

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЪ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ЛЮДЕТЪ ОТЪ ВЪЗДУХЪ.

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

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

ДРУЖЕМИЧНИКЪ ЗА МОРЕКА ПРОХВЪТА И ОБНОВА
ДЪКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Година IX.

Варна 1. мартъ, 1943. год.

Брой 176.

ФЛОТЪТЪ Е НАЙ-ВЪРНИЯ СТРАЖЪ НА ОТЕЧЕСТВЕНИТЪ ВОДИ
И НАЙ-МОЩНИЯ ЗАЩИТНИКЪ НА РОДНИТЪ БРЪГОВЕ



ПОДЪ ЗАКРИЛАТА НА ВОЕННИЯ ФЛОТЪ

КАЛЕНДАРЪ НА
„МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“

Преди 37 години за първи път нашите моряци се заеха с по-висшето оржие за дейност на море — самолетните и подводничните презъ Съюзната война.

Още в началото на войната германското командване изпрати в Варна няколко свои подводници, с назначение да подкрепят малкия български подводен флот при отбраната на брега за водене на неравна борба с гримадния и силен неприятелски руски флот.

Знаемо е, че благодарение само на двата германски подводника, намиращи се презъ бомбардировката на Варна в Ексерноградското пристанище, руският флот бѣ принуден да прекрати стрелбата и се отдалечи задъ хоризонта.

Безъ този цененъ съдействие на подводничните, въ твърде кратко време градътъ Варна можеше да бѣде превърнатъ въ пепелища.

Скромниятъ голямъ зѣчение на подводничните въ отбраната на своите брѣгове, България е добила първия си подводникъ № 18. А за да може българскиятъ флотъ да има и добре обучени офицери, бѣха изпратени въ Германия за усъвършенстване на подводно дѣло мичманите II рангъ ДИМИТЪРЪ ГЕОРГИЕВЪ СВЕТОГОРСКИ и МИХАИЛЪ ЮРДАНОВЪ МИХОВЪ.

Тѣзи два офицера, които въ края на войната обучени действуваха съ немски подводници около западните брѣгове на Англия, загинаха въ водите на Атлантическия океанъ: мичманъ II рангъ Миховъ презъ месецъ мартъ 1918 година, а мичманъ Светогорски презъ априлъ сѣщата година.

Двадесетъ и петъ години изминаха отъ смъртта на тѣзи млади български синове, които, получили отлични познания, не можаха да ги приложатъ при възвръщането на малкия български флотъ, но вдъхновени тѣхни следовници следватъ пътя имъ и продължаватъ тѣхното славно дѣло.

ПОЩА

Уредничеството на вестника благодарно за следните получени дарения:

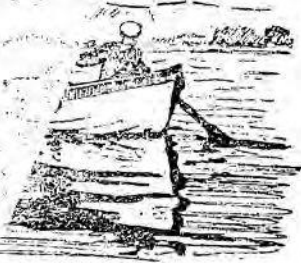
1. Отъ морските кадети — I курсъ, Военно-морско Н. В. уще, Варна 1250 лв.
2. Отъ морските кадети — II курсъ, Военно-морско Н. В. уще, Варна 800 „
3. Отъ морските кадети — I курсъ, Военно-морско Н. В. уще, Варна 750 „
4. 3-та юнкерска рота Военно Н. В. уще, София 750 „
5. Отъ чиновниците на пристанище Кавала . . 430 „
6. Б.З.К.Банка, Пазарджикъ 219 „
7. Отъ морските кадети — II курсъ Военно-морско Н. В. уще, Варна 300 „
8. Мило Раевъ, мичманъ о. з., Варна . . . 150 „
9. Отъ морските кадети — III курсъ, Военно-морско Н. В. уще, Варна 150 „
10. Отъ морските кадети — III курсъ, Военно-морско Н. В. уще, Варна 150 „
11. Стефана Баръмова, Тръвна 150 „
12. Инженеръ В. Данаджиевъ, София 150 „
13. Кръстю Мандовски, уль с. Овнецъ, Варнен. . . 140 „
14. Трайко А. Трайковъ, Варна 100 „
15. Евгени Вачевъ, Порто Лагосъ 100 „
16. Димитъръ Симеоновъ, Варна 100 „
17. Мичманъ Ст. Димитровъ, Варна 100 „
18. Никола Дренчевъ, Варна 100 „
19. Никола Георгиевъ, респ. „Чайка“, Варна . 100 „
20. Христо Петр. Димитровъ Варна 100 „
21. Мико Атанасовъ, с. Д. Близнакъ, Варнен. 100 „
22. Иванъ Дочевъ, село Сливополъ 100 „
23. Ксю Г. Василевъ, Момчилградъ 100 „
24. Иванъ Поповъ, фотографъ—Габрово . 100 „
25. Ксю Д. Даскаловъ, Военно-морско Н. В. уще, Варна 100 „

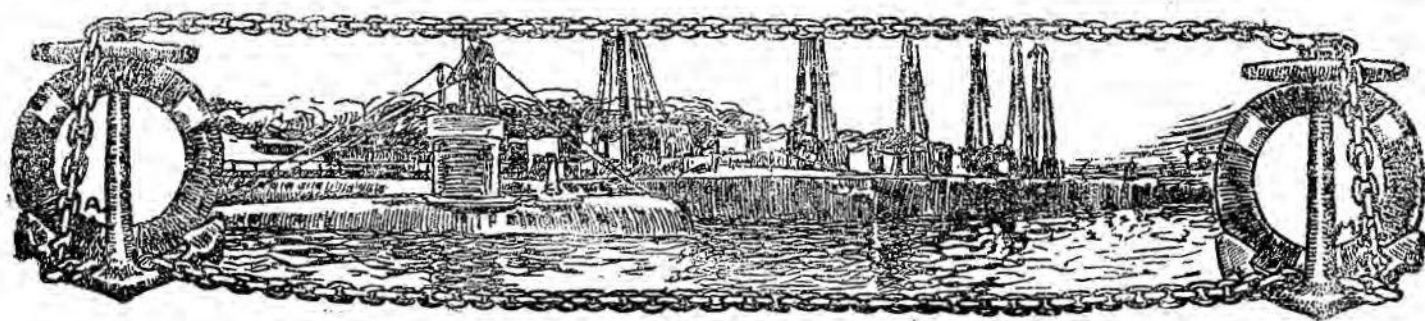
26. Никола Яневъ, Варна . . 70 „
27. Майоръ Рачевъ, Шуменъ 60 „
28. Василь Бърневъ, София . 60 „
29. П. Абджиевъ, София . . 60 „
30. Кадетъ Евст. К. Георгиевъ Военно Н. В. уще, Варна 60 „
31. Подпор. Богомилъ Кръстевъ, Кюстендилъ . . . 60 „
32. Божидаръ В. Захариевъ, Варна 50 „
33. Василь Георгиевъ, Варна 50 „
34. Иванъ Коларовъ, Варна . 50 „
35. Юрданъ Костовъ, Варна . 50 „
36. Петъръ Кумитовъ, с. Засмѣново, Варнен. . 50 „
37. Лейт. Хр. Куценски, Варна 50 „
38. Кирякъ Атанасовъ, Варна 50 „
39. Цанко Т. Бояджиевъ, с. Бжчваритѣ, гара Плачковци 50 „
40. Маринъ Кировъ, Варна . 50 „
41. Димитъ Ст. Балтаджиевъ, Каварна 50 „
42. Апостолъ Томовъ, Варна . 50 „
43. Петъръ Дим. Панчевъ, с. Приселци, Варнен. . . 50 „
44. Панчо Пановъ Киряковъ, гара Варна 50 „
45. Николай Г. Николовъ . . 50 „
46. Петъръ Брусевъ, Габрово 50 „
47. Живко Стаматовъ, Русе . 50 „
48. Димитъръ Ганчевъ Оджаковъ, София 50 „
49. Фото „Д. Пенайотовъ“, Търговище 50 „
50. Димитъръ Даскаловъ, с. Царево, Варненско . . 30 „
51. Богороди Тр. Колевъ, Варна 30 „
52. Димитъръ Н. Михайловъ, гр. Поморие 30 „
53. Христо Ковачевъ, Варна . 25 „
54. Панчо Паневъ, с. Котленецъ, Добричко . . . 25 „
55. Стойчо Стояновъ, Варна . 20 „
56. Илия Атанасовъ, Варна . 20 „
57. Христо Андреевъ, Варна . 20 „
58. Тодоръ Лъзовъ, Добричъ 20 „
59. Андрей Андреевъ, София 20 „
60. Борисъ Из. Кабакушевъ, Харманли 20 „
61. Георги Василевъ, Варна . 20 „
62. Василь Йер. Митковъ, Варна 20 „
63. Тодоръ Сим. Христовъ и Асень Ник. Стефановъ, Попово 20 „
64. Любенъ К. Петровъ, Сливенъ 15 „
65. Георги Асеновъ, Варна . 10 „

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

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

Уредничеството, обаче, приема и най-скромното парично дарение като съмишленическо и сътрудническо участие въ дѣлото на морската просвета и обнова въ истината действителностъ.





СВОБОДАТА

Всѣкигодишно на 3. мартъ българскиятъ народъ празнува паметния день на Освобождението, записанъ съ кръвъ и духъ въ страницитѣ на родната история като „день първи“ на Третото българско царство.

Но това многозначимо събвѣуване ни спомня не само едно величаво събитие: то буди въ сърдцата ни светитѣ нетленни чувства, съ които нашитѣ прадѣди отъ паметивѣка сж се прекланяли предъ свободата — най-върховния народностенъ даръ.

И когато вражески кракъ е потъпквалъ благоговейно тачената свобода, и плаща на непрогледното робство е покривалъ нейнитѣ жизнедавні зари, колкото по-непоносимо е тегнѣло бремето на нечовѣшкото страдание, толкова по-стихийно се е възпламенявалъ борческиятъ огънь въ сърдцето на българина.

Така, изпитала въ своя вѣковѣченъ пѣтъ теглото на чуждото иго, България познава позора и сълзитѣ на кръстни мѣки, но и свѣтлото възкресение чрезъ себежертвения подвигъ на своитѣ сърдцати синове.

Свободата е била неизмѣнно най-свѣтлата пѣтеводна звезда въ небето на България: къмъ нея отправялъ взоръ простиятъ овчаръ, подпрѣнъ на кривакъ всрѣдъ своето вакло стадо, въ нея намиралъ смисълъ скромниятъ родолюбивъ занаятчия, приведенъ до късна нощъ надъ своята работа, въ нея се кѣлнѣлъ хайдутинътъ, залутанъ изъ де-

бритѣ на Балкана да мѣсти за поругана честь, къмъ нея отлитала топлата молитва на бледия инокъ.

Свободолюбието вдѣхновява Паиси да остане до край на борчески родолюбски постъ, когато умората на денонощния трудъ и тежка неизличима болестъ напраздно го принуждаватъ да изпусне пачето перо; въ името на свободата Ракowski пое непосилния пѣтъ на едно невѣроятнo многостранно подвизаване; въ името на свободата Левски кръстосваше надлъжъ и наширъ прехубавата ни Татковина, като съ безстрашно сърдце проповѣдваше опасната бунтовнишка мисль; образа на сѣйната свобода въплѣти въ безсмъртнитѣ си пѣсни безсмъртниятъ Ботйовъ.

Съ неизтощима мощъ и непресекващъ устремъ юнацитѣ отъ народнитѣ ни пѣсни водятъ легендарна брань, и всѣки тѣхенъ подвигъ е високо издигнатъ свѣтилникъ на свободата, и всѣка тѣхна мъжествена стѣпка кѣпти въ съзвучие съ свободолюбивото българско сърдце.

Свобода или смъртъ — тѣзи две огнени слова краѣха гордитѣ прѣпорци на борцитѣ за народна добродѣтина, които умираха съ усмивка на уста, за да живѣе свободна България.

Преди да бжде написана на знамето на нашитѣ народни юнаци, свободата отдавна бѣ си избрала за достоенъ храмъ душитѣ и сърдцата на всѣки българинъ.

