзка!

Че наистина живѣемъ последниятъ четвъртъ часъ до дванадесетия часъ, когато съ тържественъ звънъ историята ще възвести победата и ще увѣчае челото на победителя съ вѣнца на честта и достоинството, на лице сж всички признаци, доловими и отъ най-повърхностния наблюдател. Че този последенъ четвъртъ часъ може да се окаже много по-важенъ отъ изминалитъ три четвърти — това се потвърждава отъ множество бележити събития, записани съ незаличими букви въ скрижалитъ на нашата и чужда история, която е толкова повече поучителна, че се повтаря и наказва кжсопаметнитъ и непоправимо неджгавитъ народи.

Надали има днесъ народъ по земното кълбо, който да не си дава ясна смѣтка за съвременната неумолима историческа действителностъ и да не поставя въ ходъ всички възможности и усилия, за да йнесе победоносно изпитанията на последния ударъ въ развихрената борба, следъ която, право на благоденственъ животъ ще има по-силния, по-издържливия — следователно, по-жизнеспособния.

И нашиятъ народъ, вѣренъ изпълнител на повелята на времето, е бодър на своя постъ, живѣещъ дни на жертвоготовна свещенодействена служба, въ която вѣрата и очакването се сплитатъ въ единна неразбиваема сжщностъ.

Прочее, въ какво вѣрва и какво очаква българинътъ презъ неповторимитъ дни на сегашната най-велика между великитъ войни?

Българинътъ вѣрва въ мощта на своя мечъ, въ тържеството на българската правда и въ настѣпването на великобългарския новъ животъ. Той очаква да види дѣлата на всестранния възходъ въ предѣлитъ на обединена България, когато подъ слънчевитъ родни небеса свободно ще се плодятъ съкровищата на вѣчната и свободна българщина.

Ала нѣкой бѣ казалъ, че вѣра безъ дѣла е свирка безъ пѣсень, а бездейното чакане води къмъ пустота и гибель.

Е добре! За достойна честь на България, тъкмо днесъ българската вѣра е творческа, а напрегнатото очакване е изтъкано отъ борческитъ възможности на белязания победителъ, който побеждава, вѣрпки всичко.

Едно убеждение, включено въ многосдържателния ненарушимъ заветъ на покойния Великъ Царъ Борисъ III Обединителъ, сплѣтява цѣлия вѣоржженъ български народъ въ пламтяща готовностъ да продължи, когато настане часътъ, приказнитъ юначни подвизи на своитъ дѣди подъ гордо развѣтия стягъ на България.

А това означава, че, пѣтътъ е очертанъ, че вѣковниятъ народностенъ блѣнъ е пѣтеводната звезда въ единъ исторически походъ, отъ който вѣщае нѣма, а има стихийенъ устремъ напредъ и само напредъ — до победоносния завѣршекъ. Каква по-крепка вѣра отъ това, какво по-определено очакване отъ очакването на победата на всѣка цена?

Въ тѣзи дни, когато сждбоносни мигове отмѣрватъ последниятъ четвъртъ часъ до дванадесетия часъ на историческия часовникъ, еднакво мѣрдавенъ за Европа и за нашата страна, и родниятъ морякъ вѣрва въ чудото на своята безпредѣлна моряшка смѣлостъ и очаква великия день, когато две стихийни морета и една буйноводна рѣка ще направятъ своя жизнедавенъ приносъ за изграждане на пълното и истинско величие на България.

И то ще бжде изградено много по-скоро, отколкото мислятъ нашиятъ зложселятели. Толкова изпитания е превъзмогналъ българинътъ, не ще го изплашатъ и сломятъ и изпитанията на последния четвъртъ часъ отъ тази борба на животъ и смъртъ, макаръ тѣ да сж и най-ужаснитъ изпитания подъ свѣтовното небе.

На злодейскитъ въздушни нападения противопоставяме нашето вѣчно проклятие и непоколебима твърдостъ; примамливитъ лѣжливи обещания и ехидни заплахи чрезъ радиовълнитъ посрѣщаме съ съмнение и насмѣшка, а заблуденитъ противобългарски орджия — вредитали въ вжтрешния фронтъ — и всички извѣнгранични врагове, ще изпитатъ здравината на българската твърдина и острия щикъ на нейнитъ достойни бранители.

Ние вѣрваме въ себе си, очакваме победата и ще победимъ!

„МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“

САМОЖЕРТВА

отъ А. Златаровъ

На 30. май, 1941 година, подъ гордо развѣщащото се знаме на България, при изпълнение на своя отечественъ и моряшки дългъ, въ водитѣ на пирейското пристанище ведно съ българския корабъ „Кн. Мария Луиза“ доблестно загинаха смѣлитѣ български моряци: капитанъ отъ далечно плаване ИВАНЪ ТОМОВЪ — корабоначалникъ, капитанъ отъ далечно крайбрѣжно плаване ГЕОРГИ БАБЕВЪ — I помощникъ корабоначалникъ, механикъ ПЕТЪРЪ ЧАРЪКЧИЕВЪ — II механикъ, СТАМЕНЪ ЗАХАРИЕВЪ — радиотелеграфистъ, ГЕОРГИ ВИНАРОВЪ — масльончикъ, ТОДОРЪ СТОЙНОВЪ — пом. готвачъ.

Като войници на вѣренъ борчески постъ, тѣ пожертвуваха тѣлата си въ далечни вражески води. Съ крилата на тѣхния духъ, ние ще продължимъ да плаваме съ несломима воля и неугасваща вѣра въ звездата на България!

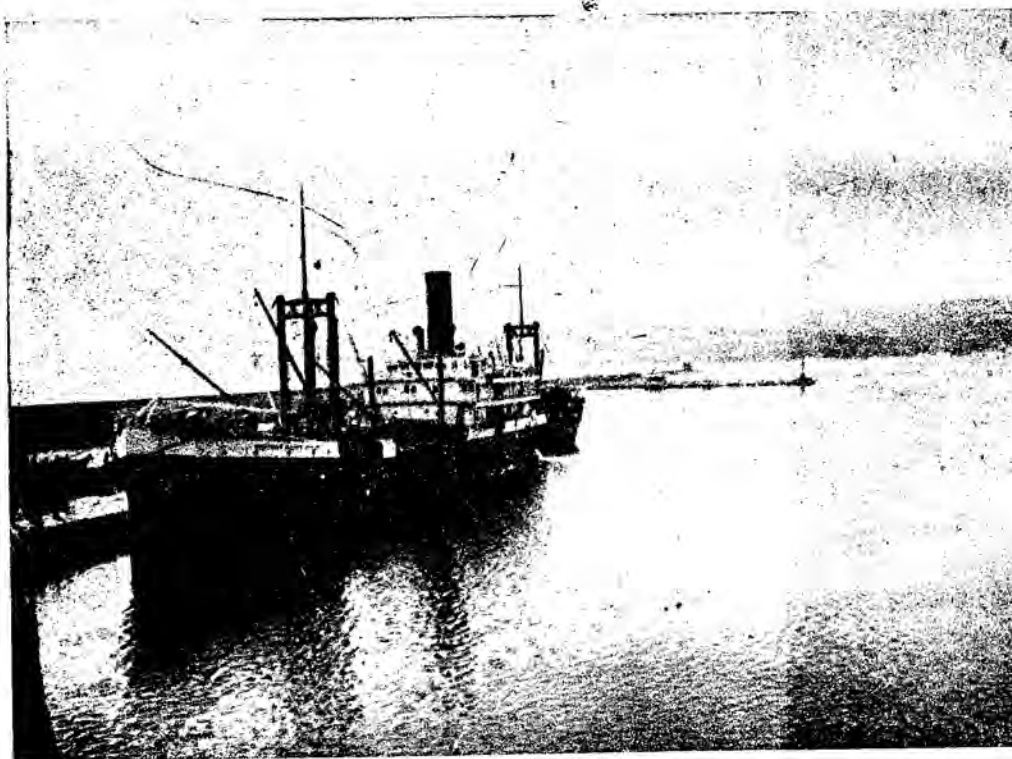
„Морски прегледъ“ бр. 178.

Хубавъ, пролѣтенъ день въ водитѣ на Бѣлото море. Южнякътъ леко гали морската ширь. Слънчевитѣ лъчи играятъ върху малкитѣ вълнички, образувани задъ кърмата на кораба. Чайкитѣ съ шумъ се спускатъ къмъ кжчетата хлѣбъ, хвърлени отъ единъ морякъ, стоящъ до флага. Околната тишина се нарушава само отъ глухото бумтене на корабния въинтъ и отъ крѣска на изгладнѣлитѣ птици.

На командния мостикъ стои, съ устременъ погледъ въ далечината, облеганъ на перилата, мургавъ, широкоплещестъ, не високъ мъжъ. По

Да, опасността дебне навсѣкжде, тамъ на бойното поле и тукъ, всрѣдъ водитѣ на това хубаво море.

Унесенъ, той мисли за своитѣ скъпи същества, оставени отдавна далечъ въ единъ крайморски градъ. Спомня си за последното писмо, получено отъ жена си и неволно се усмихва. Още нѣколко дни и той пакъ ще бжде тамъ, далечъ отъ грижитѣ и вѣчнитѣ опасности, съпровождащи войната, ще бжде въ тихото семейно огнище, кждето ще разказва за това свое опасно пжтуване, ще се гордѣе, че и той допринася съ нѣщо за щастли-



Българскиятъ параходъ „Кн. Мария Луиза“, потъналъ при трагични обстоятелства въ Пирейското пристанище на 30. май, 1941 година

лицето му се чете едновременно загриженостъ и лека усмивка.

Войната бушува тамъ нейде далечъ и нищо не би напомняло за съществуващата опасностъ за кораба, ако не бѣха тия изгорѣли отъ слънцето мъже, които лежатъ свободни отъ дежурство върху пода на широката кърма, подлагайки голѣмитѣ си тѣла на благотворнитѣ слънчеви лъчи, но всички съ надѣнати спасителни ризи.

вото и велико бждеще на своята Родина.

Ето сега отиватъ въ едно пристанище, ще разтоварятъ опасната стока и веднага ще бърза да се върне тамъ, отъ кждето бѣше излѣзълъ преди толкова много дни.

Пристанище П. Много пострадало отъ войната. Навсѣкжде следи отъ преминалата буря. Тукъ стърчатъ стожеритѣ на нѣкой потъналъ ко-

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

рабъ, тамъ зѣятъ дупки по полусрутенитѣ сгради, кждето нѣкога сж били врати и прозорци. Изъ мръснитѣ улици се движатъ само униформени мъже, и само мъже.

Корабътъ стои тукъ вече нѣколко дни. Гордо се развѣва българскиятъ трицвѣтъ. Усилено се разтоварва. Всичко върви добре. Още два дни и той ще се освободи отъ не много приятния товаръ. Понѣкога презъ нощта се чуватъ тревожно да виятъ сиренитѣ и следъ това ревътъ на самолетнитѣ мотори се слива съ грохота на взриванитѣ бомби. Нощъ е, и въпрѣки това, нѣма нощна тишина!

* *

Единствениятъ уцѣлѣлъ ресторантъ въ града е оживенъ. Посетителитѣ сж все веселитѣ моряци отъ корабитѣ. На една странична маса водятъ разговоръ нѣколко български моряци. Тѣ оживено приказватъ, подхвърлятъ по нѣкоя шега единъ на другъ, а чашитѣ съ хубавото вино непрекъснато се изпразватъ и пакъ се доливатъ.

— „Ехъ, пиле“ — обръща се мургавиятъ морякъ съ четири златни нашивки на ржкава си, къмъ добродушния си събеседникъ, домакинъ на кораба — „дали ще сме късметлии да видимъ пакъ България?“.

За мигъ по лицата на всичкитѣ преминава тъменъ облакъ на тревога и загриженостъ, но, веднага веселата и безгрижната атмосфера въ заведението ги поглъща отново.

Късно презъ нощта на голѣмия български корабъ се чуватъ продължителнитѣ благопожелания за лека нощъ и приятни сънища на завърналитѣ се моряци — следъ преживѣнитѣ кратки часове на скромната моряшка веселба...

* *

Рано, съ проблѣсването на първитѣ слънчеви лъчи, пристанището бързо се съживява. Голѣма група работници нахълтватъ въ търбуха на голѣмия корабъ, пълненъ съ толкова много и толкова скъпъ товаръ, съдобносно необходимъ за воденето на войната.

Започна пакъ сивото всѣкидневие, изплетено отъ тежъкъ трудъ, когато мускули и нерви сж напрегнати до скъсване.

Но изведнажъ, еднообразната пѣсень на разтоварването е прекъсната, сякашъ се е скъсала звучащата струна на великанска цигулка. Чуватъ се отъ много мѣста, тревожни викове — „пожаръ! Гори!“ и изплашенитѣ хора, видѣли толкова много ужаси въ това нещастно пристанище, почватъ безогледно бѣгство къмъ безопасността.