И когато тѣзи българинъ съ

грѣмогласно „ура“ прѣкосиха всичкитѣ кѣтове на Старопланинския полуостровъ и съ коститѣ си начѣртаха границитѣ на велика България, всѣка стѣпка въ победоносния имъ походъ, всѣко дѣло въ нечетнитѣ имъ подвизи, всѣка въздишка на угасващата плѣтъ — не бѣше ли единъ неспиренъ устремъ къмъ свободата?...

Напусто въ най-новата ни история самозабравили се похитители дрѣзнаха съ мечъ, огънь и най-гнусни похвати да прогонятъ свободолюбието отъ български земи, съ прѣстѣпна несправедливостъ откъснати отъ живата снага на България: тамъ днесъ свободно се развѣва българскиятъ стягъ и съ волна пѣсень се възпѣва свободата на български езикъ!

Възхвалявайки свободата като върховно народностно благо, обединенитѣ и единни българи празнуватъ и свободата и на дветѣ морета и великата рѣка, чрезъ които родниятъ морякъ ще завоюва повече благоденствие и щастие, а България ще осмисли своето цѣлостно, политико-стопанско освобождение...

Прочее, съ будно съзнание за дългъ къмъ воднитѣ простори, които миятъ границитѣ на нова и възродена България, нека все по-високо вдигаме родния трицвѣтъ, като белегъ за нашия възходъ не само по суша, но и по вода, като изразъ на готовностъ за всички жертви, посветени на великобългарското прѣуспѣване!

и капитан Н. Михайлов —
первоначален командир на кораб.

ПОДВОДНИ ХЕРОИ

През време на Сръбската война 1915—1918 година много български морски офицери, юнкери, подполковници и моряци плаваха на бойните кораби от германския военен флот или стажуваха в германското военно-морско въздухоплаване и чрез това взеха дейно участие в морската война, както в Балтийското и Северното Немецко море, така и в Атлантическия океан, наред с ескадрите бойни другари германските моряци. По-добно на това, както германските моряци взеха живо участие при отбраната на нашия черноморски брѣговъ, така и съответно на нашата численост, сили и възможности, нашите моряци, следъ съответното обучение в Германия, продължаватъ своето обучение, взеха също така живо участие в отбраната на германските морски брѣгове и в Голландия морска война, и на много отъ тяхъ гърдите имъ бѣха окичени съ германския желязенъ кръстъ. Било то въ германските подводници, торпеденосци, кръстосачи и броненосци или пакъ въ германската морска авиация, българските млади, но способни моряци, имаха пъленъ достъпъ и често се случваше да действуватъ заедно до рамо съ германските моряци. И надъ водата, и подъ водата, и въ въздуха на германския боевъ просторъ, нѣкои отъ нашите моряци отбелязаха достойни за нашата признателностъ бойни дѣла, които бѣха добре оценени и отъ германското морско командване и съответно на това похвалени и награждани.

Между тия наши моряци, действували рамо до рамо съ германските далеч отъ своята родина, бѣха и дъмата български млади морски офицери, които през време на Сръбската война, плавайки на германски подводници, загинеха юнашки въ водите на Ирландското море. Думата е за нашите подводни херои мичманитѣ II рангъ Михаилъ Юрдановъ Миховъ и Димитъръ Георгиевъ Светогорски.

И дъмата, първави и корази български младежи, навързващи петнадесетата си година, постъпиха въ Морското машинно училище съ Варна през 1912 година. Като едни отъ първите по успѣхъ и поведение въ тяхния випускъ, въ 1914 г. бѣха изпратени на държавни разходи да следватъ въ италианското военно-морско училище въ градъ Ливорно, за да се подготвятъ за строеви морски офицери. Въ 1915 година, поради намѣстването на България въ Сръбската война на страната на Централните сили, тѣ, за-

едно съ други български морски юнкери следващи тамъ, бѣха върнати въ България и скоро следъ това бѣха командирвани въ германското военно-морско училище въ градъ Фленсбургъ, за да продължатъ обучението си за морски офицери. Въ края на 1917 година българските морски юнкери Михаилъ Юрдановъ Миховъ отъ с. Аджелеръ (Варненско) и Димитъръ Георгиевъ Светогорски отъ гр. Кюстендилъ завършиха успѣшно курса на германското военно-морско училище, бѣха произведени въ чинъ офицерски кандидатъ и командирвани въ германския подводенъ флотъ, за да заематъ съответни мѣста като стражни офицери. Скоро следъ това, служейки още въ германския подводенъ флотъ, ги закари производството имъ въ първи офицерски чинъ — мичманъ II рангъ.

Първиятъ отъ тяхъ, мичманъ II р. Михаилъ Юрдановъ Миховъ, попадна на токущо построенъ германски подводникъ № 89 и направи едно успѣшно продължително бойно плаване съ него около юго източните брѣгове на Англия. При второто си бойно плаване съ сѣщия подводникъ, презъ мѣцъ мартъ 1918 година, той загина херойски заедно съ подводника и другаритѣ си германски моряци — въ Ирландското море.

Вториятъ, мичманъ II рангъ Димитъръ Георгиевъ Светогорски, бѣше назначенъ на служба въ ново-завършения подводникъ № 104. Той също направи едно успѣшно продължително бойно плаване около брѣговетѣ на Англия, но презъ време на второто си бойно плаване презъ месецъ априлъ 1918 година, той също загина като херой съ другаритѣ си германци отъ подводника — пакъ въ Ирландското море.

Така тия двама наши подводни храбърци воюваха рамо до рамо съ германските си другари отъ подводния флотъ, загинаха като братя заедно съ тяхъ и сега почиватъ въ стоманенитѣ си подводни ковчежи на дъното въ Ирландското море, пакъ заедно съ тяхъ, като залогъ и указание на ненакърнимо германско-българско бойно другарство.

Поклонъ предъ васъ, наши сѣжни подводни херои! Живитѣ български моряци не сж забравили, че ви дължатъ дълбока почитъ и голѣма признателностъ за вашето родолюбиво себеотричане, за вашата най-сжипа жертва предъ олтара на Отецеството и за бойната прослава на българския морякъ изъ далечинитѣ морета.

Презъ време на първото си бойно плаване съ германския подводникъ № 89 мичманъ II рангъ Михаилъ Юрдановъ Миховъ е водилъ единъ отличенъ и много интересенъ дневникъ за всѣкидневнитѣ си бойни преживѣвания, който можа да достигне следъ войната до неговото семейство въ село Аджелеръ, заедно съ другитѣ му собствени вещи, останали на брѣга въ Германия, преди да замине въ второто си и последно за него бойно плаване.

За да дамъ една макаръ и малка представа за бойната дейностъ и военно-временнитѣ преживѣвания на нашите двама херои отъ германските подводници, тука по-долу ще си позволя да направя нѣкои по-интересни извадки отъ дневника на мичманъ II рангъ Михаилъ Юрдановъ Миховъ, който бѣше грижливо и сполучливо съгледанъ отъ неговия свѣтлицъ сѣга кап. II р. Димитъръ Дудевъ и обнародванъ въ списанието „Морски сговоръ“ въ 1930 год. *)

19.XII.1917 г. Подводникъ № 88 — съсемъ новъ, осемстотинъ тоненъ, съ 42 души обслуга, между които и азъ, единственъ българинъ, вземамъ скромното си мѣсто на втори стражеви офицеръ. Това е новото ми назначение отъ нѣколко седмици... 20.XII.1917 г. „По мѣстата си за снемане отъ вързала!“... „Отдай погала!“... „Отдай кърмата!“... „Лѣва машина малко ходи напред!“... Спокойно и отсѣчено следватъ заповѣдитѣ. Бавно се открѣтаме отъ пристана. Отъ брѣга приятели рижкоматъ и изказватъ последни благопо-

*) Помѣстването на стикитѣ отъ споменатия дневникъ въ страницитѣ на сп. „Морски прегледъ“, което дължимъ на уважавания контръ адмиралъ о.з. Сера Н. Ивановъ, тълкуваме като померна гледища на драмата български моряци и подводни херои, чийто подвигъ, следъ изминатитѣ двадесетъ и петъ години, е по-сѣщелъ, паметна имъ по-сѣта, а имената имъ — имената на безсмъртни херои, запечатани съ кръвъ и душъ въсрѣдъ морската сѣмня братство по оръжие съ синопетъ на велика съюзническа Германия.

Днесъ, когато съюзническите подводници победносно кръстосватъ сътовнитѣ водни простори и нанасятъ смъртоносни удари на вражеските кораби въ една безпримѣрно величава борба за издръжане на мория възродителенъ редъ въ Европа и въ свѣтъ, духомъ на мичманитѣ Михаилъ Миховъ и Димитъръ Светогорски витаятъ надъ своитѣ живи другари и помлади бойци отъ германския подводенъ флотъ и сочатъ на насъ — тѣхнитѣ съотечественици, живи на себеприемна и подвига, който единствено води къмъ велика България. Бел. ред.

желания. Постепенно увеличаваме хода...

Наближаваме минното поле — първа среща с дейността на врага. Към 15 часа пред нас застанаха пет торпедоносци, които с миночистачни прибори тръбваше да ни прегедат през минното поле. Навредь минни — собствени и вражески. Англичаните залушваха всеки свободен излаз. Опасно беше да се пътува без миночистачни конзоли...

Към 23 часа излязохме на чисто море. Последен сигнал, последни пожелания от Началника на дивизиона миночистачи: „Напред, с Богат Весели празници! Подарете позаче плодове на англичаните по случай Коледа! Щастливо завръщане!“... След това ние продължихме сами.

21.XII.1917 г. Уморен от четиричасовата стража, след смената, легнах да спя. Сутринта, към 8 часа, ординарецът ме събуди за нова стража. Отворих очи, бързо станал и, преди още да се съвзема, главата ми, с значителна бързина, се срещна с един твърд предмет. Това ме стресна, обърнах се и що да видя? Тоя нежелан приятел, от чийто утрень поздрав на главата ми по-сетне порасна буца, беше торпедото. Близко до леглото ми лежеше то, така, че да изляза тръбваше да го прескачам. При вида му, ядът ми мина. Потупах го по лъскавото стоманено рамо и в душата си искрено пожелах да се освободя от неговото съседство още днес, като го изпратим да се блъсне в корема на някой океански гигант.

Грозно клатушкане! Равновесието се пази трудно. И какъ спак! Шъл облечен в дебели дрехи, чизми — в пълна бойна готовност. А леглото? — две-три дъски с един сламеник. Тука не бива да се вземат много дрехи, а тия, които си взел, сж постоянно на търба. Местото в подводника е точно разчетено...

Изкачих се горе на моста. Приех стражата. Минута не минаваше без да се изсипе ледена струя върху нас. В какво време, въпреки грижливо приготвената мушам, бях мокър до кости. Върхът свирепи пищеше, кжаше капки от ледена вода и шибаше като с камшик лицето. Вълна след вълна кжеше студена снага на подводника, захвашаше от носа и свършваше до кърмата, разбиаше се и се пълнеше около издигнатите части и въ яда си, че не може да ги откърти и отвлече, се задържаше зад тях в вид на малки въртежи. На моста бяхме здраво завързани с въжета, защото иначе беше невъзможно да се задържим...

Дванадесет и половина часа —

край на стражата. Слязох долу. Мокрите дрехи оставих да съхнат, Кжде — мислите? — На тълото си разбира се...

23.XII.1917 г. Към 17 часа бяхме пред входа на канала Минчъ. Тука англичаните ни бяха приготвили една приятна изненада: десетина фара, с пълна светлина, ни посочваха правия път. Нашите подводници, ползувайки се от тази любезност, съвсем спойно, бях казал даже и малко нахално, поръбше сладката повърхност на канала, като че ли не беше на 7—800 метра само под дулата на английските 15-сантиметрови оръжия. Но на храбрия и Богъ помага. Никой подводник до сега не беше минавал канала Минчъ в надводно състояние. Може би това беше една от причините да не ни видят от брѣга. Англичаните навѣрно и не допускаха даже, че при такава ясна лунна нощ, един германски подводник ще има дързостта да плава спокойно над водата. А в това време, ние от свободната стража, вечеряхме долу с пържени яйца, при чаша вино...