Корабътъ гори. Високи, черни стълбове пушекъ се дигатъ къмъ небето. Чуватъ се отдѣлни силни взривове.

Въ тоя мигъ на мостика застава корабоначалникътъ. Той вижда смъртната опасностъ, той ясно съзнава безнадеждната действителностъ. Трѣбва да се спасятъ хората, трѣбва да се спасятъ околнитѣ кораби. Съ заповѣднически гласъ той дава бързо своитѣ нареждания всички бързо да напуснатъ кораба. Оставя при себе си само първитѣ си помощници, най-необходимитѣ моряци, съ които би могълъ да се отдѣли отъ стената, та по тоя начинъ да се избѣгнатъ излишни жертви.

Съ широко отворени отъ ужасъ очи, гледатъ отъ брѣга хиляди безмълвни вцепенени зрители, очаквайки всѣки мигъ взриваването на тая плаваща влада.

Ето, че се притичватъ на помощъ за малко два малки кораби-влѣкачи, но виждайки грозящата опасностъ, бързо изчезватъ.

Бавно, бавно, продължавайки да гори като нѣкаква величествена факла поднесена на могущия Марсъ, корабътъ все повече и повече се отдалечава отъ кейовата стена.

На мостика дълго се вижда бѣлата шапка на мургавия командантъ, а на кърмата гордо плющи българскиятъ трицвѣтъ.

Още мигъ... адски трѣсъкъ, сякашъ всичкитѣ воители отъ безбройнитѣ бойни полета си даватъ тукъ среща, грамаденъ до възбогъ огненъ стълбъ и... загива единъ български корабъ, единъ кжстъ отъ родната българска земя, загива самоотвержениятъ командантъ, ведно съ своитѣ помощници.

Така въ водитѣ на Бѣло море се осъществи единъ величавъ подвигъ, така съ величието на саможертвата се роди за вѣченъ животъ българскиятъ морски Гюро Михайловъ!...

БЕЗИМЕННИ ХЕРОИ

отъ Нанко К. Йочевъ

Съвременници сме на гигантски двубой между два свѣта, между две идеологии. Тресе се снагата на земята отъ орждейнитѣ гърмежи и бомбени попадения. Раздиратъ модри небосклони своитѣ пазви, за да приютятъ стоманенитѣ птици. Ехти вселената — пѣятъ моторитѣ. Надъ земята се носи симфонията на смъртта. Гърми голѣмиятъ свѣтовенъ оркестъръ и вихрено се носятъ акордитѣ на неговата многозвучна пѣсень.

Съ възторгъ препрочитаме голѣмитѣ иллюстровани списания, кждето се описватъ херойскитѣ подвизи на смѣли летци и безстрашни моряци. Наблюдаваме върху екрана на всички кино театри какъ се развива борбата по всички бойни сектори.

Всрѣдъ вихъра на тази гигантска борба изчезватъ държави, освобождаватъ се народи. И когато заглѣхнатъ дулата на хилядитѣ орджия, когато затихне мощната пѣсень на самолетнитѣ мотори, когато се умиратъ морскитѣ простори, тогава

изподъ развалинитѣ на десеткитѣ градове, отъ дълбинитѣ на морската бездна ще изгрѣе окървавената правда за онеправданитѣ народи и единъ всепобеденъ химнъ на свободата ще замѣсти пукота на снарядитѣ и ще се разлѣе изъ небеснитѣ лазури като благовестъ на дългоочаквания новъ животъ.

Но знаеме ли нѣщо за себе си, за нашитѣ смѣли моряци, които още не сж херои на „А.В.С.“ „I.B.“ или „Adler“?

* *

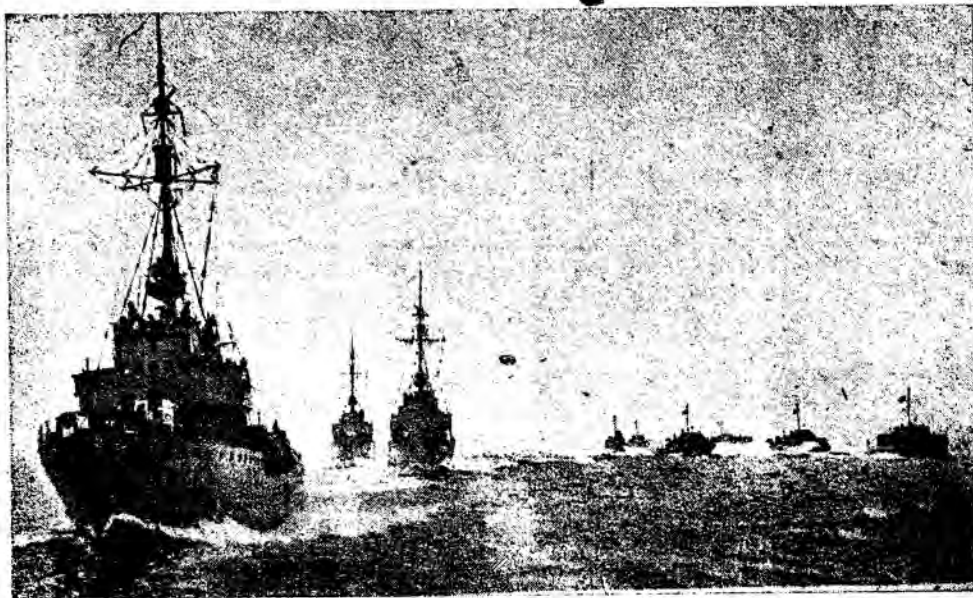
Виждали ли сте какъ бавно-бавно браздятъ тихитѣ пристанищни води корабитѣ отъ миночистачната флотилия, които още въ ранна утринъ напускатъ спокойнитѣ води на пристанището, за да излѣзатъ всрѣдъ открито море, кждето дебне коварната мина? Тѣ, моряцитѣ отъ обслугитѣ имъ, знаятъ че тѣмъ се пада честта да осигурятъ поспокойно плаване на своитѣ побратими — „търговцитѣ“. И затова тѣ тѣй гордо престѣпватъ срещу

смъртта. Но тя не ги плаши; тѣ сж храбреци, тѣ сж безстрашни.

Подмѣтани отъ бурното море, тѣ отиватъ все напредъ, незнаещи страхъ. Бавно заглѣхва пухтенето на дизелмоторитѣ, и тѣ — миночистачитѣ, изчезватъ далечъ всрѣдъ необятната морска пусиня. Всѣка минута, дори всѣка секунда, подѣ тѣхъ мо-

за тѣхъ — хероитѣ на морето, другаритѣ на вълнитѣ...

Получавате стоки, провизии и много нѣща, нуждни за вашия животъ, но не знаете какъ всичко това бива доставено. Незнаете, че корабнитѣ кертани, които бавно се движатъ въ ношѣта, идватъ въ Родината и ви доставятъ всичко необходимо. Незнаате, че не веднажъ, наредъ съ смърт-

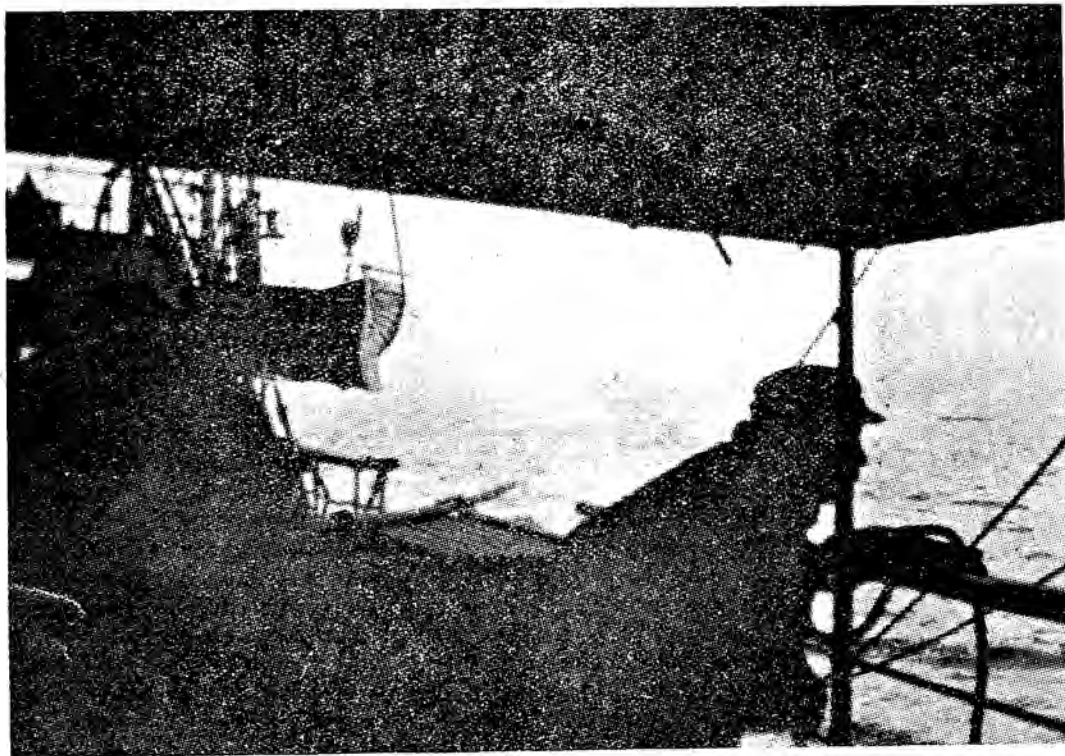


Флотилия миночистачни кораби

же да се разнесе експлозията на взривана мина и тогава... тогава тѣ щѣ се преселятъ въ вѣчността, но пакъ всрѣдъ любимото море. И тогава само тѣхнитѣ другари ще знаятъ за готовността имъ да дадатъ живота си за величието на Роди-

ния вой на бурята, срещу тѣхъ е летяло вражеско торпедо и че тѣхниятъ животъ е билъ винаги обреченъ на загиване.

А въ зимнитѣ дни и нощи, когато спокойно стоите край горещата камина и четете любовнитѣ



Бодри и съобразителни, моряцитѣ бдятъ, за да избѣгнатъ всѣка несприятна изненадата, която тѣ тѣй много обичатъ. А всички хора отъ сушата ще продължаватъ да четатъ илюстрованитѣ списания, да гледатъ прегледитѣ на „Уфа“, но безъ да знаятъ за великия подвигъ на нашитѣ моряци. Много отъ нашитѣ сънародници не знаятъ

романи на Маргарита Митчелъ, Лайошъ Зилахи, Голсуорти или Джонъ Кнителъ, тогава всрѣдъ морската ширъ плаватъ тѣ, смѣлитѣ моряци, за които не искате да знаете. По-добре прочетете „Отъ палубата“ или „При нашитѣ морски вълци“,

отколкото единъ романъ като „Двамата пленника“, „Огнесени от вихъра“ или „Via Mala“!

Увѣренъ съмъ, че не знаете каква борба се развива тамъ, всрѣдъ бурното море, кждето рамо до рамо началникъ и подчиненъ работятъ, чупятъ леда по палубата, и когато премръзнатъ отъ слудъ, биватъ смѣнени отъ други тѣхни другари. Тѣ сж горди, че съ своя непосилень трудъ и безстрашие ще допринесатъ за доброто на своитѣ братя отъ сушата.

Брулени отъ морския вѣтъръ, тѣ стоятъ неустрашими на своя постъ. Едни на орджията, други на торпеднитѣ апарати, трети при дизелитѣ или парната машина — всички подъ вещото ржковод-

ство на своитѣ командири образуватъ едно нераздѣлно цѣло, единъ живъ апаратъ. Тѣ дебнатъ въ нощта, пазятъ корабния кербанъ, и ксгато дойдатъ въ пристанището, тогава вие получавате тѣзи необходими работи, безъ да се запитате, какъ сж пристигнали? А всичко това го имате само благодарение на великия подвигъ на моряцитѣ.

Да, нужно е да си спомните за тѣзи, които денемъ и нощемъ, презъ зимата и лѣтото, въ дъждъ и снѣгъ, браздятъ непрестанно гордата снега на моретата и разнасятъ името на нашата Родина на дължъ и ширъ. Това сж тѣ, безименитѣ герои на нашето Отечество — българскитѣ моряци!

КАПИТАНЪ I РАНГЪ ДИМИТЪРЪ ДОБРЕВЪ

(По случай 40 дни отъ смъртта му)

отъ Георги Маневъ

На 11 априлъ т. г. въ държавната болница въ гр. Велико Търново склопи на вѣки очи прославениятъ морякъ-херой капитанъ I рангъ ДИМИТЪРЪ ДОБРЕВЪ. Погребението му се извърши на 13 с. м. въ гр. Варна при стечение на хиляденъ народъ, официални власти и флотски представителни части. Животътъ на покойния капитанъ I рангъ Добревъ е една чудна легенда, низъ отъ дѣла и подвизи, които обезсмартиха името му и заслужено му отредиха челно мѣсто въ пантеона на безсмъртнитѣ люде, прославили българското име по цѣлъ свѣтъ.