24.XII.1917 г. Към 7 часа ме събуди силно вълнение. Каналът беше останал далеч зад нас.

Подиръ обѣд — Бъдни вечеръ. Слязох на 40 метра под водата, за да посрещемъ Коледа. Въ нощта част светна коледно дърво и придаде празнична тържественост на иначе не много приветливата вътрешност на подводника. Раздаде се коледно пение, а грамофонътъ с всички сили пълнеше тѣсното пространство с звучитъ на една весела народна тѣснѣ и повишаваше настроението.

Въ стаята на командира, ние офицерите, въпреки тѣснотата, се бяхме доста уютно разположили при чаша поргъ-вайнъ. Френцъ, ординарецътъ, ни нагости с отлична ядене — свинско пражено с салата картофи.

Нака яхъ дебитътъ враговетъ. Тука, на 40 метра под водата, ние се чувствувахме добре. Въ тая минута мисълта неволно броди през морета и планини и ме отвежда далече, чакъ въ родната земя, у дома. Един след другъ се минахъ спомени от детинството, свързани с днешната тържествена вечеръ. Въ душата затрептяватъ нѣжни чувства, но не остава много време да се огладееш на тяхъ. Грубата действителностъ зове и хлопне на вратата.

Към 19 часа се изкачихме на повърхността и тука тя блѣсна въ пълната си светлина. От двете страни се издигаха високи брѣгове. Забихахме въ залива предъ Глазговъ. Плътно до брѣга плуваха два парахода по около 2,000 тона всеки. Писано било на единия отъ

тѣхъ да му изпратимъ отбавно приготвеният коледен подарък — торпедото. Хандно, невъзможно и готово лежеше то въ тръбата и чакаше самъ твърда ръка да го пусне на свобода.

Бавно и спокойно идяха на среща ни двата товарни парахода. Бадъ насъ се движеха други два парахода, но тѣ ни представляваха добра примамка за нашето торпедо. Окоито нѣ бѣше на първѣтъ. Тѣхъ подъ английския брѣгъ, тѣ се движаваша съвсемъ сигурни. Сега, пакъ, и тамъ свободната стража, вършаше Бъдни вечеръ, както и ние преди малко. Дали нѣмъ минуваше презъ ума, че следъ нѣколко минути нѣмъ предстои морска Коледа — по Коледа?

„Готови за торпедна атака!“ се разнесе спокойната заповѣд на командира и ме извади отъ мислитъ размишления. Съ свѣткавична бързина застанахме всички на мѣстата си, обърнати цѣли въ слушане и зрение, очакващи следващитъ заповѣди и обладани отъ едно единствено желание — „сполучливъ изстрелъ“. Него трѣбваше да заповѣда командирътъ, който единственъ въ този моментъ бѣше презъ морската и бѣше главата и окоито на нѣкои подводници. Успѣхътъ или зловѣдната завѣска само отъ него. Съ какво добъръ и любовъ го наблюдавахме и слушаваше въ този моментъ нѣма друго мѣсто въ войната, радостно личността на командира. Той играе такава роля, както въ подводника, при критичните моменти. Четиридесетъ чифта очи сж допознание само на неговитъ очи, четиридесетъ чифта ръце сж допълнение само на неговитъ ръце; четиридесетъ мозъци сж само части отъ неговия мозък. Какви нерви, какво дѣлно-крѣпко се изна отъ тоя човекъ!

Приближаваме се съ значителенъ ходъ. Сърдцата биеха, ще изхвъркатъ. Минутите ставаха дълги.

„Внимание!... огънь... бий!“ Въ торпедната трѣба изтѣска сполученият въздухъ, подводникътъ изстрѣли снагата си и пусна стоманено чудовище изъ водната ширъта върши своето дѣло.

„Бързо потаихме на четиридесетъ метра!“ бѣ новата заповѣд. Прогледнахъ нѣколко мига ново съоружение. Дали ще сполучи...? Дали сполучи! Секундите ставаха невъзможно дълги. Колко далече е последната и какъ трудно се долавя! Съ нетърпение всеки брон на устни двадесет и пет, двадесет и шест... Къкъ металически трѣскъ, разкжса мрежата на очакване и изрешение.

Ура! Първата победа! Невъзможна усмивка набрѣкна лицето, и творителътъ позаче отъ обикновеното и вади на показъ бѣлитъ зѣби до нѣкои отъ клатчинитъ водостателно.

Всѣки се гордѣе съ успѣха и похвата на командира. Достъпното къмъ него следъ металическия трѣсъкъ, е на върха си. А той, спокоенъ, съ едва доловима усмивка, но съсрѣдоточенъ, стои на поста си и чака следващият момент за даване нови заповѣди.

За него, па и за всички, бѣше ясно, че следъ тази атака тукъ не ще бждемъ оставени на мира. Трѣбваше да се бѣга навътре въ морето, но преди това—единъ погледъ горе презъ морегледа.

Грохналъ, немоцненъ, силно на-

клоненъ и обвитъ въ пари и пушекъ, лежеше раненият колосъ и отиваше стремително къмъ дъното. При ясната нощъ и добре осветената палуба, се виждаха групички хора, въ надпреварване да спускагъ бързо спасителнит лодки. Но едва ли ще успѣятъ. Корабътъ потъваше вързо и застрашаваше да повлече, и хора, и мишки съ себе си, на дъното. Двата малки кораба, съ пълна скоростъ, бързаха да му дадатъ помощъ. Тии приятели, обаче, имаха доста съмнителенъ видъ.

„Бързо потапяне на 20 метра!

Дветъ машини най-малкъ ходъ!“ заповѣда командирътъ. Въ очакване да бждемъ нападнати, ние се отдалечавахме бавно отъ мѣстото на атаката и съвсемъ слабо доловихме шума отъ винтоветъ на двата помалки кораби. Слава Богу! Нощта бѣше предъ насъ. Време за укриване имаше.

Далече навътре излѣзохме на повърхността, за да напълнимъ акумулаторитъ. Останалата частъ отъ нощта прекарахме на дъното, на 40 метра дълбочина.

(Краятъ следва)

Мореходната астрономия въ услуга на корабоплаването

Когато корабътъ е близу до бреговетъ, неговото придвижване отъ едно мѣсто на друго по най-краткия и безопасенъ пътъ, е сравнително лесно. Той вижда забележителни точки отъ сушата, и по тяхъ се ориентира. Майки и плаващи знаци сж поставени на всички важни мѣста, за да насочаватъ кораба по безопаснитъ пътища на морето. Въ случай, че падне мъгла или пѣтъ завали силентъ дъждъ, изобщо когато видимостта намалѣе или съвсемъ изчезне, тогава корабътъ се съобразява съ различни звукови сигнали, поставени обикновено около маяцитъ или пѣтъ прибѣга до радиозвѣзди, на които атмосфернитъ промѣни почти не влияятъ.

Когато, обаче, корабътъ излѣзъ на открито море, където не се вижда нищо друго, освенъ море и небе, тогава въ услуга на моряка за насочване и водене на кораба идва мореходната астрономия. Разбира се, и радиото предлага своитъ услуги, но при известни условия.

Мореходната астрономия, която е клонъ отъ общата астрономия, е приложна наука, която е пригодена да служи на моряцитъ когато тѣ останатъ сами въ своя корабъ всрѣдъ широкитъ безбрежни води на океана—сами подъ небето. Още въ най-стари времена, когато моряцитъ започнали да се впушатъ въ великата неизвестност на океана, тѣ не сж имали нищо друго за оприване на кораба, освенъ небеснитъ свѣтила. Тогава използването на мореходната астрономия е било много първобитно. Не сж били налице днешнитъ усъвършенствувани уреди: нито за точното измѣрване на височинитъ, нито за опредѣляне на направления на свѣтилата. Въпрѣки това, нуждата, неволната и гениалъ на мореплавателя да си служи съ небеснитъ свѣтила по единъ очевиденъ, дори и въ днешно време начинъ, сж откривали какъ да се използватъ мореходната астрономия за направяване на кораба. Още при първитъ прекосвания на

океана е билъ известенъ начинътъ за опредѣляне ширината на мѣстото на кораба по полярната звезда. Понеже положението на тази звезда е много близко до небесния полюсъ, т. е. мѣстото, въ което сочи северниятъ край на земната ось, тя се оказала отъ граматна полза за мореплаването, тъй като колкото височината на звездата надъ хоризонта, толкова е отдалеченъ и кораба, отъ който е измѣрена тази височина отъ земния екваторъ. И при все, че тази височина е измѣрявана съ много посредствени уреди, точността е била достатъчна за едно общо оприване относно ширината, въ която се е намиралъ корабътъ. Такава обща ориентировка всрѣдъ безбрежния океанъ за онова време е било голѣмъ успѣхъ. Така, когато корабътъ трѣбвалъ да прекоси океана и цѣли 30—40 дни, а поѣкога и повече, не вижда нищо друго, освенъ вода и звезди, и когато не сж били открити днешнитъ бързи способи и усъвършенствувани уреди, приблизителното намиране на ширината се е извършвало по следния начинъ: корабътъ трѣбвалъ да отплува, напирѣтъ, до нѣкое пристанище на Америка, което има географска ширина 42°, а трѣгвалъ отъ едно европейско пристанище, което има 52° географска ширина. Въ такъвъ случай той ще отплуза изобщо въ западна посока, но съ курсъ такъвъ, че постепенно да намалѣва ширината си. Въ момента, когато достигне ширината 42°, което е ширината на мѣстото, къмъ което отива, корабътъ се отправя право къмъ западъ, при който курсъ ширината не би трѣбвало да се измѣня, и така би пристигналъ направо желаното пристанище. Тѣй като, обаче, течения, вѣтрове и други причини отнасятъ кораба отъ курса му, полярната звезда е била, която му помагала да прозѣри, дали ширината не се е много промѣнила. Ако височината на полярната звезда е оказала всѣкога все 42°, тоза показва че корабътъ не се е откло-

нилъ отъ своя пѣтъ. Понеже крайното пристанище се намира на сѣщия паралелъ, мореплавателятъ е уавренъ, че отива право къмъ него, ако запазва винаги една и сѣща височина на полярната звезда, защото това показва, че той плава по паралела на това пристанище.

Но освенъ този, още много други начини сж били приложени, които днесъ сж основати на съвременнитъ способи.

Днесъ мореходната астрономия е много напреднала и служи по единъ безупрѣченъ и безпогрѣшенъ начинъ на мореплавателитъ. Съвременитъ уреди и новитъ способи ни даватъ възможностъ точно и бързо да намираме положението на кораба чрезъ неговитъ географски координати—ширина и дължина. Въ днешно време безграничниятъ океанъ е престаналъ вече да представлява опасна неизвестностъ за моряцитъ.

Безъ помощта на мореходната астрономия не бихме могли и до сега да прекосваме съ такава леснина свѣтовнитъ водни пространства. Нѣщо повече: общо е убеждението, че моретата съединяватъ странитъ, които раздѣлятъ. Безъ мореходната астрономия горната мисль не би имала мѣсто, а мореплаването би било още въ своитъ пелени и днесъ граматниятъ стопански раздѣлъ би ималъ съвсемъ другъ обликъ.