Капитанъ I рангъ Добревъ посвети живота си на единъ висшъ идеалъ — величието на Родината. За осъществяването на този идеалъ той работи до последното си издихание, нему той посвети многостраннитѣ си дарби, безукорниятъ си характеръ и непреклонна воля, като даде убедително доказателство, че висшата цель, свѣтлиятъ идеалъ, изискватъ чисти и неопетнени души и твърди характери. Въ това отношение той бѣ истински безстрашенъ рицаръ. Такъвъ си остана винаги прославениятъ голѣмъ морякъ и бележитъ българинъ: нито ударитѣ на сждбата, нито злобата на хората, не бѣха въ състояние да го принудятъ да измѣни на себе си и гордото си призвание, да служи всеотдайно на народа си. Могжщъ духъ, желѣзенъ характеръ, непреклонна воля — той не се прегъна подъ ударитѣ на живота, надсмогна дребнавоститѣ на суетата и злобата на людетѣ и съ дѣлата си създаде епопея — неповторима по замисълъ и из-

пълнение, която му отрежда видно мѣсто въ Българската история: въ редицата отъ свѣтли дати ще сияе презъ вѣковетѣ съ блѣсъка на подвига и датата 21 ноември 1912 година, когато отредѣтъ български торпедоносци подъ неговото водачество, записа първата наша морска победа — АТАКАТА НА ХАМИДИЕ. Съ този свой подвигъ, капитанъ I рангъ Добревъ изгради основитѣ на доблестта и храбростта въ нашия флотъ и стана кумиръ за Българскитѣ моряци, които въ своята жертвена служба ще се вдъхновяватъ отъ неговия хероиченъ примѣръ. Капитанъ I рангъ Добревъ бѣ строителъ, който положи крайгълния камъкъ на единъ великъ градежъ — дѣлото на Българския флотъ — своето лъвско сърдце.

Тази е неговата историческа заслуга. За това и неговото дѣло ще пребжде въ вѣковетѣ. Отъ него съ пълни шѣпи ще черпятъ поука не само Българскитѣ моряци, за които неговото име стана символъ на вѣрно и честно изпълнение на дълга, а неговото дѣло — знаме за нови, още по-славни подвизи, но и всички, които ценятъ въ живота нравствената чистота, кристалното родолюбие и готовността за жертви въ името на единъ великъ идеалъ. Намъ, неговитѣ многобройни почитатели и следовници, той остави заветъ: да продължимъ дѣлото, въ служба на което той даде всичко найценно — бистротата на ума си, пламъкътъ на сърдцето си, усилията на волята си и стремежа на духа си. Само така ще се покажемъ достойни за паметта и името му.

НАДПРЕВАРВАНЕ КЪМЪ ПЕРСИЙСКИЯ ЗАЛИВЪ

(изъ в. „Das Reich“, 20 февр.)

Отъ сключването на тристранния договоръ между Иранъ, Съветския съюзъ и Англия презъ януари 1942 г. се започна между съюзницитѣ, не само въ Иранъ, но и въ цѣлия близкъ Изтокъ, едно надпреварване за по-изгодни позиции за следвоеннитѣ години. Въ дветѣ години, които минаха оттогава, Москва и Вашингтонъ успѣха напълно да оставятъ Англия на заденъ планъ. Съветитѣ, както и американцитѣ, търсятъ да откриятъ тукъ и присвоятъ за себе си изходната врата къмъ Пер-

сийския заливъ. Къмъ голѣмитѣ финансови срѣдства и на дветѣ страни се прибавятъ още и силно идеологичното и културно срѣдство за влияние на Съветитѣ, чийто положителенъ успѣхъ не е за отричане. Тукъ Кремль не се стреми само за единъ изгоденъ излазъ къмъ Персийския заливъ и Индийския океанъ, но и за осигуряване на отдавна замисленитѣ съветски позиции срещу Индия.

Така, Москва основа единъ „Наученъ институтъ за изучаване политическото, социално и ис-

торическо положение на всички близоизточни страни". Това маскирано научно дѣло биде подкрепено отъ агентитѣ на пресата, стопанскитѣ клубове, другитѣ клубове и дружествата, които носятъ изключително съветски характеръ. Освенъ това въ Иранъ засѣда, винаги презъ кжсо време, едно отдавна замислено „Културно дружество", което съ особена ревност се посвещава за привличане и завладяване на младежта. То съвпада съ случая, когато „Съюза за проявяване приятелски отношения между Съветския съюзъ и Иранъ" избра иранския министъръ председателъ Суеилей за почетенъ президентъ и министра на външнитѣ работи за президентъ, и цѣлиятъ този официаленъ актъ протече съ участието на многобройни съветски учени, техници и лѣкари.

На държанитѣ всѣкидневнo въ провинцията културни беседи, концерти и изложби се подчртаваше непрекъснато ислямската зависимостъ отъ съветската иранска политика. Така можемъ да си обяснимъ защо десетки хиляди мюсюлмани се биятъ като офицери и войници въ редоветѣ на съветската войска. Тукъ, както и въ цѣлия Ориентъ, Сталинъ поставя отдѣлно своята политика отъ православието и я поддържа чрезъ изпращането на свой личенъ дипломатически замѣстникъ въ „Ис-

лямскитѣ съветски републики" въ юженъ С.С.С.Р., въ главнитѣ градове на близкия Изтокъ.

Първиятъ секретаръ на съветската легация говори официално по предавателя отъ Техеранъ за съветската културна дейностъ, благодарение на съветското правителство. Тогава американцитѣ, като се видѣха притиснати отъ радиовълнитѣ на Техеранъ, вкарваха въ действие единъ собственъ радиопредавателъ. Между двата предавателя влѣзе въ ходъ едно истинско дипломатическо надпреварване, при което Съветитѣ подчртаваха своитѣ доставки за Иранъ, докато С.А.С.Щ. сочеха своитѣ доставки за Русия, като по този начинъ създадха една материална зависимостъ на Москва отъ Вашингтонъ. Съ една силно идеологична пропаганда североамериканцитѣ обрисоваха своитѣ постоянно разширяващи се петролни интереси. Тѣ опсвести-ха сжщо така, че американскитѣ вещи лица биха направили изследвания на иранска територия и следователно биха разширили иранскитѣ рафинерии. Отъ друга страна Москва, съ поканването на иранския шахъ да направи едно посещение на Кремль, показва своитѣ интереси въ една твърде красноречива форма.

Преведе отъ нѣмски мичм. II р. Цв. Коевъ

ВЕЛИЧИЕТО НА БЪЛГАРИЯ

отъ Кирилъ Христовъ—капитанъ Б. Т. П. Д.

Щастливо съвременно поколѣние! Следъ непосилни кървави борби презъ вѣковетѣ, следъ безброй хероични превратности, които съ жестока и неотмѣнна настойчивостъ преследваха нашия народъ презъ неговия хилядолѣтенъ исторически пжтъ, следъ безчетъ кървави голготи, въ наши дни, презъ царуването на О Бозе блажено почившия Царъ Борисъ III, Българскиятъ народъ осжществи своята най-свѣтла, най-съкровена мечта: почти пълно и цѣлостно народностно обединение.

Има ли българско сърдце, което да не трѣпне отъ възторгъ предъ това огромно по значение и смисълъ събитие, записано съ златни букви въ страницитѣ на нашата най-нова история!

Има ли българинъ, въ чието съзнание да не се откроява, огрѣно отъ божествена свѣтлина, огромното историческо значение на нашитѣ дни!

Наистина, ние сме щастливо поколѣние! Свѣтли, честити, неповторими въ нашата история сж днешнитѣ дни!

Обединението, цѣлостното народностно обединение, бѣ презъ вѣковетѣ и нашата сждба. Обединението—да видимъ земята си свободна, свещената земя на нашитѣ дѣди-светци, да видимъ народа си щастливъ, заветната мечта на всички българо-борци—ето лозунгитѣ, ето жертвения пжтъ, ето и смисълътъ на нашата хилядолѣтна история. Единъ Царъ—могщъ Царъ, една земя—нашата свободна българска земя, единъ народъ—обединениятъ български народъ, свободенъ и щастливъ—ето пжтътъ на България презъ вѣковетѣ!

Безчетниятъ брой храбреди-светци, плеадата българо-борци, тѣ знаеха защо живѣха, за кого се бориha, и за какво умрѣха. Откакъ български народъ сжществува, откакъ български царъ надъ своя, българска земя царува, историята ни бележи една единствена, наистина жестока и титанична борба, но борба отъ Бога благословена—обеди-

нителна борба! Стотици, хиляди—не, милиони български чада, освѣтени отъ божествения пламъкъ на тая божествена обединителна борба, истински светци, отърсени отъ всички земни блага, поднесоха най-ценното пведъ светия олтаръ на Родината—живота си, за изграждането на могща и обединена България.

Хвала имъ! Хвала на безчетната низа херои, които съ коститѣ си очъртаха границитѣ на нашето обединено Отечество, които съ труповетѣ си изградиха славата и могъществото на своята родина. Балканитѣ ни китни, горитѣ, усойтѣ, полята—навсѣкжде гробове безъ четъ, навсѣкжде кости разпиляни, навсѣкжде кжтове съ кръвта на българина оросени.

Българинътъ, той даде своята кървава данъ презъ вѣковетѣ. Но и Богъ не го забрави! Великиятъ, могщиятъ, Богътъ на правдата—Българскиятъ богъ!

Честити, свѣтли съвременни дни! Отъ тѣхъ начева вече и пжтътъ на велика България отъ Черно море до Охридъ и отъ Дунавъ до Бѣлото море. Но следъ като се приключи дѣлото на обединението въ нашето историческо развитие, Черно море, Бѣло море и тихиятъ бѣлъ Дунавъ чъртаятъ предъ насъ недвусмислено свѣтлото бждеще на България и зоватъ българския народъ да крачи съ борческа крачка по тежкия и труденъ пжтъ, по великия пжтъ, за изграждане на истински благоденстваща, истински велика България!

Кой е този пжтъ?...

Нека не се самоизлѣгваме, нека не живѣемъ съ заблуди и да не повтаряме стари грѣшки! Малка страна сме, да бждемъ следователно реалисти! Да не се впускаме да овладяваме свѣта е съвсемъ естествено, но да не притежаваме истински, да не владѣемъ и оползотворимъ нашия собственъ имотъ—морския просторъ—ще бжде истинско пре-

стѣпление и предѣ исторiята, истинско престѣпление и за народа ни!

Обединена България — имаме я! Но ако не трѣгнемъ по пѣтя за изграждане на нейното пълно величие, и Богъ ще се отрече отъ насъ.

Черно море, Бѣло море и Дунавъ сочатъ великия пѣтъ на велика България. Първитѣ стѣпки сѣ направени, първитѣ жертви и тѣ се дадоха. Българскиятъ народъ, въ лицето на своето морячество, сѣ развѣтъ боенъ флагъ на военнитѣ и търговски кораби започна гомѣмата и величава борба за овладяване на морето, чийто щастливъ изходъ води единствено къмъ голѣмата народна победа — величието на България — еднакво магѣща по суша и вода!

Въ исторiята имаме примѣри за завършено обединение на много народи. Сочи ни тя и много народи, които сѣ били обединени и сѣ живѣли край море. Но велики народи, благоденстващи народи, сѣ били само тия, които сѣ били не само обединени, които не само сѣ живѣли край море — но които сѣ владѣли морето!

Стопанска независимостъ, економическа мощъ, и политическа самостоятелностъ — ето условията, на които ще се крепи величието на България. Пѣтътъ е единъ-единственъ, осветенъ е отъ исторiята, сочи го вѣковниятъ животъ на народитѣ. Морето и само владѣнето на морето дава на народитѣ истинска стопанска независимостъ, економическа мощъ и политическа свобода, и тази сѣдбоносна истина трѣбва веднажъ за всѣкога да разберемъ.

Черно море, Бѣло море и Дунавъ, българино, на брань те зоватъ! Жестока, тежка брань, помни! — но велика брань! Драгоценнитѣ народностни добродетели, които българинътъ показва презъ вѣковетѣ, неговата упоритостъ, трудолюбие, смѣлостъ и чутовна храбростъ, сѣ несъмненъ залогъ за крайната победа.

Да се боримъ сѣ убеждението, че велики народи сѣ били само народитѣ, които сѣ владѣли морето!

Чрезъ морски възходъ, да изградимъ величието на България!

БЪРЗОПЛУВНИ ЛОДКИ СРЕШУ ВРАГА

(Едно ново орѣжие и исторiята на създаването му)

отъ Айтелъ Каперъ

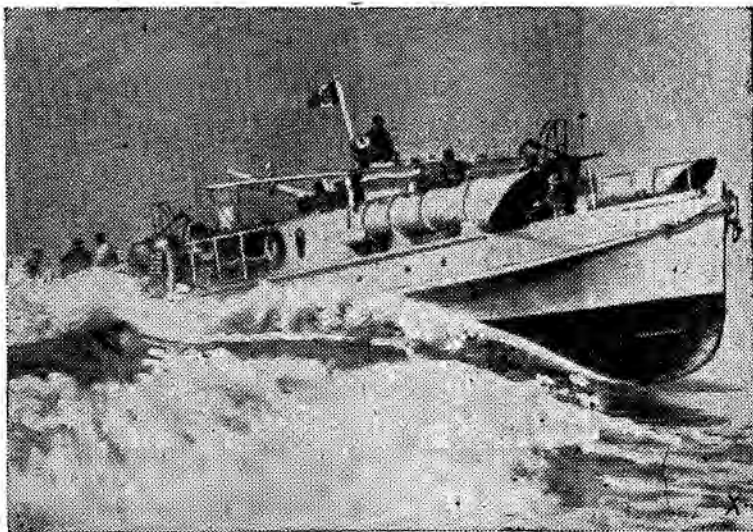
Съвсемъ близу до английския брѣгъ единъ конвой се опитва да достигне въ безлунната нощъ до едно пристанище въ южна Англия. Корабитѣ плаватъ напълно затъмнени и командиритѣ на придружаващитѣ ги мощни разрушители и корвети напрегнато внимаватъ, за да не бѣдатъ нападнати при тая удобна, но сѣщевременно и пълна сѣ опасности тъмнина. Разрушителитѣ плаватъ зигъ-загъ и често отъ тежко натоваренитѣ кораби, освенъ собствения шумъ на мощнитѣ имъ машини, може да се чуе и напѣвното брѣмчене на тѣхнитѣ дизелови мотори. ●

Изведнажъ блѣсва нѣкъде малкъ прожекторъ и едновременно сѣ това се чува въ конвоя силна експлозия. Единъ 4,000 тоненъ корабъ, натоваренъ сѣ муниции, е ударенъ. Буенъ пламкъ изригва нагоре, а малко по-късно, голѣмъ огненъ облакъ освѣтява нощта. Бордовитѣ орѣдия на разрушителитѣ откриватъ огънь, къмъ тѣхъ се присѣдинява и лая на една двойка орѣдия отъ корабитѣ, но въ паниката, която е овладѣла обслугитѣ имъ, наставка взаимно изтрѣбване. Въ това време още веднажъ проехтява въ нощта силна експлозия. Отново една германска торпедна лодка е открила и ударила едно тлѣсто „парче“. Разрушителитѣ се хвърлятъ върху малкитѣ, бързи като стрели единици, и ги обсипватъ сѣ цѣла градушка отъ гранати, обаче тѣ отдавна сѣ взели обратенъ курсъ и се изгубватъ въ нощта. Когато следъ това сѣ се събрали при кораба-майка, всички хора сѣ на лице и отново въ бюлетина на въорѣженитѣ сили може да се съобщи за потопяването на два тежко натоварени транспортни кораби, непосредствено предъ самитѣ брѣгове на неприятеля, сѣ общъ тонажъ надъ 7,000 бр. р. т.

Ето едно събитие между безбройно многото, едно сражение, което е отбелязано безъ всѣкакви украсяващи го епитети, кѣсо и обективно въ дневника на IX-та торпедна флотилия. А това говори достатъчно не само за сѣществуването ѝ, но и за

значението на самитѣ торпедни лодки.

За да разберемъ още по-добре това, нека проследимъ развитието на тѣзи „морски оси“ отъ създаването имъ до днесъ. Първи има идеята за корабъ сѣ торпедно въорѣжение германскиятъ флотски фрегатенъ капитанъ Йоханъ Лупиусъ, изпитвайки своето ново „торпедо змиорка“. За да го подкрепи въ това му направление виенскиятъ морски отдѣлъ при военното министерство дава за опититѣ му канонерката „Gemse“. Обаче този първи торпеденъ корабъ му се вижда твърде бавенъ. Нему се струва, че е много по-важно за успѣха на новото орѣжие то да се хвърля срещу врага отъ малки, нарочно направени бързоплувни лодки, които веднага следъ нападението си, сѣ голѣмата си скоростъ, да минатъ извѣнъ обсега на противниковата артилерия. Както опитниятъ шурмовакъ може да унищожи самъ неприятелския танкъ, така



Бързоплувна лодка сѣ пълна скоростъ срещу врага

трѣбваше да бже съ торпедото и неговитѣ носители за вражеския корабъ. А когато царскитѣ флотъ жѣне добри успѣхи въ войната въ 1877 г. срещу Турция, тогава корветниятѣ капитанъ Тирпицъ поржча при голѣмия корабостроителъ Шихау въ Елбинъ първитѣ германски торпедни лодки. Едно само бѣ очевидно: морската война се пренася отъ брѣговетѣ навътре въ открито море. Следователно, трѣбваше да се употребяватъ, ако се иска да се използва торпедото навсѣкжде, както малки крайбрѣжни корабчета, така и кораби за далечно плаване. Трѣбваше да се помисли, щото голѣмитѣ кораби, като линейнитѣ и кръстосачитѣ, да бждатъ снабдени и съ торпедно въоръжение.

„Husar“ и „Ulan“, „Yäger“ и „Scharfschütze“ се казваха първитѣ, още дървени торпедоносци на германския воененъ флотъ, и вече въ тия имена легна нѣщо символично. Еднакво както леката кавалерия, която въ най-лоши мѣстности нанася своя съкрушителенъ ударъ, така трѣбваше да се действа и съ това ново оръжие. Каквото бѣ дадено отъ тѣзи не повече отъ 100 тона корабчета въ далекоморски плавания, граничеше съ чудо, а всичко това бѣ изкарано до край само съ отличната обслуга, която Тирпицъ самъ си избираше. Всички по-късно прочути презъ първата Свѣтвна война адмирали, прекарваха своето обучение като млади офицери въ торпедната флотилия. Така по едно време великиятъ Шееръ бѣше неинъ командиръ, когато и Францъ фонъ Хиперъ командваше торпедоносецъ отъ сжщата. При прочутото бурно плаване около Скагенъ презъ залива Ямеръ и Велта, мъничкиѣ единици извършиха чудеса. Но още се чувствуваше липсата на машини, които да позволятъ на торпедоносца да развие оная бързина, която притежава днешниятъ такъвъ. Обаче преминаването презъ линията на линейнитѣ кораби—върховното изпитание за командири, навигатори и кърмчи—бѣ безупрѣчно. Съ точностъ до косъмъ преминаваше торпедоносецътъ задъ кърмата на плаващия съ пълна скоростъ линейенъ корабъ и предъ носа на следващия го.

Това върху „учебния плацъ“—Северното и Балтийско морета—бѣ така упражнено, че въ 1916 год. при Скагеракъ отличното изпълнение на прочутия боевъ сигналъ „торпедоносци, атакувайте врага!“ бѣ последното, действително потвърждение, надминаващо предвижданията за качества имъ. Тогава дойде—пакъ въ Свѣтвната война—времето и проявитѣ на малкиѣ, моторни, торпедни лодки. Тѣ се появиха сега предъ Флан-

дърскитѣ брѣгове, и макаръ да бѣха съ опитни цели, изпълняваха задачитѣ си удивително. Най-старитѣ торпедни лодки имаха не малка заслуга при унищожаването на всѣки опитъ за пробивъ отъ страна на неприятеля.

Отъ онази последна година на Свѣтвната война торпедната лодка запази своето положение въ военния флотъ до подводницата, торпедоносеца и днешнитѣ до 3,000 тона изтрѣбители и разрушители. Колко много се бѣше наплашилъ противникътъ отъ германскитѣ торпедни лодки, личи отъ Версайския договоръ, въ който, между другото, най-строгъ забраняваха на Германия да строи повече отъ тѣхъ. Обаче духътъ на „Husar“ и „Ulan“ не можеше да изчезне подъ влиянието на тия глупави запрѣтавания. Дѣлото на Тирпицъ не остана недовършено. Веднага щомъ Германия възвърна правото си на въоръжение, нови флотилии отъ бързоплувни лодки заеха мѣстото на нѣколкото престарѣли единици. Своята дееспособностъ сега тѣ показваха доста чувствително за неприятеля: при действията срещу Полша, по-после на северъ, а на края—край Британскитѣ острови и Сръдиземно море. Сжщо и кждето се касаше за пазенето на нѣкоя брѣгова линия, тѣ проявиха редомъ съ другитѣ видове единици нападателния духъ, присжщъ на германския боевъ флотъ.

При избухването на войната, Англия навѣрно не бѣше си направила смѣтка, че година по-късно Германия ще застане на всички важни мѣста по канала Ермелъ, на Сев. море и на Атлантическия брѣгъ.

Страшната скоростъ, съ която бързоплувнитѣ лодки—върни на своето име—нападатъ, стрелятъ и изчезватъ въ мигъ, схваткиѣ между превъзхаждащи неприятелски и бързи наши единици, даватъ на сражението свое, особено естество. Нападение съ бѣсна скоростъ, дебнене въ мѣглата или нощта, сполучливи клопки—всичко това се смѣня едно следъ друго. Обаче, винаги, когато торпеднитѣ лодки се връщатъ въ базитѣ си следъ победоносенъ походъ и успѣшни изненади за противника, предъ очитѣ на всички се явява ликътъ на Лупиусъ и изпѣква характерния профилъ на великия „адмиралъ-торпедо“ Францъ фонъ Хиперъ. И днесъ тѣхниятъ духъ продължава да живѣе и да създава голѣми грижи на британското и северо-американско адмиралство, заедно съ съкрушителния ударъ въ океана отъ подводницитѣ и надводния боевъ флотъ надъ неприятелскитѣ транспортни.

Превелъ отъ нѣмски: Илия Бойчевъ

СТО ДНИ НА МОРЕ

Плаване съ подводника на Емерманъ въ сурови дни предъ Рио де Жанейро
отъ военния дописникъ Хелмутъ Берндтъ.

Въ бойния флотъ, м. февруари

... и пакъ наоколо само море, ту огледално и синьо, ту тъмно и разпѣнено, ту черно въ непрогледна нощъ, въ която свѣтятъ само звездитѣ и фосфорисциращитѣ струи на бортовата вълна. Нѣкжде стои то въ безвѣтрени области като течено стъкло, за да го видимъ после подъ югоизточнитѣ пасати съ препускащи по него бѣлогривести вълни, които заливатъ кулата и помитатъ всич-

ко по нея и накрая—въ най-голѣмото му ожесточение, подхващайки и издигайки подводника, за да го понесатъ на широкия си грѣбъ и го запратятъ въ следния мигъ съ страшна сила въ образувалата се водна бездна. Обаче, никога не се пречупва голѣмия кржгъ на водната безкрайностъ. Нито най-слабото очѣртание на брѣга, което да ни покаже, че сме достигнали най-после въ оперативната областъ, нито даже свѣтлини на излизашитѣ отъ

бразилските пристанища рибарски кораби, по които да разберем, че поне приближаваме сушата. Огавна се раздължихме съ живот на сушата; с радост говорим понякога за него, обаче тсй си остава все като спомен, към който често простираме ръка, но не можем да имаме никакъв достъп. Ние живеем в морето и се подчиняваме само на неговите закони.

Всичко друго остана само като желание.

Моряците сж особен вид хора, отличаващи се сь стремеха си към морето и лишенията поради отдалечеността от сушата; тс не напускат никога морето, освен ако не сж били много години в него или пък ако в тсх е само любовта към него; който е проплавал много морета, видъл и опознал многото страни на морето, най-трагично е, че сам не вижда накрая она, която, вь бушувашата стихия го обвързва най-здраво към него. Морето може да бжде жестоко. То унищожава хората и корабите безмилостно, и когато при това дойде и войната, опасността става още по-голяма и по-определена. Ко-

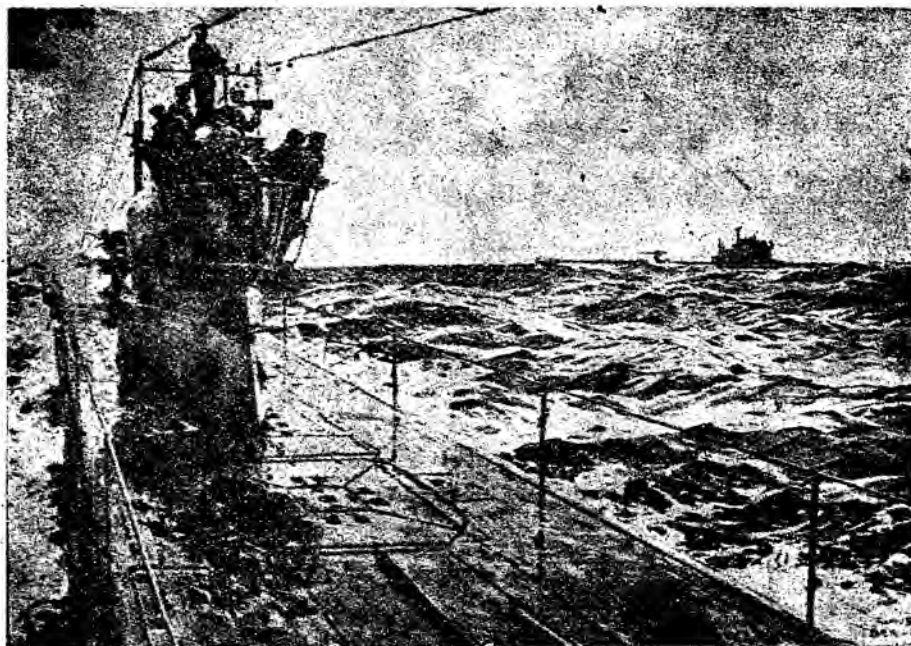
подводник, вь близост на един такъв самолет.