Нѣкои сж наклонени да мислятъ, че може и безъ мореходна астрономия, въпрѣки че не отричатъ досегашнитъ ѝ голѣми заслуги. Сѣтатъ, че тя е загубила своята важностъ. Това заблуждение идва отъ тамъ, че въ последно време радиото дава добри възможности за ориентирване на кораба при всички атмосферни условия. Заслугитъ на радиотехниката не могатъ и не бива да се отричатъ. Далечъ отъ тази мисль сме и ние, обаче, не добре просвѣтенитъ въ областта не мореходната астрономия и радиозасичането изпущатъ изъ предъ видъ нѣкои дребни подробности, които

при все това имат голѣми последици. Има време и мѣсто, кждето радиозасѣчките сж отъ много голѣма полза, но понякога тѣ не могат да ни послужатъ добре и тогава се прибѣгва пакъ къмъ мореходната астрономия. Така например, когато корабътъ е много далечъ отъ брѣговетѣ, не всѣкога могат да се подбератъ радиозасѣчни станции, които да даватъ добра пресѣчка — необходимо условие за точно опредѣляне на мѣстото. За да можемъ отъ всѣко мѣсто на океана да правимъ добъръ подборъ въ това отношение, необходимо е, всички брѣгове да бждатъ осѣяни съ радиозасѣчни станции, което не е безъ значение отъ економична гледна точка. Освенъ това, когато радиозасѣчката се случи успоредна на брѣга, тя дава едно неизбѣжно отклонение, и това отклонение е толкова по-голѣмо, колкото по-голѣмо е разстоянието отъ кораба до станцията. Сжщо така зависи отъ жгѣла, подъ който пристига радиозасѣчката до кораба, да бжде ли тя удобна или неудобна за опредѣляне на мѣстото.

Небеснитѣ свѣтила, отъ друга страна, сж толкова изобилно разхвърлени по небосвода, че можемъ да си правимъ каквито и да било

сѣчетания въ връзка съ жгѣла на пресичането. Освенъ това, едно само свѣтило е сжщо така достатъчно за опредѣляне на мѣстото. Тукъ при всички случаи грѣшката е все една, и най-важното, известна и отстранима, а не както при радиозасѣчките, кждето само понякога грѣшката е добре известна.

Може да се каже въ заключение, че ролята на мореходната астрономия по отношение на мореплаването не е ни най-малко намалѣла, а напротивъ — днесъ тази роля е много по-голѣма, като се има предъ видъ много съкратенитѣ по време способи. Едно астрономическо наблюдение може да се извърши въ 15—20 минути, а само подготовката за взимане на радиозасѣчки, които включва въ себе си подборъ на станциитѣ, проучване на тѣхнитѣ характеристики, за да не се объркатъ, съ нѣкой другъ сигналъ, самото взимане на засѣчките и тѣхното изпращане — въ най-добрия случай ще ни отнеме не по-малко отъ половинъ часъ.

За сега много по-евтино, много по-бързо и по-точно е опредѣлянето на мѣстото на кораба по небесни свѣтила, отколкото по радиозасѣчки, когато корабътъ е на голѣмо разстояние отъ брѣга.

Радиозасичането има известно преимущество предъ мореходната астрономия само когато корабътъ не е много далечъ отъ брѣговетѣ, когато радиозасѣчните станции сж добре разположени отъ гледна точка на взаимното пресичане на засѣчките, и когато тѣзи засѣчки не сж успоредни на брѣга или подъ неудобенъ жгѣлъ отъ носа на кораба. Радиозасѣчките сж много ценни и въ мъгливо време, когато астрономията, лѣтъ и навигацията, преставатъ да ни служатъ успѣшно.

Всрѣдъ океана, обаче, при голямата възможностъ да виждаме небесни свѣтила, мореходната астрономия служи на мореплавателя най-вѣрно и най-успѣшно.

Следователно, колкото и да напредне радиотехниката, мореходната астрономия ще продължава да заема своето почетно мѣсто въ редицата помощни срдства, къмъ които прибѣгва морякътъ въ своето неспирно презморско бродене.

Астрономията е напътствувала и улеснявала мореходнитѣ презъ всички времена на тѣхното величаво дѣло, безъ изгледи да загуби своята доказано висока стойностъ и въ бждещитѣ завоевания на корабоплаването.

Ангелъ Симеоновъ

МОРЕХОДСТВО И ТЕХНИКА

КОРАБНИТЕ ДВИГАТЕЛИ

Главнитѣ типове корабни двигатели, които се употребяватъ въ сегашно време сж: двигатели съ вътрешно горене, парни бутални машини, парни турбини и електродвигатели.

Двигателитѣ съ вътрешно горене, непосредствено превръщатъ топлинната енергия, съдържаща се въ горивото, въ енергия на движението.

Парнитѣ машини и турбини за своето действие трѣбва да иматъ парни котли, които да имъ даватъ пара.

За електродвигателитѣ сж необходими източници на електрическа енергия — акумулатори или електрогенератори.

Двигатели съ вътрешно горене.

Принципътъ на работата въ двигателитѣ съ вътрешно горене се състои въ непосредственото използване енергията на газоветѣ, които се образуватъ отъ изгарянето на горивото. Лекото гориво (бензинъ, петролъ и др.) може да се възпламени мигновено. Този типъ двигателъ се нарича възпаленъ; налѣгането на газоветѣ въ него се увеличава изведнажъ до максимална величина. Въ двигателитѣ, които използватъ тежко гориво, изгарянето става постепенно по-бавно и при постоянно налѣгане.

Спорадъ устройството си двигателитѣ съ вътрешно горене се отнасятъ къмъ така наречени буталенъ типъ. Сжщността на този типъ двигатели се основава на това, че последователно се измѣнява налѣгането въ цилиндритѣ, а върху буталата, които сж разположени въ цилиндритѣ, действа сила (сжжстенъ въздухъ, газове отъ изгаряне на гориво), която се предава чрезъ буталния шартъ и мотовилката на колѣнниятъ валъ въ видъ на въртѣливо движение. Отъ самото устройство на буталния двигателъ произлиза недостатѣка му като корабенъ, тъй като трѣба да се преобртне праволинейно възвратното движение на буталното устройство въ въртѣтелно движение на вала. Скоростта на буталото не може да бжде повече отъ 4—5 метра въ секунда, понеже та се мѣни, въ зависимостъ отъ промѣнитѣ, които има налѣгането върху буталото, и ако обръщението на двигателя сж голѣми, то ще се получатъ удари въ крайнитѣ ходове на буталото. Ето защо числото на обръщението въ буталния двигателъ не сж голѣми.

Вторниятъ недостатѣкъ на буталнитѣ двигатели е ограничената мощностъ, която може да се развие въ единъ цилиндъръ (до 2,500 конски

сили за дизелмоторитѣ и до 4,000 конски сили за парнитѣ машини). Това налага да се строятъ многоцилиндрови двигатели, мощността на които достига 10,000—25,000 конски сили.

Двигателитѣ, които използватъ лекото гориво (бензинъ, петролъ) работятъ по цикъла на Ото (1877 г.). Налѣгането на сжжстването е 5—9 атр. см.² и възпламеняването на сжжстената смѣсь се извършва отъ електрическа искра. Тѣзи двигатели сж четиритактни и двутактни. Мощността имъ се определя отъ 1,000—1,500 конски сили.

Тѣ иматъ тегло 1.5—2 атр. на конска сила и се инсталиратъ на самолети, катери, танкове и др.

Принципътъ въ работа на дизелмотора се състои въ това, че горивото се самозапалва въ въздуха, който предварително е сжжстенъ въ цилиндра до 30—35 атр. см.² и температура 500—550.

По своя строежъ дизелитѣ могатъ да бждатъ съ просто действие, т.е. когато топлинното изгарѣне е отъ едната страна на буталото, и съ двойно действие, когато то изгаря отъ двѣтѣ страни на буталото. Освенъ това, дизелитѣ се подраздѣлятъ на четиритактни, въ които работенъ ходъ на буталото подъ налѣгането на

зоватъ е единъ отъ четиритѣхъ, и двутактни, въ които единъ работенъ ходъ е отъ всѣки два хода.

По начина за вкарване горивото въ дизелитѣ, последнитѣ се раздѣлятъ на компресорни (горивото се разпръсква въ цилиндра съ въздухъ отъ 50—70 кгр. см.², отъ нароченъ въздухосгъстителъ, привежданъ въ движение отъ самия двигателъ (и безкомпресорни) горивото се вкарва въ цилиндра механически подъ налягане 250—300 кгр. см.²). Безкомпресорнитѣ двигатели сж по-компактни и икономични, но изискватъ горивани помпи съ високо налягане.

Термическиятъ коефициентъ (количеството на оползотворената топлина) на различнитѣ двигатели се вижда отъ следнитѣ цифри:

Компресоренъ двигателъ Дизель 35%.

Безкомпресоренъ двигателъ Дизель 40%.

Първиятъ двигателъ съ вътрешно горене, инсталиранъ въ 1860 г. на корабъ, който е подържалъ рейсъ между Парижъ и Шаранто е билъ газогенераторенъ моторъ.

Първиятъ опитенъ цилиндъръ по цикла на Дизель е билъ построенъ въ лабораторията на фирмата М. А. Н. въ 1893 година.

Първиятъ двигателъ Дизель е (120 к. с.) инсталиранъ на корабъ въ 1903 година на петролоносача „Вандаль“—Русия. Въ 1908 година въ Русия билъ инсталиранъ корабенъ четиритактенъ дизелмоторъ, който можелъ да работи на преденъ и заденъ ходъ.

Въ 1912 година фирмата Зулцеръ инсталира двутактни дизелмотори на корабъ „Монте Вендо“, а фирмата „Бурмаистеръ и Вейль“—на презокеанския корабъ „Зеландия“. Въ 1925 година корабъ „Хринсхолмъ“ билъ снабденъ съ четиритактенъ дизель съ двойно действие. Въ 1930 година на корабъ „Августъ“, фирмата М. А. Н. инсталирала двутактенъ съ двойно действие дизелмоторъ. Въ 1909 година започна инсталирането на дизелмоторитѣ въ подводницитѣ, отначало въ Франция, а после и въ другитѣ държави, и презъ Свѣтовната война 1914—1918 година дизелмоторитѣ бѣха, и сега сж единственитѣ двигатели на подводницитѣ при надводно плаване, докато при подводното плаване си служатъ съ електромотори. Двигателъ Дизель има малко разходъ на гориво.

Следъ Свѣтовната война, благодарение на голѣмия опитъ на германската промишленостъ за строежъ на дизелмотори за подводницитѣ, дизелмоторитѣ започнаха да се инсталиратъ и на търговскитѣ кораби като главни корабни двигатели. Съвременното разпространение на раз-

личнитѣ типове дизелмотори се вижда отъ долната таблица.

Разпространение на различнитѣ типове дизелмотори

ГОДИНИ	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Типъ двигатели							
Четиритактни съ просто действие	107	120	95	27	22	29	49
Четиритактни съ двойно действие	8	8	1	2	—	—	—
Всичко четиритактни	115	128	96	29	22	29	49
Двутактни съ просто действие	53	102	70	13	29	36	47
Двутактни съ двойно действие	13	10	10	8	12	22	33
Всичко двутактни	66	112	80	21	41	58	80

На военнитѣ кораби дизелмоторитѣ намѣриха приложение като двигатели на подводницитѣ, торпеднитѣ катери, двигатели за икономиченъ ходъ на кръстосвачи и като главни двигатели на нѣмския кръстосвачъ „Дойчландъ“.

Дизелмоторътъ е икономиченъ (разходъ гориво 160—180 грама за часъ на конска сила), бързо се пуска въ ходъ и бързо спира.

Корабнитѣ дизелмотори иматъ отъ 5'3 до 8'2 кгр. за конска сила. Напредъкътъ въ машиностроенето на парни двигатели намали въ последно време (построиха се маломощни корабни парни турбини) относително бързия прирастъ на топлоходнитѣ кораби—кораби съ двигатели съ вътрешно горене).

Газогенераторнитѣ мотори сж икономични, но могатъ да се инсталиратъ само на кораби за рѣчно плаване.

Парни бутални машини.

Парната бутална машина бѣ първия и въ началото единствениятъ корабенъ двигателъ. Първитѣ корабни бутални парни машини (1804 г.) бѣха балансирни. Специфичнитѣ условия на корабнитѣ инсталации бързо наложиха самостоятеленъ пътъ въ развитието на корабната парна машина. Въ 1854 год. еднородилдровата парна машина бѣ замѣстена отъ двучилиндрова съ двойно разширение, а въ 1875 г. — отъ трицилиндрова — съ тройно разширение.