Най-после — подводникът се наклони напред, увеличавайки бързо този наклон отъ приетия носов товар. Кулата преръза повърхността на водата и изчезна — ние сме вече на дълбочина, обаче още не сме се измъкнали отъ врага, тсй като водовъртежът на мсстото на потапянето ще ни издаде веднага. Бомбите нма да се забавят да потвърдят това. Чакаме сь затаен дх, за да чуем прелитането на машината над нас. Чакаме и нищо не правим — тсй, както осжденията на смърт чака на гилотината падането на ножа върху врата му.

Подводникът продължава да потъва все по-дълбоко, обаче още не сме вь пълна сигурност. Това знае всъки отъ нас.

Сега. . .

Дали това сж последните ни секунди? Изведнаж бхме като че сграбчени. Подводникът се разтресе силно. Желзото се оговеше, лампите се разклатиха отъ бомбите, които раздираха водните пластове. Никой не се мръдна. . . Никой не каза



Един подводник, който изпълнява повелите на морето и на . . . войната

гато потъват приятелски кораби, наблюдавайки загиващи другари, без да може да им се помогне, защото морето поглъща безмилостно своята плячка, вь моряка се заражда и голъма омраза към тая водна стихия. Обаче, въпреки всичко, той не се отказва и тогава отъ морето. Той търси това напрежение отъ любов и ненавист към него, като че тази двойственост на моряшкия живот му допада на-много.

Тревога!

Звънецът прозвуча пронизително, и съскайки, звукът премина презь всички помещения на подводника. Тревожният звън раздрусал тллата на всички спящи. Още не бше затихнал този тревожен сигнал, и всички бха по бойните си мста. Капакът на кулата е затворен. Всички чакат вь напрежение и готовност.

Времето течеше бавно. Защо не потъва още подводникът? Сь вска измината секунда, неприятелският „Съндерланд“ се приближава все по-близо, и всъки знае, какво значи, да се потапя

нищо. Стояхме вь готовност. Чакахме сь затаен дх следващи детонации. Обаче, наоколо бше тихо, и само един спокоен глас процепи тишината: „Сега вече „двуглавият“ замина“.

Не мога да си спомня, колко често презь това плаване ни стрскаше тоя тревожен звънец, колко често слушахме скърцането на капака на кулата, когато затворени вь това стоманено тло, чакахме и се заслушвахме. Много пъти се появяваше тази малка точка надъ хоризонта. Това не бше чайка, която търси храна, нито пък нкакво тъмно петно вь облаците. Това бваше винаги неприятелска машина. Ту нкоя голъма хвърчаща лодка, ту нкой изтрбитель или пък нкой земен самолет, мощно построен, брониран и тежко въоръжен. Сь най-нови и бързи машини ни преследваха и още по-зорки и остри трбваше да бждат очите на стражниците.

Веднаж — бхме на екватора и стояхме завързани на борть на един друг подводник — когато се появи изведнаж на запад една сребърна чърта. Не можахме вь никакъв случай до-

статъчно бързо да се отдѣлимъ единъ отъ другъ. Наблюдавахме напрегнато приближаващата се, съ страхотна бързина, летяща крепостъ, увеличавайки съ всѣка измината минута размѣритѣ си. Последната описа бързо една остра джга и се насочи срещу насъ. Отъ около 40 метра височина врѣхлетѣ тя право къмъ насъ, откривайки огънь съ орждията и картечните си, обсипвайки ни съ огненъ дъждъ, попадайки едновременно и въ огнения снопъ на нашитѣ двусантиметрови орждия; ревътъ на моторитѣ се заглуши отъ адския трѣсъкъ на орждията.

Не бѣше ни достигнала още тъмно-сребърната сѣнка, когато се изсипаха бомбитѣ върху ни и ни лишиха за моментъ отъ каквото и да е съзнание за това, което ще стане. Ние бѣхме като слѣпи. Водни стълбове съ огромна височина се издигаха нагоре и се стоварваха върху ни като тъмна стена. Никой не знаеше, какво точно се случи и дали бѣхме още надъ водата или подводникътъ бѣше вече смъртно раненъ. . .

Когато се разкъса сивата завеса, двата подводника продължаваха да се люлѣятъ и удрятъ силно единъ въ другъ. Презъ гъстата мъгла отъ водни капчици успѣхме да забележимъ неприятелската машина, която правейки остъръ завой, се насочваше за ново нападение и още по-ниско се нахвърли върху насъ — само на около 20 метра се носѣше тя надъ водата. Пакъ се откачиха отъ голѣмата сѣнка, две, по-малки. . .

Бомбено нападение!

Обаче морето изглежда, като че ги погълна,

като че парализира веднага страхотното действие на дветѣ бомби. Сега чакъ можахме да разпознаемъ най-опасното за насъ оръжие, съ което ни бѣше нападналъ тся пътъ. Водни бомби! Нѣмахме никаква възможностъ да отдадемъ вжжетата и да се отдалечимъ по-бързо отъ това мѣсто. Ние се суетѣхме още, когато се издигнаха огрени планини отъ вода. Въпрѣки разстоянието, подводникътъ бѣше ударенъ отъ мощния взривъ на воднитѣ бомби. Цѣлиятъ потрепера съ своето стоманено тѣло. Свѣтлината угасна, пушекъ излѣзе отъ дизелитѣ и като че цѣлиятъ подводникъ бѣше ударенъ отъ единъ гигантски юмрукъ. Кърмилото се заклони, компасътъ изхвъркна отъ гнѣздото си, манометритѣ за дълбочина се прѣскаха на изсчета отъ страхотния взривъ. При все това, тѣлото на подводника издърже на страшния ударъ.

Той се показва достоенъ, както и артилериститѣ, които съ спокойствие, въпрѣки бомбитѣ, продължаваха да обстрелватъ неприятеля.

Дали ще успѣятъ да пробиятъ дебелия броня на летящата крепостъ? Около огнения снопъ на едно отъ нашитѣ орждия избухна голѣмъ пламъкъ. Следъ малко, още единъ воденъ стълбъ се издигна надъ морето — последниятъ въ тази борба.

Това бѣше краятъ на неприятелския „Либереитъ“.

Наоколо се виждаше само огледалната повърхностъ на океана. . .

Прев. отъ нѣмски мичм. II р. Дим. Радуловъ

СПОМЕНЪ

(Страница отъ морски дневникъ)

отъ Живко Добревъ

Бѣше хубавъ лѣтенъ день, когато п/х „Евдокия“ ни отведе въ Варна. Предстоеше ни учебно плаване съ К. Н. В. „Стрела“. Нѣколко часа следъ приставането на „Евдокия“ на варненския кей, ние бѣхме на вѣтрохода „Стрела“, където подъ ржководството на подофицера К. се запознахме съ вѣтрилното и стожерно стѣкмяване.

За командиръ на кораба бѣ назначенъ мичманъ С.

Следъ необходимата подготовка за плаване, вечерта тръгнахме подъ пълни вѣтрила съ курсъ Несебъръ.

Следъ Несебъръ посетихме Бургасъ и се отпавихме за Царево.

Поради това, че вѣтерътъ бѣ много слабъ, а трѣбваше да бждемъ въ Созополъ за състезанията на Морската Н. В. часть, можахме да достигнемъ само до р. Царска.

Следъ една разходка съ гребни лодки по рѣката, потеглихме за Созополъ.

Въ Созополъ присѣтствувахме и взехме участие въ състезанията.

На следващия день следъ свършване на състезанията, рано сутринта се отправихме за Варна. Следъ нѣколкократни счупвания на курса, излѣзохме отъ созополския заливъ и легнахме на курсъ н. Емона. Имахме пълень дѣсенъ вѣтеръ отъ срѣдна сила.

Докато дежурната стража бѣ на стражъ, свободнитѣ се занимаваха съ лични работи, а по-голѣмата часть се забавляваше на палубата.

Бѣхме малко преди траверса на Несебъръ, когато се подаде команда за намаляване на вѣтрилата.

Нѣкъде къмъ носъ Емона се очѣртаваше вече тъмната ивица на приближаваща се лѣтна буря.

Едва бѣхме успѣли да свиемъ първото стѣрчилно и кърмовото вѣтрила, и да намалимъ главното, и корабътъ се наведе силно подъ първитѣ удари на вѣтъра. Вѣтрилата се издуха силно, тегличитѣ се обтегнаха като струни. Стариятъ стожеръ на кораба започна да прѣщи. Корпусътъ започна да скърца.

„Никой да не стои въ подвѣтрената страна!“ чу се гласътъ на командира. Имаше опасностъ да се счупи стожера.

Малко само следъ това, тегличътъ на второто стѣрчилно вѣтрило изплющѣ, а самото вѣтрило се прѣсна отъ горе до долу. Рогатката, на която бѣ прикрепенъ теглича, не можа да издържи силния напоръ на вѣтъра и се отскубна отъ гнѣздото си. Съ голѣми усилия второто стѣрчилно вѣтрило бѣ свалено и прибрано.

Поради силния относъ, правилниятъ курсъ на кораба не можеше да бжде поддържанъ.

„Курсъ Несебъръ“, — изкомандва командирътъ на кърмчията. И този курсъ не можа да бжде поддържанъ. Отпавихме се за Бургасъ.

Междувременно вѣтерътъ изгуби часть отъ своята сила. Започна да се смрачава.

Къмъ траверса на Поморие се скъса лодката ни, която влачехме на влѣкало. Съ забелязването

на това, веднага последва бърза маневра — повърът през вълноръза. „Стрела“ се насочи към собствената си лодка. Корабът мина на около един метър от лодката. Въ мига на преминаването на кораба покрай лодката кандидат-подофицерът Н. И. съсмъл скокът се озова в нея и я прикрепи на вжето, което държеше в ръката си, и чийто край бѣ прикрепенъ на кораба. Маневрата, макаръ и доста опасна при даденитѣ обстоятелства, излѣзе сполучлива. Само нѣколко мига следъ забелязването на скъсването на лодката, корабътъ лежеше на стария си курсъ.

Вѣтрътъ намали значително отъ своята първоначална сила.

Запалиха и входнитѣ фарове на бургаското пристанище. Едва сега забелязахме, че се намираме въ „мъртвата зона“ на бургаския фаръ, а това ще рече, че при наличното вълнение и газенето на кораба, рискуваме да го блѣснемъ въ нѣкоя подводна скала.

При новосъздалото се положение, предъ видъ и на това, че корабътъ се нуждаеше отъ известно потягане, а и вѣтрътъ се бѣ обърналъ на попътенъ за Созополъ, командирътъ ни реши да се отправимъ за тамъ.

Намираме се вече въ созополския заливъ. Вѣтрътъ спрѣ съвсемъ. Корабътъ се движи още само подъ силата на своята инерция: вѣтроходътъ не слушаше вече кърмилото си. Вървимъ съвсемъ бавно, но положително къмъ сблѣскване съ червената мигалка на Созополъ. Много за разсждаване нѣма — въ този решителенъ мигъ двама отъ насъ скачатъ бързо въ лодката, съ нѣколко удара на греблата се озоваватъ предъ носа на вѣтрохода, взиматъ носовото му вжже и го отклоняватъ въ страни отъ мигалката. Нѣколко минути следъ това „Стрела“ лежи на котва въ заливчето между острова, вълнолома и града. Освенъ стражникътъ всички останали почиватъ.

Още презъ нощта идватъ на кораба и се осведомяватъ за състоянието му и неговата обслуга мичманъ Р., командиръ на група учебни кораби и мичманъ И. командиръ на К. Н. В. „Камчия“.

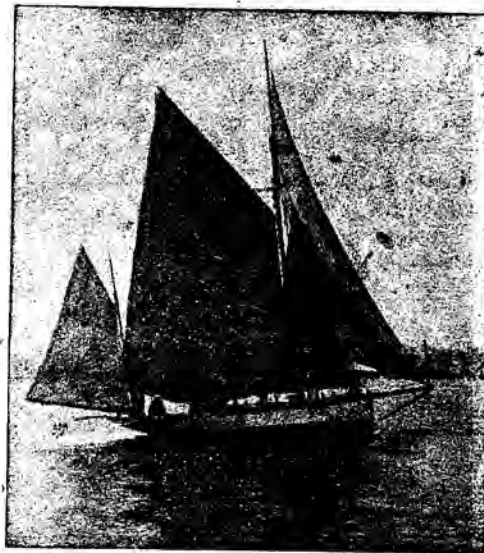
На сутринята рано-рано ни посещава и капитанъ Ц. началникъ на Морската учебна на Н. В. часть. Веднага следъ закуската започна потягането на кораба и изкърпването на скъсанитѣ вѣтрила. Въпрѣки, че е недѣля, никой не пожелава да излѣзе въ градски отпускъ въ Созополъ. Корабната работа ни е по-привлѣкателна отъ отпуската. До вечерята всичко бѣше въ пълна изправностъ и корабътъ отново готовъ за пътъ.

На другия день, рано сутринята, още по тъмно „Стрела“ се намираше между двата острова на пътъ за Варна.

Небето бѣ покрито съ тежки оловни облаци. Вѣтрътъ — свършено слабъ, и едва-едва потрепваха вѣтрилата на кораба.

Следъ около два часа успѣхме да се измъкнемъ отъ канала и легнахме на курсъ н. Емона. Въ въздуха се чувствуваше приближаването на лѣтната буря.

Едва се бѣ стъмнило, и първитѣ признаци на бурята бѣха на лице. Но ние бѣхме готови. Корабътъ бѣ съ намалени вѣтрила. Несебъръ се намисли малко задъ траверса ни. Голѣмата тъмнина се продираше отъ огромни свѣтковици. Започна и проливенъ дъждъ. „Стрела“ бѣше полегнала силно отъ силния, равномеренъ вѣтръ и въпрѣки намаленитѣ си вѣтрила, имаше една скоростъ отъ около 7—8 вжзли. Въпрѣки неприятното време, всички бѣхме въ повишено настроение и закачки-тъ не преставаха. Причината за това бѣ скоростъта, съ която се движихме.



Учебниятъ вѣтроходъ „Стрела“

При една свѣтковица видѣхме въ лѣво по кърмата ни К. Н. В. „Асенъ“, трѣгналъ по заповѣдъ отъ Созополъ, кждето бѣше за състезанията, за Варна. Изглежда че по сжщото време сж ни забелязали и отъ „Асенъ“, защото мигъ само следъ това сигналната му лампа засвѣтка. Питаха ни дали се нуждаемъ отъ помощъ. Ние отказахме и следъ размѣната на нѣколко още сигнала, „Асенъ“, движейки се съ моторъ, мина покрай насъ и изчезна въ тъмнината.

Малко следъ това стражникътъ отбеляза въ корабния дневникъ траверса на н. Емона.

Следъ време вѣтрътъ отслабна и „Стрела“ продължи пѣтя си съ пълни вѣтрила.

На разсѣмване „Стрела“ лежеше на котва предъ военния кей на варненското пристанище. Следъ вдигането на знамето, ние напуснахме К. Н. В. „Стрела“ и се разпредѣлихме по торпедоносцитѣ, кждето трѣбваше да продължи нашето морско образование.

М О Р Е Т О

отъ Стефанъ Дончевъ

Нѣкои казватъ, че морето не заслужава внимание, защото се губѣло въ своята еднообразностъ: вода, само вода, и нищо повече! Произволно изсипана или разпилѣна отъ Твореца тукъ и тамъ по земята, водата била само листъ хартия, на който отпосле четката на Твореца е изрисувала чудната картина — приказно хубавъ и тъй раз-

нообразенъ свѣтъ — свѣта-суша. И както изправениятъ предъ художествената картина се очарова отъ изкуството, вложено въ нея, а не отъ листа хартия, така и човѣкъ трѣбвало да се радва на свѣта-суша, който билъ картината на Твореца върху бѣлия листъ — морето!...

Отричатъ напълно морето, казвайки: „ако на-

истина морето би било толкова хубаво и разнообразно, човъкът отдавна щеше да заживее в него, а не да търси красотите на сушата“...

За хубостта и разнообразието на морето искам да говоря.

Морето е мѣстото, където е вложено и съсредоточено най-големото разнообразие. Никъде в природата не съществуват такива бързи промѣни в вида, цвѣта, формата и всичко въобще, както в морето. Никъде другаде промѣните не настъпват тъй изненадващо, за толкова кратко време, както в него. Затова именно то е предмет на внимание и постоянно изследване. Морето в своето разнообразие крие една загадка, — тайна, която малцина познават.

Ясен, слънчев ден. Чисто огледално море посипано с ослѣпителен слънчев прах. Само след минута огледалото се набръчква, губи своя блѣсъкъ. Морето съблича златистата си мантия. Редят се мигове, мѣнят се багри така бързо и толкова различни една от друга. Незнам дали другаде може да се намѣри такава бърза промѣна и такъв богат избор от цвѣтове, каквито дори слънчевият спектър не познава. В следния миг се прѣсват като изгървани от торба, бѣли зайци и заскачват неспокойно. Ето скоковете се увеличават. До преди малко набръчканото море вече е развълнувано. Слънцето се е скрило зад тъмен облак. Вѣтрът извива кръшен танец по водната шир, необеспокояван от никого. Морето запѣва неспокойна пѣсен с все по-усилващ се ритъм и такт.

Ето и началото на голѣмитѣ вълни. Морето вече не пѣе, а бучи, реве. Бѣсен вой, хаос от вълни, пѣна и кипещ. Морето излива всички си гнѣвъ и отрова.

А само преди нѣколко мига то бѣше тъй спокойно, така смиренно и сънно!

Е добре, кажете, къде другаде в природата събитията и промѣните настъпват тъй бързо и в тъй кратко време? Има ли нѣщо по-разнообразно от морето?....

Погледнете морето в ранна утрин, когато жаркото слънце го цѣлува с огнена усмивка. Вижете го по обѣд с разпилѣни по него безброй много най-разноцвѣтни слънчеви диаманти. Или загледайте го вечер предъ кърваво червения залъз, — картини една от друга по-разнообразни по хубост и съдържание, каквито само четката не неподражаема художник — Творецът Бог — може да рисува...

Виждали ли сте морето вечер, когато луна-та се оглежда в маслено кадиѣнитѣ му тъмни води?

Плутували ли сте с лодка нощ, когато водата фосфорно свѣти при всѣки плѣсъкъ на греблата?

Вслушвали ли сте се в глухия шепот на вълнитѣ?

Чували ли сте тѣхната тайнствена пѣсен?

Познавате ли гнѣва на морето?

Разбирате ли какво то ни говори, когато се смѣе, лудува и бѣснѣй?

Всичко това звучи като приказка. Истината трѣбва да се схване от сърцето и душата, да се изживее с всички чувства, за да се разбере тази истинска приказка!

Ако вие сте влюбени и искате да сподѣлите своя любовен копнеж, да възкресите спомена за

вашата любов, застанете предъ морето, когато то е най-хубаво, когато завладѣва и пленява. Всичко красиво, което познавате в „нея“ ще го видите и в морето, ще почувствувате нейната усмивка, нейния зов. Тогава може да изкажете и своя възторг, дори да побеседвате с морето. То ще ви изслуша, сѣщо както ви слуша и „тя“. И бждете увѣрени, че ще ви отлекне, защото морето е най-добрия приятел на влюбенитѣ, на когото може да се довери всичко и безъ страх, защото то знае да пази тайна.

Или може би сте поет и искате да се вдъхновите, за да творите? — Потърсете морето! То е най-добрия вдъхновител на поетитѣ. Когато възпѣвате младостта, красотата и хубавото в живота, съзерцавайте красивото тихо море; когато пишете за бурния живот, живота-борба — наблюдавайте бурното море; описвате ли ада, гледайте пакъ морето, когато то е сѣщински ад. И вие нѣма да сбъркате, защото в чудно красивото, бурно и адски ревящо море, ще видите живота, такъв, какъвто е в действителност: — живота — щастие, живота-борба, живота-ад!

Ако пъкъ сте философ и искате да откриете тайнитѣ на битието, търсете неизвестното в живота, обърнете се пакъ към морето, защото за всѣка водна капка, за всѣко зрънце пѣсъкъ или бѣло камъче, говори цѣла епоха. Повечето от великитѣ мже, когато исках да разбулят тайната на живота, стояха изправени предъ тайната-море. В него тѣ виждаха голѣмия океан от истини, който стои и чака своето разрешение. Предъ лудетѣ на науката — откривателитѣ — стои тежката задача, да прозрат морето, да извлѣкат от него всички облаги за живота, да се направи използваемо това огромно количество нагромадена творческа мощ-вода — и да се впрегне в полезна работа.

Ако вие сте пострадал и нещастен човѣкъ, ако в главата ви бушува хаос, застанете пакъ предъ морето, когато то е нещастно и се бунтува: голѣми вълни, силни удари в брѣга, но твърди сж скалитѣ. Гранитна е и човѣшката глава. Мислитѣ-вълни я блѣска с силни удари, но никаква буря не е в състояние да я разбие...

Сега сте вече щастлив. Може би лодка с бѣли вѣтрила ви носи по празнично тържествуващото море? Колко блѣсъкъ! Каква красота!... Наоколо всичко е весело. Задоволство се чете и в вашето лице. В главата ви е тихо и леко както около вас. Вие летите, носени от вълнитѣ на щастieto-морскитѣ вълни.

.....

За ония, които не познават морето, то може да е олицетворение на еднообразието — сива и безцвѣтна маса, вода. Но за моряцитѣ, които сж срастнали с него, живѣят в него и чрезъ него — то е всичко и надъ всичко.

Затова моряцитѣ и морето си приличат. Тѣхният живот е така разнообразен, както е разнообразно и то, защото моряцитѣ сж синове на една обща майка — хубавото и разнообразно море!

Сродени с морето, влюбени в неговата красота и мощ, очаровани от неговата тайна и величие — тѣ сж провъзгласили воднитѣ простори за своя втора родина и сж нагодили трепетитѣ на своитѣ смѣли сърдца с трепета на великанското сърдце, с което диша, живѣе и властвува водната стихия.

СТИХОВЕ

отъ Петъръ Д. Петровъ

МОРЕ

Щомъ сутринъ изгрѣятъ сребристи лъчи,
тѣ съ нѣжна милувка те тихо докосватъ:
азъ виждамъ—ти трѣпнешъ, и пѣсень звучи,
а чайки надъ тебе лениво кръстосватъ.

Когато пъкъ вечеръ луната огрѣе
съ блѣсъкъ лазуренъ твоята ширь—
за чудни мечти сърдцето купиѣе,
съ обичъ за тебе, вълшебенъ кумиръ.

А буря надъ тебе, когато витай,
и бездни прегръдки студени разтварятъ—
отъ гордостъ велика душата сияй
и чувства неземни тогава я галятъ.

МОРСКИ ХЕРОИ

Надвесенъ надъ борта въ тихата нощъ,
неволно си спомнихъ за тѣзи, що бѣха
бранители родни, що съ воля и мощъ
за тебе, Родино, достойно умрѣха.

Замисленъ азъ дълго се взирахъ въ тъмата—
тамъ нейде навътре въ морето отнесенъ—
и чувствахъ какъ споменъ вълнува душата,
разливайки въ нея хвалебствена пѣсень.

Пѣсень безсмъртна за жертви безбройни,
за низа безкрайна отъ смѣли сърдца,
за образи сѣтли, за доблестни воини,
загинали гордо въ славна борба.

И сякашъ предъ мене съ лица обгорѣли
отъ борбата трудна съ морскитѣ бури,
ги виждахъ все снажни; все вихрено смѣли
да гледатъ въ безкрайнитѣ сини лазури.

Вий паднахте рано, но гордо, безъ срамъ,
а намъ завещахте да пазимъ достойно
Родината света. Въ миръ или бранъ—
следъ васъ ще вървимъ. Вий, спете спокойно!

7000 ГОДИНИ КОРАБОПЛАВАНЕ

отъ ВАНЪ ЛООНЪ

(продължение)

Върху острия корабенъ носъ римлянитѣ сж построявали нѣщо като висока кула. Отъ тази кула римскитѣ войници сж скачали върху неприятелския корабъ, и тамъ съ щитъ и сабя сж го превземали като брѣгова крепостъ.