Крайниятъ предѣлъ за мощността на парната машина е въ зависимостъ отъ диаметра на цилиндра за ниско налягане, а той не може да бѣде повече отъ 2 до 2'50 м., понеже по-голѣми размѣри не могатъ сполучливо да се отливатъ и обработватъ.

Опитъ е правенъ да се строи парна машина съ четирикратно разширение на парата, но практически този опитъ не се е наложилъ. Най-голѣмата мощностъ, добила отъ парна машина, е 20,000 конски сили (корабъ „Кайзеръ Вилхелмъ“). Усъ-

вършенствуването на корабната парна машина отначало се е наложило въ военнитѣ кораби, като съ намаляване теглото за конска сила, намалявало се и мѣстото, което заема машината.

Следъ появата и развитието на парната турбина инсталирането на парната машина на военни и голѣми търговски кораби се прекрати, а съ развитието на двигателитѣ съ вътрешно горене, парната машина бѣ почти измѣстена отъ корабитѣ съ малъкъ и срѣденъ тонажъ.

Общиятъ термически коефициентъ на полезно действие за парната машина е около 11% съ наситена пара, и около 14% съ прегрѣта пара.

Смѣсена инсталация съ турбина за изработената пара.

За да се използва напълно топлосъдържимостта на парата, въ парната машина трѣбва да се работи съ голѣмъ вакуумъ (налягане подъ атмосферното). Това наложи изработената отъ парната машина пара да бѣде използвана въ парна турбина която е непосредствено съединена съ парната машина. По този начинъ к. п. д. се увеличава 16%—21% и позволява да се увеличи мощността съ 25—30%. Такава инсталация има българскитѣ кораби „Варна“.

Парната комбинирана инсталация бѣ поставена въ 1907 година на корабъ „Отака“, но следъ опититѣ въ 1926 година тази система намира голѣмо приложение. Въ сегашно време около 500 кораба иматъ парни машини съ турбини за изработена пара.

Парни турбини

Като корабенъ двигателъ парната турбина се появи въ началото на сегашния векъ. Първиятъ търговски корабъ съ турбина е построенъ презъ 1904 година, а първитѣ военни кораби — торпедоносцитѣ „Винеръ“ и „Кобра“ — 1902 година — кръстосвачъ „Аметистъ“ — 1904 год. и линейния корабъ „Дреднаутъ“ 1906 г.

Въ Германия първитѣ турбинни кръстосвачи сж „Любекъ“ (1904 г.) и „Щетинъ“ (1907 г.).

Въ началото на Свѣтовната война парната машина остана само въ търговскитѣ кораби и на старитѣ военни кораби. Въ последно време парната турбина е единствения двигателъ и за голѣмитѣ бързоходни търговски кораби.

Действието на парната турбина се заключава въ това, че прѣсната пара за смѣтка на топлинната енергия се движи съ голѣма скоростъ въ канали между работни лопатки, закрепени на дискове, които сж на вала, и образуватъ ротора (въртяща се частъ) на турбината. Парата предава силата си на лопаткитѣ, последнитѣ на ротора, и тъй се получава въртенето.

Турбинният ротор се върти въ затворено тѣло—кутия.

Въ зависимост отъ потребната мощност, т. е. отъ въртящия моментъ и числото на обръщения—се определя разхода на парата и съчението на каналитѣ.

Корабнитѣ турбини се раздѣлятъ на турбини съ високо, сръдно и ниско налягане.

Енергията на парата се използва или за смѣтка на силата на реакцията при изтичане на парата отъ каналитѣ, или за смѣтка на живата сила на сжщата, която е получила скоростъ при разширението си въ нарочни насочващи апарати до поставяването ѝ въ каналитѣ на ротора.

Парнитѣ турбини сж активни и реактивни. При активнитѣ турбини преобрѣщането на налягането въ скоростъ става само въ насочващитѣ тръби, но не и въ подвижнитѣ лопатки. При реактивнитѣ турбини, т. е. преобрѣщането на налягането

въ скоростъ става отчасти въ подвижнитѣ, отчасти въ неподвижнитѣ лопатки.

Споредъ посоката на движението на парата, парнитѣ турбини биватъ аксиални и радиални. Въ първия случай тя изтича по оста на вала, а въ втория—по радиуса на колелото.

Инсталациите на парната турбина включва въ себе си парнитѣ котли, спомогателнитѣ механизми, охладилници и магистрали. Преимуществата на парната турбина предъ парната машина сж: а) (по голѣмъ полезенъ коефициентъ 24—27%) прегрѣта пара и налягане 25 кг. (см.²); б) нѣма загуба въ превръщане послѣдвателното движение на буталата въ въртливо на колѣновата ось. Единственото иѣсто, гдето има триене сж рамовитѣ легла.

Въ сегашно време парната турбина е единствения корабенъ двигателъ съ голѣма мощностъ.

Благодарение на това, че турбината има въртателно движение, тя

може да се съединява направо съ вала. Ако турбината има по-голѣмо число обръщения, отколкото сж необходими за вала, за да се невали числото на въртенията, се прилага единъ отъ начинитѣ: а) съ назъбени колела; б) съ хидравлически муфти и в) съ електромотори.

Електродвигатели

Електродвигателитѣ има леко управление и е маневрено способенъ. За работа съ електродвигателя е необходимо да има електрическа енергия отъ акумулатори или отъ динамомашина.

Електродвигателитѣ служи да предаде енергията отъ парната турбина на гребния валъ. Първото електропрелаване на корабъ е устроено въ 1904 година.

Въ С. А. Щ., 1915—1920 година на 6 линейни кораби сж ожесточили предаване мощността отъ корабнитѣ двигатели върху гребния валъ съ електродвигателъ.

В. Кутевски

ХИМИЧЕСКАТА ВОЙНА НА МОРЕ

Между многото нововъведения, които бѣха приложени въ военното дѣло презъ миналата свѣтвна война, трѣба да се изтъкнатъ и така нареченитѣ бойни химически сѣдства—бойни газове. Тѣ не сж употребени тогава, при Ипъръ, както мнозина знаятъ. Това е било, въ сжщностъ, първата съ по-голѣми размѣри крачка. Ако се вземѣ въ длечената древностъ, ще видимъ, че бойни химически сѣдства сж били употребявани нерѣдко въ единъ или другъ видъ. Така, презъ Пелопонеската война, 446 година пр. н. е. Христа, спартанцитѣ сж употребили запалителна смѣсъ отъ арсеникъ, сѣра, смола, натранъ и масло. Презъ XIII в. при обсадата на Цариградъ отъ кръстоносцитѣ гърцитѣ действували срещу венецианския флотъ съ особени огнепрѣскачки кораби и съ такива, носѣщи задушливи пушечи.

Много още примѣри могатъ да се дадатъ за доказателство, че бойнитѣ химически сѣдства не сж нѣщо ново, че приложението имъ, както по суша, така и по вода, има задъ себе си дълготраенъ опитъ.

Все пакъ, до преди последната война, държавитѣ не сж били подготвени за газови действия на военна почва. Изключение донѣкъде прави само Франция, кждето още преди 1912 година полицията при усмиряване на размирици е употребявала газови ржчи и бомби пълни съ бромъ ацетонъ. Тѣ имали толкова целесъобразно действие, че французското военно министерство ги въвело и въ войската. Поради липса на бромъ-ацетонъ, въ началото на

войната (17¹. 1914 г.) последниятъ билъ замѣстенъ съ хлоръ-ацетонъ, а на 21 II. сжщата година, излъзли наставления за употребата имъ.

Примѣрътъ билъ последванъ веднага отъ германцитѣ, които на 27.X. 1914 година вече приготвили за употреба надъ 3,000 снаряда. Така биле поставено началото на редовната подготовка за газовата война. Използувани въ началото плахо и неуверено и въ отдѣлни изключителни случаи, бойнитѣ газове скоро придобиватъ широко приложение и достигатъ значимостта на важно сѣдство за борба, като веществата, съ които се пълнятъ бойнитѣ химически снаряди започватъ бързо да се видоизмѣнятъ и усъвършенствуватъ.

Както на сушата, газовеитѣ много усложняватъ воленето на бойнитѣ действия и на море. Затова, въ всички флоти трескаво се работи за установяване въдействието, което оказватъ бойнитѣ газове подъ формата на газови снаряди или разни видове газови завеси, съ огледъ на което да се работи върху тактиката, строенето и снабдяването на корабитѣ съ противогазови сѣдства и подготовката на личния съставъ.

По отношение на корабитѣ въ корабостроенето, успѣшната газова война ще бжде добре осъществима само при съответната постройка на самия корабъ, неговото тѣло, вътрешното му устройство и разпределение, а така сжщо и снабдяването му съ съответнитѣ сѣдства, необходими за нападение и защита.

Въ всички флоти се повдигатъ редъ въпроси, отнасящи се до по-

востроещитѣ се кораби и намиращитѣ се въ строя такива. Артилерията решава сждбата на боя отъ известно разстояние съ разнитѣ видове снаряди, къмъ които се прибавятъ и химическитѣ снаряди.

Докато по-рано химическото нападение на море се смѣташе почти за невѣроятнo, днесъ то малага да се взематъ строги предпазни мѣрки, защото нападението на корабитѣ може да стане наосъжде. При атакуване на упорното сѣдло ше, на примѣръ, обсега на поражението достига голѣми размѣри, поради неподвижността на прицелитѣ точки, въ случая—корабитѣ.

Газовата атака може да бжде извършена по нѣколко начина.

ЧРЕЗЪ ИЗДУХВАНЕ. а) Отъ нароченъ видъ газоносни кораби, чиято товароспособностъ достига до 5000 тона. Тѣзи кораби сж снабдени съ силно издухватели филсунки, разположени на кърмовата частъ тана, че да е улеснено налягането имъ споредъ нуждата и да се разпредѣли по желанне количеството на пуснатия газъ. Взриватъ ги обикновено въ близостъ съ целеното пристанище, което става преимуществено нешемъ. б) Отъ бързоплувни газоносци, действущи подъ прикритието на мъглата или нощта. в) Отъ газоносни самолети и водосамолети, приспособени за особено ниско летене, съ товароспособностъ до 15 тона.

ЧРЕЗЪ СНАРЯДИ. Докато въ горесброенитѣ случаи немоще да се постигне изненада, то при употребата на снарядитѣ, тя е повече отъ удовлетворителна. При издухването га-

зтъ е лесно забележимъ и веднага става достояние на цѣлата неприятелска ескадра, като въ най-благоприятния случай може да постигне само челиния корабъ. Освен това, необходимо е да е въ наличностъ вѣгъръ съ посока къмъ противника и съ известна скоростъ. Съ снарядитѣ, разбира се, при условие да можемъ да постигнемъ нужното съсредоточаване на газа, изненадата е пълна. Газоветѣ се изсипватъ върху опредѣленото мѣсто или корабъ, и противникътъ, подъ гнетата на взривозетѣ имъ, не подозира присѣствителството на химическитѣ отрови. Обсегътъ на поражение отъ снарядитѣ съ по голѣмъ размѣръ е между три и петъ мили. Съ снарядитѣ, стрелящиятъ има свобода на действие, тъй като той не зависи отъ посоката на вѣгъра, нито отъ неговата сила, както при издихавето, а това е отъ голѣмо значение при боя въ море.

СЪ ПОДВОДНИЦИ. При използването на подводниците за газовото нападение, изненадата може да се увеличи още повече, ако се действава непремѣнно съ газове, които не се разлагатъ или поглъщатъ отъ водата. Въ противенъ случай, подводникътъ може да пуска газъ само въ надводно състояние.

Отъ изложеното до тукъ става ясно, че използването на газове при подвижния морски бой е доста трудно, затова е за предпочитане газоветѣ да се употребяватъ нощемъ (съ изключение на артилерийската газова стрелба). При нощния бой изненадата отъ газоноснитѣ кораби е пълна и можемъ съ голѣма уѣреностъ да си служимъ съ тяхъ.

Нека изброимъ по-важнитѣ случаи, при които се използватъ газоветѣ въ морската война.

Борба за позиция. Ако нашитѣ кораби се намиратъ въ неблагоприятно положение спрямо брѣга или слънцето, а сѣщитѣ благоприятствуватъ на противника за водене на боя, тогава неприятелътъ се обсилва съ газъ, за да промѣни курса си, въ което време нашитѣ кораби ще заематъ удобна позиция. Ако имаме неудобенъ курсовъ жгълъ къмъ противника, използваме газоветѣ, за да намалимъ ско-

ростта на строя, а въ това време обръщаме на обратенъ курсъ—удобенъ за насъ. Въ време на бой, когато противникътъ иска да застане въ главата на строя, газоветѣ служатъ да попрѣчатъ на сполучливото му придвижване.

Ако бждемъ преследвани, съ помощта на газоветѣ ще се измъкнемъ отъ боя, ако ли пъкъ ние нападаме, успѣхътъ ни ще бжде твърде много улесненъ.

Когато имаме бомбардировка, газоветѣ се изхвърлятъ, за да задушатъ брѣговитѣ батареи и да тормозятъ населенитѣ мѣстности.

Атака на брѣга се предприема, за да може да се направи пробивъ и да се достигне до морскитѣ съоръжения на противника, следъ унищожаването на които, може да се правятъ частични или общи брѣгови стоварвания на бойци. Газовата вълна се пуска да премине презъ крепостнитѣ препятствия, като около сѣщитѣ се поддържа газовъ огънь: съ това се прекъсва връзката между противниковитѣ части. Така се постигва и съ пѣтнитѣ вѣзли около мѣстото на атаката.

При десантнитѣ действия газоветѣ се употребяватъ, за да „откъснатъ“ избраното за десантъ мѣсто и да попрѣчатъ съ това на всѣка помощъ, която би могла да се даде отъ вътрешността, докато стоварването бжде извършено напълно и слѣзлитѣ на брѣга войски се укрепятъ достатѣчно добре. А употребата на газоветѣ отъ брѣга цели растрояването на почнатия вече десантъ, осуetyаването на непочнатия или създаване затруднения на слѣзачитѣ отъ стоварния корабъ войски.

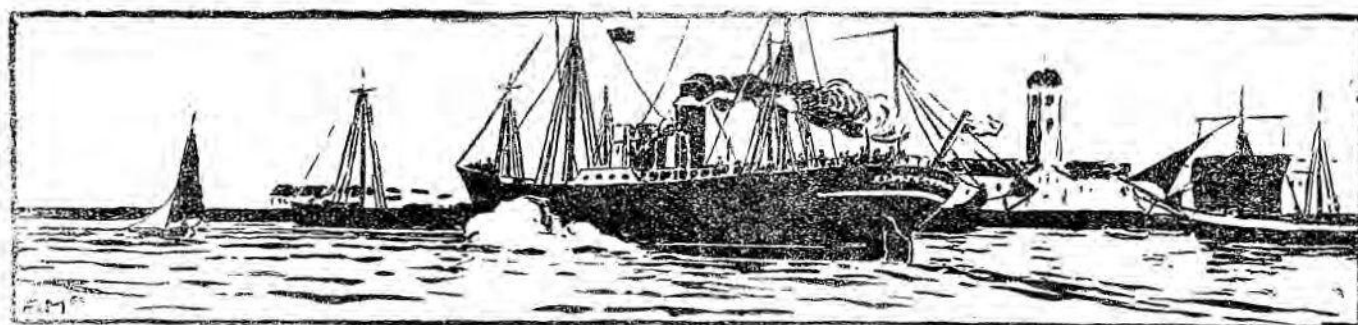
Първото, най-важното условие, за да се води успѣшна борба съ бойната химическа напасть на море, е недопускането да проникнатъ газоветѣ въ вътрешността на кораба. Това се постига съ противогазовата защита на корабитѣ, съответно бронирани съ разпредѣление задъ бронята, което трѣбва да бжде непрекъснато и безъ отвори. Понеже не сѣществува непробиваема броня, то газонепроницаемостта се допълва съ помощта на това разпредѣление задъ бронята—газонепроницаващитѣ прегради, които огра-

ничаватъ достъпа на влѣзлитѣ вече газове въ кораба. При постройката на бойнитѣ кораби се предпочитатъ електрическитѣ заварки на листоветѣ предъ заклѣпването имъ. Съ това се изключва разслабване на заклѣпкитѣ отъ ударитѣ на снарядитѣ и така се осуetyава пѣтя за разпространение на газоветѣ.

Както е известно, за прѣвъ пѣтъ въ нашата съвременостъ газове били употребени на море въ голѣмия Скагеракски бой, но понеже били използвани само сръднокалибрени снаряди, неможещи да пробиятъ бронята на английскитѣ кораби отъ голѣмитѣ разстояния на воденото сражение, не били осѣществени очакванитѣ последици. Установило се, обаче, че при взрива даже на обикновенитѣ снаряди, газоветѣ отъ тяхъ сѣ прониквали въ вътрешността на корабитѣ, вследствие откритостта на корабнитѣ помѣщения.

Знаемъ, че повечето газове, когато сѣ въ съприкосновение съ водата или химически течности, се подлагатъ на разложение и поглъщане. Поради това, обилното оросяване на напълненитѣ съ отровни газове помѣщения на кораба чрезъ тънки, разпрѣснати струи смегчава ако не съвсемъ, то въ доста голѣма степенъ, действието имъ. Това се постига, като въ всѣко помѣщение се построи цѣла уредба отъ оросителни трѣби и прѣскачки. Всѣка уредба трѣбва да е напълно самостоятелна и да се привежда въ движение отъ сѣседнитѣ помѣщения или газовата централа. Изтичането на течността отъ помѣщението става презъ особени улеи. Устройството на оросяването трѣбва да бжде съгласувано по отношение числото и диаметра на отвѣрстията, силата на изхвърлянето на струйкитѣ, температурата на течността и пр. Понеже въ време на бой оросителната уредба може да бжде лесно повредена, въ всѣко помѣщение се приспособява и рѣчно оросяване.

Прибѣгва се и до изкуствено провѣтряване, чието стѣкмяване се състои отъ независими една отъ друга провѣтрителни групи. Тѣ се снабдяватъ съ газови водофилтри, съ приспособление за вдухване на горещъ въздухъ, както и съ проводъ къмъ



нарочна газонизгорителна уредба. При това устройство за провѣтриване въздухоприемниците се изкачват чак до върховете на стожерите. Вентилаторните тръби се правят сравнително много по-дебели и заварени. Приемниците на въздуха се бронираат, за да се запазят от снарядите. Проникването на газове през време на боя въведовете отдѣления се предотвратява чрезъ препрѣчване постъпите къмъ тяхъ чрезъ вътрешно свърхналѣгане. Сжщото се използва при орждейните кули и постове за командване, когато корабътъ минава презъ газови завеси. За работа съ запълнените съ газове помѣщения се използватъ газовите маски, а

може да стане нужда и отъ пълно противогазово облѣкло.

Въведени сж нарочни чести провѣрки на газонепроницаемостта на корабните помѣщения. Въ всички съвременни кораби е построена главно газозащитно помѣщение, което при по-старите е съединено съ главната придѣлна газозащитна уредба. Въ това помѣщение водятъ, както вече се спомена, нарочни тънки проводни тръбички отъ разните отдѣления, за да може веднага да се провѣри и узнае естеството на влѣзлия въ тѣзи помѣщения газъ.

Разговорните тръби сж извърлени, тъй като много спомагатъ за разпространението на газове, и сж замѣстени съ телефони.

Къмъ състава на всѣки корабъ се придава отдѣлна газова команда съ нароченъ газовъ офицеръ, който завежда всичко около газовата служба и нейното уреждане. На газовата подготовка, ръководена отъ вещите по газовото дѣло офицери, се обръща голѣмо внимание. Обслужитѣ на кораба иматъ нарочно „газово разписание“. Въ изпитване способността на носене корабната служба, е поставено условие за издържане дълго време усилен физическа работа съ поставена газова маска. На това изпитание се подлагатъ дори и старшите корабни офицери.

Борисъ Г. Гавриловъ

ВОЕННО-МОРСКО ЗЛОБОДНЕВИЕ

Б Е Л Е МЪ — Д А К А РЪ

ГРОБНИЦАТА НА АНГЛО-АМЕРИКАНСКИЯ ПЕТРОЛОНОСАЧЕНЪ ФЛОТЪ

Водитѣ на Атлантическия океанъ преди известно време наново погълнаха частъ отъ англо-американския петролоносаченъ флотъ. Но за разлика отъ другъ пътъ, сега и англичани и американци изпревариха въ своите радиопредавания съобщението на германската телеграфна агенция, като хвърлиха само една слаба свѣтлина върху историята безъ думи, разиграваща се на пътя между Южна Америка и Африка.

Не вѣрватъ читателѣтъ да е забравилъ набѣзите на германските подводници въ Караибско море, явяването имъ предъ островъ Кюрасао, както и бомбардирането на петролните рафинерии, намиращи се тамъ. И ако по онова време, когато се разиграваха действията срещу този островъ американците се бѣха смутили, то е, защото едно отъ голѣмите имъ петролопреработвателни сръдища бѣше явно застрашено и подложено на разрушение.

Нападките на американския печатъ срещу държавитѣ отъ Южна Америка, преди стоварването на англо-американския десантъ въ Африка, имаха за целъ присъединяване на общественото мнение на тѣзи държави за каузата на войната. И действително, въ по голѣмата си частъ тази кампания успѣ, защото една по една държавитѣ отъ този американски континентъ се присъединяваха къмъ плутократическия блокъ,

предоставяйки и териториални и жизнени блага въ ржцетѣ на шепата отъ подпалвачитѣ на войната, за постигане на тѣхните материални интереси.

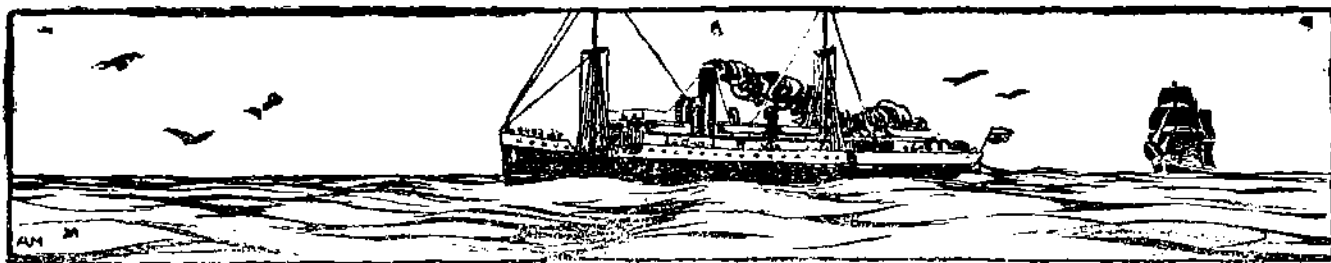
Бразилия бѣ една отъ страните, която първа влѣзе въ този блокъ, като остави на разположение цѣлата своя брѣгова ивица, както и своите неизчерпаеми запаси отъ сурови материали. Благодарение на този актъ, за първи пътъ презъ настоящата война бѣ споменато за пътя Белемъ — Дакаръ, на който бѣ предопредѣлено да играе една отъ най-важните роли презъ тази война. Изборътъ на пристанището Белемъ (Пара) за изходна точка срещу африканския брѣгъ не е случаенъ, защото както дълбокия заливъ, така и съседния голѣмъ островъ Маражо представляватъ една удобна упорна база, било за съсредоточаване на конвои, така и за тѣхна изходна точка.