Отъ много тогавашни изображения изглежда, че тарантъ е билъ толкова голѣмъ, колкото и самия корабъ. Но това не е било вѣрно. Когато този носъ, подобренъ и увеличенъ, е нанесълъ голѣми поражения, каквито финикийскитѣ и гръцскитѣ кораби не сж могли да направятъ, това е предизвикало силно впечатление, и художниците, за да бждатъ вѣрни на мълвата, сж ги рисували така грамадни, та сж жертвували действителността. Сжщото тѣ направиха две хиляди години по-късно, когато за първи пътъ се появи танка. Кръстъ на действителността и нейното изкуствено изображение — ще кажемъ ние.

Щомъ като завърши борбата между Римъ и Картагенъ, и Срѣдиземното море станъ италианско, римлянитѣ прекратиха всѣкакви грижи за по-нататъшното развитие на своя флотъ. Тѣхното свѣтов-

но царство можеха да управляватъ по суша, а римлянинтъ въобще не е обичалъ морето. За римскитѣ legioneri разстоянието не е амало значение. Тѣхната издръжливостъ въ походитѣ е далечъ надминава тази на Наполеоновата армия, при все че Наполеонъ е билъ типиченъ италиански „Кондотиеръ Бонапартъ“—кой е измислилъ приказката за „Френски“ Наполеонъ?—който е билъ голѣмъ специалистъ за пренасяне голѣми човѣшки маси въ най-късо време. Римскиятъ флотъ скоро е изпадналъ въ занемареностъ, но това не значи, че сж престанали да строятъ кораби. Напротивъ: щомъ като римската държава се разшири и започна да губи земеделския си видъ, селянитѣ се преселваха въ градоветѣ, като оставяха полетата на дивитѣ животни, а нивитѣ обрасваха съ бурени. Когато маситѣ сж разбрали, че щомъ като почнатъ да мърморятъ страшната дума „революция“, получавали сж безплатно храна и покривъ, вече нищо не е въ състояние да ги накара да работятъ. Римскиятъ сенатъ е трѣбвало да храни тѣзи милиони отъ мъже, жени и деца. Тѣ сж изпълва-

ли шест етажните римски здания и сж давали на свѣта да вкуси отъ пролетарската диктатура. Сж-ществувалъ е само единъ изходъ отъ това затруднение: трѣбвало да изхранватъ масата съ вноса на зърнени храни.

Още въ грѣцко време, южна Русия е била известна като свѣтовна житница, но за тогавашните кораби е било необходимо нѣколко месечно пѣтуване, за да изминатъ разстоянието между Кримъ и Италия. Затова сж избрали морския брѣгъ на западното Срѣдиземно море като хранилище за Римъ, а хиляди малки кораби сж били на пѣтъ да носятъ жито отъ Сардиния и масло отъ Сицилия къмъ градъ Остия.

Древната Остия е била пристанище на стария Римъ. То е лежало на устието на р. Тибъръ на двадесетъ и единъ километъръ отъ Римъ, и още отъ ранни времена градътъ Остия е билъ прочутъ като тържище на соль. Тогавашните кораби, съ които сж пренасяли зърнени храни, не сж имали повече отъ 20 тона водоизмѣстване. Това е било единственото пристанище, отъ което свѣтовниятъ главенъ градъ е билъ въ зависимостъ въ продоволствието си съ храни и дървено масло, и съ право римляните сж казвали: който владѣе Остия, владѣе и Римъ. А това пристанище е било изложено на югозападните бури и всѣка година сж ставали около по 200 вѣтрохода жертва на вѣтроветъ въ самото пристанище.

Рѣката Тибъръ е влачила много тиня и скоро е засипала устието си. Цезаръ, човѣкътъ на дѣлото, е разбралъ, че това пристанище нѣма повече никакъвъ смисълъ и затова малко по-насеверъ отъ Остия, построилъ съвършено ново пристанище съ вълноломъ и фарове. Но и това пристанище е давало закрила само на кораби съ плитко газене.

Корабитъ безъ добре защитено пристанище сж сжщо така безполезни, както самолети безъ мѣсто за кацане. Затова римските търговци сж били принудени да иматъ само малки кораби, докато се построи подходящо пристанище.

Това е всичкото, което може да се каже за корабитъ на стария свѣтъ. Защото преди 2000 години е било не както днесъ, а обратно: народъ, който е владѣелъ земята, той е билъ и господаръ на моретата! Последниятъ бой между римските „земни плѣхове“ и финикийските мореплаватели, въ лицето на тѣхната картагенска колония, е завършилъ пакъ на брѣга. Морскиятъ бой при егадските острови до Сицилия е билъ отъ голѣмо значение, но не отъ решаващо значение. Боятъ при Цама билъ е край на борбата, но той е станалъ на сушата.

Между това, единъ римски генералъ въ похода си презъ континента е достигналъ до едно мѣсто, отъ кждето не е можалъ да върви по натакъ, безъ да не си намокри краката. Тукъ римляните сж се срѣзнали за първи пѣтъ съ северните моряци, които сж направили прочутото Срѣдиземно море отъ второстепенно значение, а Атлантическия океанъ е станалъ срѣдище и изворъ на новата цивилизация. Тази важна случка е станала презъ 55. година преди Христа, когато Цезаръ е застаналъ съ своя клиперъ северно отъ Кале и презъ мъглата е гледалъ къмъ английския брѣгъ.

4. Какъ е започнало корабоплаването въ Северна Европа

Нито единъ римски корабъ не се е запазилъ до сега, а сжщата участъ е постигнала и корабитъ

на старитъ гърци и финикийци. Напримѣръ, ние попаднахме на останки отъ лодки, които сж строени следъ заминаването на римляните отъ островитъ въ Северно море.

Намѣрениятъ въ 1886 год., нѣкжде въ Линкълнъ—Англия, корабъ не е било нищо друго, освенъ единъ дѣнеръ около шестъ метра дългъ и метъръ и половина широкъ; а двата края запушени съ дъски. Подобни кораби и днесъ ще срещните нѣкжде въ Тихия океанъ, а сжщо и въ малките швейцарски езера, кждето сж се запазили още отъ преди историческо време. Тогава по тѣзи езера е имало наколни села, построени отдалечено отъ брѣга. Малко следъ намирането на едностранните лодки въ Англия, били сж намѣрени подобни и въ Дания. Очевидно, такива лодки сж използвали всички северни народи, и щомъ като се отнася до хралупенъ дѣнеръ, това нѣма да ни занимава дълго. Ако се опитаме, посрѣдствомъ редъ последователни обсъждания да се доберемъ до заключението кжде, кога и какъ сж започнали строежа, ще установимъ, че тѣзи кораби показватъ значителни подобрения отъ тѣзи на Тихия океанъ и въ Срѣдиземно море, а тѣзи подобрения сж отъ голѣмо значение.

Пригответитъ лодки отъ хралупатъ дѣнеръ трудно се държатъ въ рѣка, а още по-трудно понасятъ товаръ; въ сравнение съ индийската „кану“. Ако рѣката или езерото не сж гладки като огледало, то дѣнерната лодка винаги ще загриба вода, и ако не потъне, то тя е наполовина пълна съ вода. Подобна лодка въ студенитъ води губи всѣкакво практично значение. За да избѣгнатъ това неудобство започнали съ дъски да повдигатъ дветъ страни. Въ повечето случаи сж поставяли и втори редъ дъски, които сж прикрепяли на първия редъ съ скоби и кожи, и така дѣнерътъ станалъ истински корабъ!

Щомъ като почнали да работятъ по-добре съ чука, триона и други инструменти, северните народи започнали да поставятъ отѣжре и дървени ребра, които поели вече сложната обшивка. Колкото тази обшивка се е повдигала, толкова корабътъ е събиралъ повече товаръ и толкова по-дълбоко е потъвалъ дѣнера. И така, този дѣнеръ, който въ началото е билъ самия корабъ, сега става килъ на кораба, и така и до днесъ килътъ живѣе до 10—12 метра подъ водата.

Драги читатели, ако видите на кино поставянето кила на 70 хиляди тоненъ корабъ, спомнете си дѣнера, който преди нѣколко хиляди години северните народи сж използвали като корабъ, преди Колумбъ да се обяви като адмиралъ на океана и дълго да се спазарява съ собственицитъ на три малки вѣтрохода.

Съ известна целъ приехъ азъ развитието на „дѣнера въ килъ“ въ северните народи, защото тамъ е много по-лесно да се намѣри достатъчно голѣмо дърво, отколкото въ южните страни. Въ северните страни горитъ сж слизали до морския брѣгъ и е било много лесно да се отреже или да прегори единъ дѣнеръ и да се пусне въ водата. Че едностранните кораби съ килъ сж били нѣщо ново за другия свѣтъ, виждаме отъ повторенията на Цезаръ въ „достопамената“ писмена защита. По-късно, когато е трѣбвало да пренесе своята войска презъ една голѣма рѣка, той е заповѣдалъ да се построятъ такива лодки, каквито сж видѣли по брѣга на Северното море.

Предполага се, че цезаровите кораби не са били нищо друго, освен като подобните, които по това време са били разпространени във Англия и Ирландия, както хиляда години по-рано са били разпространени във Вавилония и Сирия. Без точни доказателства ние знаем, че още преди появата на римляните в канала е имало съобщения с континента. Според историята на земята, канала и Северното море са с по-нови дати, и Англия е била откъсната от континента малко преди човекът от Урал да е достигнал западния бряг на Европа. Ще бъде неблагоприятно ако допуснем, че при това преселение, народите по двата бряга на Северното море не са имали контакт помежду си. Тъй като нуждата е майка на откритията, северните народи са усъвършенствували някакъв кораб, който им е позволявал да поддържат връзка помежду си.

При задължителното занятие в плетене на кошове в Британските острови — тяхната способност е направила много голямо впечатление на римляните и затова те заграбили няколко и ги изпратили във Рим, за да се запознаят с тази таинственост — все пак е съмнително дали са могли с такива кошове да преминават канала.

По всяка вероятност, британците са притежавали още много по-рано някакъв кораб, с помощта на който са могли да преминават кж-сити води на канала между Острова и континента, също както и шведите тогава са имали лодки, с които са преминавали Зунд и са нападали Дания.

От писмата на Цезар се научаваме, че на континента в Бретан са живели хора, които са могли да построят дървени кораби. Тези хора са били венети. Имало три вида венети. Едините са живели в северната част на Адриатическото море — Венеция, другите са живели в Галия на Атлантическия океан и третите са източните седи на германците, които се казвали вендети. Когато Цезар е нападнал венетите при устието на р. Лоара от дървените кораби на неприятеля той е претърпял голяма загуба. Цезар описва лодките на венетите, че са били построени много здраво, и били почти непотъваеми.

Рядко е имало римски генерали, които да дават някакви сведения. Затова тук давам почти всички сведения, които имаме за някогашните британски кораби; а също и оскъдните остатъци, които са намирани при разкопките през последните петдесет години. Действително, Цезар е направил големи приготовления против Британия, като е построил нарочен флот, но ние не знаем дали корабите му са имали кил или са били салове.

Насъ друго ни е известно. Ние знаем, че тридесет дни след като е заповядал да сѣкат необходимите дървета, той е вече преминал канала. За един месец могат да се направят достатъчно салове за пренасянето на два римски легиона, но за толкова късо време е невъзможно да се построят кораби, които да вземат такова количество войници. Остава необясним въпросът: как тези салове са преминали от единия до другия бряг на канала? По всяка вероятност са взели под наем, купили или са заграбили галери, които на вѣквало са прекарвали саловите през канала. Въ всеки случай, на 55 г. пр. Хр. римляните са стигнали на английска земя и са останали там, докато Галия е била завладяна

от тевтонския народ, който в първата половина на петия век сл. Хр. е прекъснал всякаква връзка с Рим. Римляните са владѣли Англия много по-дълго време, отколкото днес вѣлата раса владѣе Америка.

За съжаление, след Цезар нито един генерал или губернатор не се е погрижил да ни даде каквито и да било сведения за дейността на корабостроенето. Колкото се отнася до келтските поданици, те са си поставили за цел да премахнат всякаква следа от петте вековното римско владичество — задача, която е получила пълната подкрепа на техните арийски братя от татък морето — така че веднага след тях изглеждало, като че ли този епизод никога не е съществувал. Съ това са изчезнали и свидетелите на тогавешните кораби, и ако искаме да получим представа за тях, ще трябва да се обърнем към косвени средства.

Тези косвени материали ни доказват, че северните народи са познавали много добре изкуството в корабостроенето. Защото скандинавските народи са правили своите набѣги само с своите високо мореходни кораби. Аз вече направих това заключение, когато говорих за финикийците; също и те са трябвало да са притежавали добре построени кораби, които да издържат и дълги пътвания, за да достигнат до Конго и да минат нос Добра Надежда.