Ако се взрѣмъ малко по-внимателно върху картата на Южна Америка, и по-точно на северо-източния ѳ брѣгъ, не премѣнно бихме забелязали колко удобенъ пътъ за връзка между Караибско море и устието на рѣката Амазонка представлява крайбрѣжната ивица, раздѣлена между Бразилия, Френска, Холандска и Английска Гвиана и Венецуела. Голѣмата дълбочина непосредствено до брѣга улеснява из-

вънредно много движението на танковите кораби, пренасящи горивото, отъ което зависи въ сегашно време сждбата на стотици хиляди човѣшки същества.

За това усилията на подводниците отъ Осьта сж насочени въ тази областъ, и тѣ сж постигнали задоволяващи успѣхи. Самите американци не скриватъ истината относно участъта на своите кораби съ нарочно предназначение въ съседния на този воденъ просторъ. Напоследъкъ съобщението помѣстено въ „Ню-Йоркъ Таймъ“, споредъ което нови 10 танкови кораби сж били взети на „заемъ“ отъ Венецуела, заслужава отбелязване. Значи, господата американците не сварватъ да попълватъ загубитѣ въ тоннажъ, въпрѣки своите 200 корабостроителници. Или числото имъ е пакъ единъ американски блѣфъ?

Разстоянието, което корабитѣ трѣба да изминаватъ отъ Венецуела до Белемъ възлиза на около 500 мили; то се изминава за 2 дена. Разстоянието отъ петролните рафинерии на островъ Кюрасао до сжщото това пристанище е 600 мили, изминавано сръдно за два дена и половина. Като се вземе предъ видъ, че най-късото и удобно разстояние между Южна Америка и Африка, пътя Белемъ — Дакаръ е около 1,000 мили, и изисква най-малко четиридневно плаване, може да се ка-



же съ положителност, че колкото и да е голъмъ петролният флотъ на силитъ отъ Блока, колкото и силно да сж охранявани тѣхнитъ конвои, все пакъ тѣ никога нѣма да бждатъ въ състояние да се справятъ съ постоянно увеличаващата се подводна опасностъ, която подобно на многоглава хидра непрестанно расте и съ своитъ пипала обхваща всичко. Тѣй че, не е далечъ деня, когато тѣзи пипала ще се простратъ непосредствено до брѣговетъ на Бразилия, за да отрѣжатъ изведнажъ и тази плавателна артерия. Като се вземе предвидъ, че и другия пътъ — отъ

брѣговетъ на Северна Америка до Гибралтаръ е постоянно изложенъ на силнитъ удари на Осъта, то не остава друго, освенъ да напомнимъ на „демократичнитъ държави“ по отношение десанта имъ въ Африка, старата българска пословица: „Който копая гробъ другиму, самъ пада въ него“.

А доколко тази пословица ще излъже върно, личи още отъ сега, когато месечно биватъ изпращани най-малко 50,000 тона танкови кораби, безъ да се смѣтатъ останалитъ загуби въ кораби отъ други класи. Тѣй че английскитъ лордъ Алек-

сандъръ, пъкъ и полковникъ Ноксъ, иматъ пълното право да гледатъ съ страхъ на бъдещето. Изтеклата 1942 година ги кара нанстина така да преценяватъ събитията.

И може би не е далечъ деня, въ който думата „конвой“ ще звучи въ ушитъ на тѣзи държавни мъже като едно близко и хубаво минало. Защото нека не се забравя, че навсѣкжде, не само по море, побеждаватъ не платенитъ агенти и войски, а самоотверженитъ борци за новъ редъ и справедливостъ.

Ем. Г. Джелеповъ

МНЕНИЯ И ПРЕПОРЪКИ

АЗЪ ВЪРВАМЪ ВЪ ВЪЗХОДА НА МОРСКА БЪЛГАРИЯ!

На въпроситъ: какъ трѣбва да се въздействува на българската младежъ, за да се всади въ нейната душа мореходството като дълбоко убеждение и творчески духъ и какви сж препоръжитъ му за възхода на морска България, като се има предвидъ утрешна, велика България, — капитанътъ отъ далечно плаване г. Найдентъ Найденовъ ни отговаря обстойно съ вешо познаване на въпроситъ и съ ободряваща въра...

ДЕТСКАТА впечатлителностъ поглъща и запечатава за презъ цѣлъ животъ видѣнитъ и преживѣнитъ нѣща. Въ моята паметъ здраво и непоклонимо сж заеднали картини, изобразяващи римски легионери, които въ далечното си детство чаблюдавахъ по стеницъ на селската прогимназия. Защо тѣ бѣха оскатени тамъ и защо и до денъ днешенъ продължаватъ да висятъ — не знамъ. Едно, обаче, предобре знамъ: че азъ амѣсто тѣхъ чужди образи тамъ имаше картини и снимки въ живота на българскитъ моряци и кораби, както и на красивитъ морски и дунавски родни брѣгове, стрепени съ разбрани за децата кратки объяснителни бележки, тѣ щѣха да знаятъ и да живѣятъ презъ цѣлия си животъ съ представитъ и съ мисълта, че България има моряци и кораби. Такива отъ хубави, по хубови снимки и художествени картини има, и колкото отъ тѣхъ, въ увеличенъ видъ метъръ на метъръ, бѣха стрували нищожна цена, срещу която би се получила такава неопценима полза! Да, паритъ не сж много, али нѣма кой да се вземе съ одѣлствование на тази и подобни идеи. А тѣзи картини, стрѣжатъ ли се съ подходящи чегива, сжиятъ ли се съ обясненията на учителя, бѣха имали огромно възпитателно въздействие върху особено впечатлителната детски души...

Въ кинопрегледитъ могатъ внаги да се вмѣстятъ сцени изъ живота на нашитъ моряци и пътници на роднитъ ни кораби изъ свѣ-

товинитъ води. Такива кжси културни филми не струватъ скъпо, и самата държавна би трѣбвало да приеме осъществяването имъ като една нарочна морска поредица на народностно-възпитателнитъ кинопрегледи „Българско дѣло“. При това, ние имаме вече зарждаща се филмова индустрия, за която морето и корабоплаването бѣха били твърде благодарна прицелна точка. Колко люде у насъ все още не знаятъ или въ най-добрия случай иматъ твърде смѣтни представи за нашата морска мощъ, и че сме отбелязали многообещаващи дѣла въ областта на мореходството!

Голѣма народополезна работа върѣдъ българското общество изобщи и частно върѣдъ нашата младежъ отъ нѣколко години насамъ върши списанието „Морски прегледъ“. Единственото списание въ страната ни, което се прѣща безплатно на желаещитъ да го получатъ, изговитъ хиляди-хиляди бройки сж така много разпространени, че не е останало нито едно село, нито една колиба въ обединена България, където да не е проникнало и раздвижило съ родинолюбска и морелюбска мощъ българскитъ сърдцѣ!

И много още нѣща, струващи незначителни парични срѣдства, но вършени съ голѣма любовъ, могатъ и трѣбва да се осъществятъ, за да се въздействува върху българската младежъ още на училищната скамейка. та когато тѣзи утрешни граждани на нашата родина застанатъ на отговорнитъ постове въ историческото строително дѣло на паредни, нѣма да се отнасятъ съ недоумение и съ недоверие, когато ще трѣбва съ дълбоко убеждение да се говори и съ любовъ да се работи за роднитъ морета и великата родна рѣка Дунавъ!

Днешната и утрешна младежъ трѣбва отлично да познава качествата и дѣлата на Бълга, отъ нѣ моряци, да се възхинява отъ примѣра на тѣзи герои-идеалисти, които доблестно жертвуватъ щастнето на

топлото домашно сгнѣще и сравнително полесния животъ на брѣга, за да служатъ като морски труженици на своя народъ съ любовъ и преданостъ, на каквито е способенъ българинътъ...

РАЗВИТИЕТО на една страна като морска държава се обуславя най-вече отъ нейното географско положение. Опрѣна съ триѣ си страни на водни пътища, България има отлични условия за това. Наличното удобно положение трѣбва да се използва по-скоро и по разумно. Ще се спра първо за крайбръжното плаване: Дунавското, Черноморското и Бѣломорското.

Постиженията ни на Дунавъ отъ Б. Р. П. сж отлични, за да не каже блѣсгащи, и ние можемъ да се гордѣемъ като българи съ нашитъ кораби по тази голѣма рѣка, особено съ триѣ новопостроени. На Черно море малкитъ корабчета на М. К. П. показваха изпитъ завидно богати условия за развиване на оживено, истинско крайбръжко плаване.

То трѣбва да бжде въ три насоки: съ срѣдище Варна и обсега на плавателна рѣка Тича (Камчия) до ромѣнската граница включващъ великоплетно пригодното за целъта Варненско езеро; съ срѣдище Бургасъ и обсега на плаване носъ Емояна до турската граница; между тѣзи две упорни срѣдища и изходни точки, а именно Варна—Бургасъ.

За заосигуряване до пълненъ разцѣтъ на крайбръжното ни плаване, безспорно, ще иматъ голѣмо влияние удобствата за пътуващитъ поособено живителнитъ родни брѣгове. Отъ това слава необходимостта да бждатъ облагоустроени тѣзи крайбръжия, като отчетливо се почувствува следа отъ намѣстата на културната ржка: построяване на добре обзаведени приотанищни съоръжения до последнитъ подробности, като постройката на удобни павилиони, създаване на бюфети и хижки страни, приемницъ въ нѣкои особено красиви и забележителни крайбръжни мжове (например Камчия) и

най-важното, трѣбва да сж на лице удобни и бързи кораби.

На Бѣло море островитѣ Тасосъ и Самотраки, както и крайбрѣжнитѣ селища не само предлагатъ всички условия, но и наложително изискватъ едно добре уредено крайбрѣжно плаване, не само за излетачни, но и за стопански осжществявания!

Охридското езеро сжщо трѣбва бездруго да отразява въ изумруденитѣ си свещени води по единъ внушителенъ начинъ трибагренника на Велика България, такава, каквато я мечтаха отъ вѣкове всички българи!