Остатъците от няколко викингски кораби могат да ни служат като доказателство, че в северна Европа са строили кораби с голяма мореходна стойност. Първият викингски кораб е намиран в Дания през шестдесетте години на миналия век. По всяка вероятност, този кораб води началото си от петия век сл. Христа; най-големият от тях е бил 21'3 м. дълъг. По-късно са намирани в Норвегия много по-запазени кораби, един от които — така нареченият Гокшадски кораб е открит в 1888 г., а корабът Озеберг е изкопан в 1893 г. в фиорда на Осло, и който е напълно запазен, а това е от голямо значение. Гокшадският кораб сега се намира в Осло и всички се чудят как е можало да се запази в това състояние.

Тези кораби завършват своя живот като надгробни паметници на прочути водачи. Викингите са имали следния обичай: когато някой водач или жена умре, то неговият труп са поставяли в някой стар кораб, с който, през живота си е имал големи и щастливи преживявания. На тѣлото са поставяли всичкото оржие и всички накити, а при случай и всички военнопленници. Всичко това е било дълбоко заравано или покривано с камъни. Тези пирамиди са оставени под закрилата на божества, за да се изтръгне от модерните антрополози очудването: „Каква чудна находка, и до най-малките подробности напълно запазен викингски кораб!“ След този тревожен вик, съвременният изследвач взима метъра, отваря бележника и записва:

„Дължина на кораба 23'5 м., дължина на кила 19'8 м. височина 1'75 м. ширина 5 м. Отношението между широчината и дължината е 1:5; корабите са били по-широки отколкото римските военни кораби, на които отношението на широчината към дължината е било 1:8. Викингските кораби са били по-тѣсни от търговските римски

кораби, съ които сж пренасяли зърнени храни, а именно 1:3, а даже и 1:2.5 м.

Отъ дветѣ страни на кила на викингскиятъ корабъ се е издигала обшивка отъ дъски въ два-надесетъ реда, а десетиятъ редъ отъ кила нагоре е билъ значително по дебелъ отъ другитѣ. Това не е била дъска, а добре изработена греда въ видъ на буквата L, която е давала особена здравина на кораба при водолинията. Ребрата сж достигали до тази греда, а на дъното сж били закрепяни съ металически скоби. Обшивката сж закрепяли за ребрата и помежду си съ желѣзни заклѣпки.

Трудно е да се опредѣли точната дата на този викингски корабъ. По всѣка вѣроятностъ той принадлежи къмъ осмия вѣкъ на нашето лѣтоброене и споредъ сегашнитѣ разбирания е ималъ около 30 тона бруто. Какво е това? Подъ бруто тонажъ разбираме цѣлия обемъ на кораба.

Нето регистъръ тона се получава, като отъ бруто регистъръ тона извадимъ обема на помѣщенията на машината, кабинитѣ кждето живѣятъ моряцитѣ и помѣщението, кждето се поставя горивото. Накжсо казано, нето регистъръ тона е обемътъ на кораба, който се използва за търговска цель.

Викингскитѣ кораби сж имали по единъ стожеръ, кѣйго е стоялъ на около единъ метъръ напредъ отъ срѣдата. Когато не сж използвали стожера, тѣ сж го сваляли къмъ кърмата. Корабътъ е ималъ помѣщение за обслуга отъ деветдесетъ души. Тѣзи кораби сж имали една особеностъ: обшивката не е била гладка, а се е припокривала.

Тѣй като и днесъ още правимъ разлика между гладка обшивка и съ препокриване, то нека да ги опишемъ. При случая съ припокриване—горниятъ край на всѣка дъска се препокрива съ долния рѣбъ на горната дъска. Всички дъски се заковаватъ съ заклѣпки. При гладката обшивка рѣбоветѣ се допиратъ плѣтно единъ до други, а дъскитѣ сжщо така се заковаватъ съ заклѣпки. Когато се изправите предъ нѣкоя лодка, още отъ първия погледъ ще можете да различите, дали е съ гладка или съ препокрита обшивка.

Всички викингски кораби, които сж достигнали до насъ сж съ препокривна обшивка, а много рибарски лодки и днесъ иматъ сжщата обшивка. Като тѣхна крайна противоположностъ можемъ да смѣтнемъ гомѣмитѣ рибарски лодки, които преди руската революция сж пренасяли дърва отъ Финландия за Ленинградъ.

Толкова за викингскитѣ кораби. Сега идва най-важния въпросъ, дали сж били мореходни и дали сж изпълвали предназначението си като военни кораби. Отговорътъ на двата въпроса е „да“. Бързото разрушаване на много крайбрѣжни села и градове въ Европа сж достатъчно доказателство за тѣхната мореходностъ. Сжщата участъ е постигнала и индийцитѣ, когато севернитѣ люде сж изтеглили своитѣ кораби на брѣга на Лабрадоръ и сж прогонили мѣстнитѣ жители.

При това, викингскитѣ кораби сж били много леки и сж могли много лесно да се възкачватъ върху вълната, докато тежкитѣ римски кораби е трѣбвало да рѣжатъ вълнитѣ, като голѣма частъ отъ вълната е падала и заливала цѣлата палуба. Съ изключение на Източното и Северното морета, тѣзи кораби сж плавали само въ дълбокитѣ води. А колкото се отнася до изтеглянето

имъ на брѣга, било за почивка на обслугата или за поправка на обшивката, това не е представлявало голѣма трудностъ за обслугата, която се е състояла отъ 40 человекъ, а както вече казахме корабътъ сж билъ много леки.

Какво е било управлението на корабитѣ, това не знаемъ. Но изглежда, че кърмилото, което е било на дѣсната стена, е добре чувствувало налягането на водата и въ боя лесно сж маневрирало. Естествено, тѣ сж имали и вѣтрила, и севернитѣ люде при своитѣ далечни пжтувания къмъ Исландия, Гренландия, Америка и до западното крайбрѣжие на Африка до устието на р. Конго, сж използвали главно силата на вѣтъра. Посрѣдствомъ пѣснитѣ, до насъ сж достигнали доста пжтни записки и военни известия, но нищо не ни издава какъ тѣзи моряци сж се държали на открито море. Ще трѣбва и тукъ за лишенъ пжтъ да спомена, че трѣбва да турнемъ крѣстъ и да отменимъ безъ всѣкакво внимание на това, което художницитѣ и поетитѣ ни сж оставили, защото въ тѣхната фантазия нѣма нищо, което да ни напомня действителността.

Днешнитѣ норвежци искатъ да проникнатъ задъ кулиситѣ, като направили сжщото, каквото Наполеонъ III е направилъ. Въ 1893 г. реконструирани Гокшадскиятъ корабъ съ най-малкитѣ му подробности. Тогава събрали здрави младежи и съ собствени сили изпратили кораба отъ Норвегия на изложението въ Чикаго. Това, което Наполеонъ III не е можалъ да постигне съ грѣцкитѣ триреми, норвежцитѣ сж постигнали съ викингскитѣ кораби. И какъ сж пжтували! Отъ корабниятъ лагъ се установява, че не рѣдко сж имали скоростъ отъ 9 до 10 мили на часъ, а по нѣкой пжтъ и до 11 мили. Тази скоростъ се покрива съ тази, дадена въ сказанията за нѣкои херои, които въ три дни и три нощи сж преминавали отъ Дания за Англия, а сжщо и при едно пжтуване отъ Бергенъ—Норвегия до носъ Феревель—най-южната точка на Гренландия сж преминали за шестъ денонощия. Ако азъ кажахъ „покрива се“ това го направихъ като имахъ предвидъ преувеличенията на нѣкогашнитѣ поети.

При пжтуванията си въ почти източно направление викингитѣ сж използвали течението въ Северния Атлантически океанъ, което южно отъ Исландия се раздѣля на две, отъ които източниятъ клонъ отива къмъ Англия и Норвегия, а западниятъ клонъ край Гренландия и Лабрадоръ, и по-нататкъ се слива съ течението Голфштромъ. Шестдневното пжтуване е било добъръ рекордъ, защото и днесъ малкитѣ кораби отъ Копенхагенъ до Юлиансхабъ пжтуватъ много по-дълго. Разбира се трѣбва да допуснемъ, че тогавашнитѣ лѣтописци сж направили економия на нѣколко дни отъ пжтуването; ако ние удвоимъ времето на две седмици, ще трѣбва да дойдемъ до заключението, че тѣзи северни моряци сж познавали нѣкакъвъ особенъ способъ, какъвто моряцитѣ въ Срѣдиземно море никога не сж могли да го научатъ.

Севернитѣ моряци сж знаели да „лавиратъ“. Споредъ речника „лавиране“ значи: „Пжтуване срещу вѣтъра съ отдѣлни курсове, които сж около 45° отъ вѣтъра, а промѣната на курсоветѣ става винаги къмъ вѣтъра“.

За брѣговитѣ люде това звучи малко неразбираемо.

прев. отъ нѣмски Дим. Фурнаджиевъ
(Следва)

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

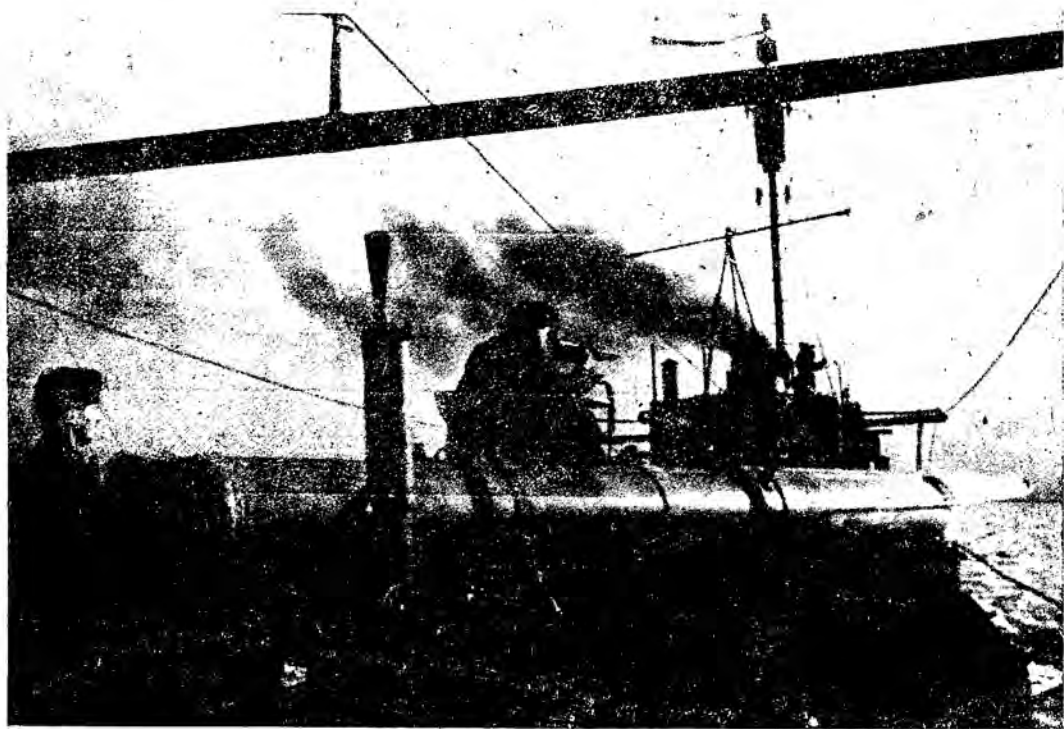
*По технически причини, имената на дарителите ще бъдат обнародвани
въ следващия брой на списанието.*

Умоляваме нашите абонати, които получават двойни броеве от списанието, вместо да ги връщат в уредничеството — да ги подаряват на свои познати.

За нередовности при доставяне на списанието и за промени в адресите, абонатите се умоляват да съобщават своевременно в уредничеството, като в писмата си отбелязват непременно абонаментния си номер.

Всички писма, ръкописи и пр. да се изпращат до пощ. кутия № 84. — Варна.

ТОЗИ БРОЙ 189. СЪДЪРЖА: Дни на вѣра и очакване — уводна статия; Саможертва — А. Златаревъ; Безимени херои — Нанко К. Йочевъ; Капитанъ I р. Дим. Добревъ — Георги Маневъ; Надпреварване къмъ Персийския заливъ — прев. отъ нѣмски мичм. II р. Цв. Коевъ; Величието на България — Кирилъ Христовъ — кап. Б. Т. П. Д-во; Бързопловни лодки срещу врага — Айтелъ Каперъ, прев. отъ нѣмски Илия Бойчевъ; 100 дни на море — воененъ дописникъ Хелмутъ Берндтъ — прев. отъ нѣмски мичм. II р. Дим. Радуловъ; Споменъ — Живко Добревъ; Морето — Стефанъ Дончевъ; Стихове — Петъръ Д. Петровъ; 7000 години корабоплаване — Ванъ Лоонъ, прев. отъ нѣмски Дим. Фурнаджиевъ.



ИЗЪ ЖИВОТА НА БЪЛГАРСКИЯ ВОЕНЕНЪ ФЛОТЪ