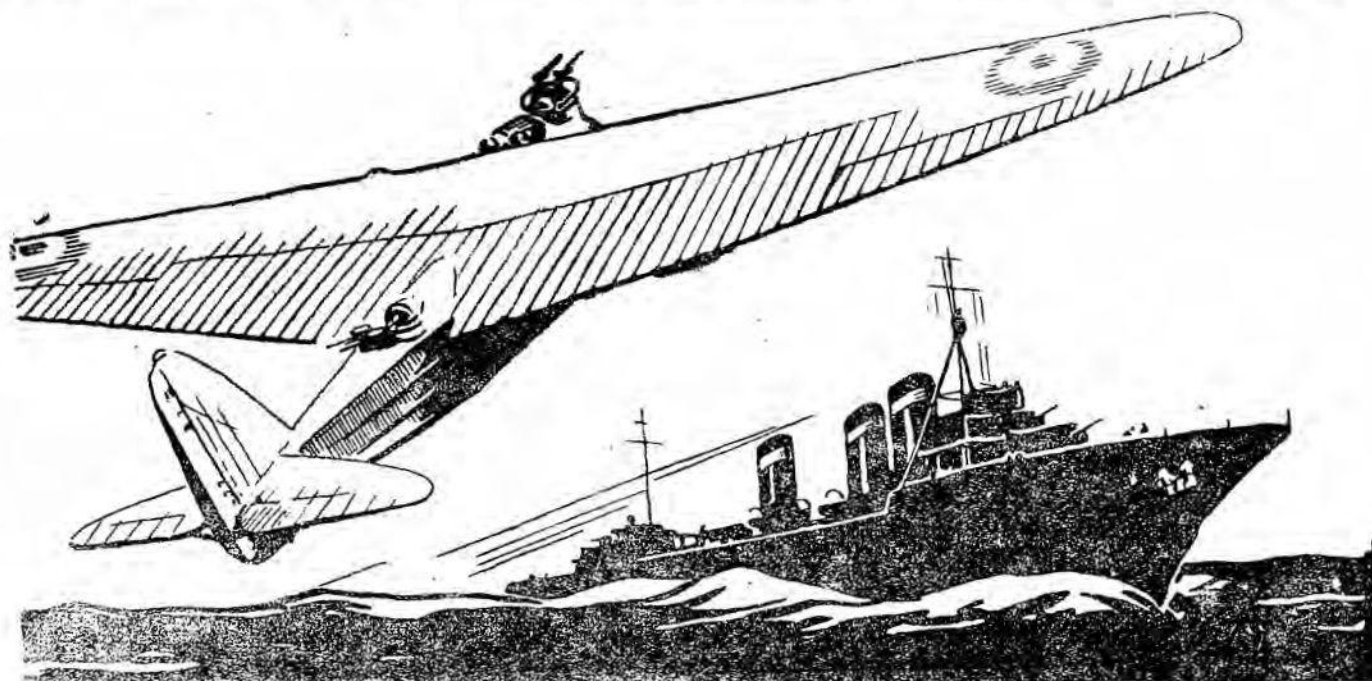
Тритѣ ни крайбрѣжни плавания могатъ отлично да бждатъ уредени отъ Държавата, въ лицето на нарочната служба Дирекция на воднитѣ съобщения... Добре подготвени моряци имаме достатъчно, всичкитѣ необходими кораби можемъ сами да си ги построимъ, безъ да чакаме още петдесетъ години, както тове бѣше на Дунавъ!... Що се отнася до международното корабоплаване, тамъ възможноститѣ, особено следъ войната, ще бждатъ неограничени. Всѣки день отиватъ на дѣното на моретата десетки кораби съ хиляди тонове водоизмѣстване. Следъ войната ще има невъобразимо търсене на кораби. Тогава ще можемъ чудесно да закрепимъ нашето международно корабоплаване, защото ще срещнамъ слабо съперничество, което съ нашата твърдостъ и предприемчивостъ ще преодолѣемъ, и дѣлата ни, посветени на морето, ще бждатъ утѣчени съ успѣхъ, рисуванъ само отъ нашитѣ бленова. Освенъ по Черно и Срѣдиземно морета, ние ще можемъ свободно вече да излѣземъ и въ океанитѣ. Досегашнитѣ опити на Б.Т. П. Д-во показаха и доказаха,

че нашето корабоплаване е въ състояние да стори това съ победоносенъ размахъ, като се насочи било къмъ западна Европа, било къмъ Индия. При така благоприятнитѣ условия за морски възходъ на утешна България, ще има мѣсто както за държавния, така и за частния починъ. Но, преди всичко, необходими сж кораби. Ще трѣбва, ако не всички, по-големата частъ поне, ние сами да ги построимъ! Нека отъ сега да се разбере и знае, че това ще се наложи, защото непосредствено следъ войната всички корабостроителници ще бждатъ прѣкомѣрно претрупани съ задоволяване нуждитѣ на собственитѣ си страни, че едва ли ще има мѣсто и време за чужди поръчки. Ето защо, ние трѣбва още отъ сега да си подготвимъ всичкитѣ съоръжения и машини, та при първа възможностъ да се започне една голѣма корабостроителна работа. Ржководена отъ една похвална предвидливостъ, Дирекцията на воднитѣ съобщения е изработила съответната програма... Досега построенитѣ въ варненската държавна корабостроителница кораби показватъ, че имаме вече добре подготвенъ ржководенъ и работнически съставъ. Непремѣнно е необходимо тази корабостроителница да се разшири далечъ повече въ сравнение съ днешното си състояние и възможности, като се снабди съ съответнитѣ съоръжения за строежъ на кораби до петъ-шестъ хиляди тона. Къмъ нея ще трѣбва да има докъ за изваждане корабитѣ на сухо, въ състояние да посрещне навреме нуждитѣ на нашитѣ кораби, за да стане излишно прибѣгването до чужди докове — въ чужбина...

Подобна корабостроителница, пакъ съответно обзаведена, трѣбва

да се създаде и развие и въ Русе и въ нашето бѣломорско срѣдище Кавала — почини, които сж въ началото на своя съ хубаво бждеще животъ. Русенската корабостроителница е съ жизнена необходимостъ за силно развиващото се Дунавско корабоплаване, чийто корабенъ съставъ трѣбва непрестанно да расте съ кораби и шлепове, построени отъ насъ, независимо, че поддържането имъ въ добро състояние чрезъ поправка на повредитѣ, трѣбва да става въ наша корабостроителница. Действително, капиталитѣ, необходими за осжществяване на тѣзи твърде значителни мѣроприятия, сж голѣми, за да не кажа грамадни. Но тия срѣдства ще се намѣрятъ и жертвуватъ, защото въ скоро време ще бждатъ възвѣрнати, и наредъ съ това, ще донесатъ неосценими блага за народното ни стопанство.

Накрай, като изводъ следъ монитѣ мисли, високо ще кажа: азъ вѣрвамъ въ възхода на морска България, а така трѣбва да вѣрва всѣки истински българинъ, и да се чувствува гордъ, че е такъвъ, не само когато носетѣ му прекосватъ просторнитѣ земи на нашата хубава родина, но и когато кракътъ му стѣпи на палубата на нѣкой отъ нашитѣ дунавски пѣтнически кораби, които сж едни отъ най-хубавитѣ между плаващитѣ корита по тази наистина велика международна рѣка. И нека всички бждемъ увѣрени, че близкъ е денътъ, когато и морскитѣ води ще бждатъ браздени отъ нови и многобройни кораби, достойни съперници на дунавскитѣ си събратя и участници въ състезанието на свѣтовното корабоплаване, бидейки притежание на една страна — обединена България — равноправенъ членъ въ голѣмото семейство на морскитѣ народи!



ВЪ РАЗУЗНАВАНЕ

М О Р Е

Ту яростно, стихийно и гръмливо,
Развихрило победно гривести вълни,
Ту като девица нъжно, срамежливо,
Море, обичамъ те, срѣдъ буритъ дори!

Безъ свѣтъ, обичамъ те, о'знай,
Докле сърдце тупи въ моитъ гърди.
Ще тѣя азъ за твоята омая,
Ще бродя вѣчно низъ твоитъ води...

Безъ спиръ, безъ отдишъ, до омала,
Срѣдъ буритъ жестоки, срѣдъ мъгли.
Ще бродя и ще тѣя до забрава,
Такъвъ менъ жребий съдбата отреди...

Море, обичамъ те, не крия,
Вѣнци отъ свежи пѣсни ще сплетя,
Вълнитъ палави въ букетъ ще свия:
Некъ гръмне твойта пѣсень по свѣта!

Ти пѣсень си, море, нѣмътя
Предъ твойта вѣчностъ, дивна красота,
По твоя чаръ неземнъ тѣй копнѣя...
Море, невнятно си като мечта.

М О Р Я Ц И

Умира бавно мрачни день
и мракъ обгръща пакъ свѣта,
а тѣя летятъ по синитъ води...
Злокобно свирѣ вътѣра студень
и гонятъ се вълна подиръ вълна
предъ тѣхъ, задъ тѣхъ... Нѣ корабѣтъ
лети...

Фучи свирено парната турбина
и сякашъ не машина, а стихия
страхотно и злоецо тукъ реве...
За благо то на майката родина,
за дългъ свещенъ отиватъ всички тии
да бранятъ смѣло родното море...

Тукъ всички сж моряци смѣли,
бранители на родния ни брѣгъ
безумно храбри български чеда...
Навѣки тѣ смъртта презрѣли,
развѣли гордо българския стягъ,
готови сж предъ всичко на свѣти...

Че тѣ не знаятъ що е туй „не може“
щомъ дългъ свещенъ на бранъ ги
призове,
не ще пожелатъ здраве, младостъ
и животъ...

Заклели се въвъ твойто име, Боже,
тѣзъ преданни и вѣрни синове,
чъртаятъ славенъ пѣтъ на българския
флотъ!

Антонъ Пиронковъ

Просторитъ ти ширни, безпредѣлни,
Потънали срѣдъ слънце, свѣтлина,
Ноцитъ ти тѣй свежи, тѣй чаровни...
Нетленна прелестъ, вѣчна красота...

Обичамъ те, обичамъ да се рѣя
Срѣдъ твоитъ безбръжни, пѣнести води.
Да слушамъ пѣсеньта ти вѣчно ще
копнѣя,
Море, лелѣя те въ своитъ мечти...

Все тѣй те помнятъ тебъ презъ вѣковетъ,
Омая, прелестъ, красота...
Все тѣй на воля пѣятъ вътровоетъ,
Море, ти вѣчностъ си срѣдъ вѣчността...

Ти дишашъ, трѣпнешъ, смѣнешъ се,
лудѣешъ,
Сърдце нетленно, хмнѣ на младостта,
Ту катъ демонъ злоецо си, нехаешъ,
Кога ведно съ тебъ ликува и смъртта.

И смъртъ, и животъ, и радостъ, и неволя,
Море, тебъ Богъ тѣй щедро надари,
И чаръ, и красота, и прелестта на зноя,
Море, въ тебъ Богъ каточе себе си вгради...

капитанъ Б. Г. П. Д-но, Кирилъ Ст. Христовъ

МОРЯШКИ МАРШЪ

За тебъ, родино, сме родени -
да бранимъ твойтъ брѣгове,
съ морето бурно вѣчъ сродени
верѣдъ бури, силни вѣтрове.

Не плаши ни стихия бѣсна,
ни вражи кораби безчетъ,
че въ битка люта най-ужасна
сразимъ ще ний врага заклетъ.

И гордо знамето развѣли,
с'победенъ духъ и маршъ напредъ,
браздимъ вълнитъ разбѣснѣли
ний любимъ родния заветъ!...

Родино, и май вѣра в'нази,
въвъ свойтъ вѣрни синове,
морето съ бурнитъ талази
къмъ тебъ за подвигъ ни зове.

Другари на вълни и бури,
браздимъ морето въ дължъ и ширъ
срѣдъ необятнитъ простори
родината е нашъ кумиръ!...

И щомъ върховенъ часъ удари
ний данъ велика ще дадемъ.
Напредъ!... "Ура" напредъ другари
и тебъ, Родино, ще умремъ!...

Кирилъ Пѣйчевъ

МОРЯШКИЯТЪ НОЖЪ

Като гладенъ възкъхъ вихърътъ въ тая бѣла нощъ. Хрипки и хруска снѣгътъ подъ краката ти, забързани мигъ по-скоро да стѣпватъ въ домашното живелище.

Топло и свѣтло е въ твоята стая. Разтваряшъ любима книга, начевашъ мислена беседа съ духовни приятели, възкръснали чрезъ чудото на изкуството. Топло и свѣтло става и въ душата ти.

Уморишъ ли се, съ моренъ взоръ обхождашъ предметъ следъ предметъ. Цѣлата покъщнина, цѣлата стайна украса въпрѣки ограниченитѣ на четиритѣхъ стени се преобразява на престошно царство, дето ти властвувашъ свободенъ и щастливъ.

Колко мили спомени, подобно вълшебна пѣсень, зазвучаватъ въ нощта! Всѣко дребно изваяние, угледна вазичка или споменна снимка — всичко запѣва съ омайната безсмертна мелодия на преживѣното.

И стариятъ, всѣкога безпогрѣшенъ компасъ, прескѣпъ даръ отъ бѣловласия баща, и океанскитѣ живописни миди, и изкустно изработеното корабче по образа на колумбовата Санта Марія — съ бѣлитѣ вѣтрила и чернитѣ кръстове по тѣхъ, и среброкованата адмиралска котвичка... дълга низа морски и моряшки символи и украшения привлича като мощенъ магнитъ погледа. Каточе приказни двери широко се разкрехватъ, за да поемешъ странстване.

Ето, не прави изключение и окачениятъ на стената моряшки ножъ. Обвитъ въ своята кожена ножница, той напомня вѣренъ стражъ, мълчаливо бдищъ на деннонощни стража. Примамно съблѣзизваща е тая отломка отъ чиста стомана, всѣкога преданна на смѣлото сърдце, всѣкога покорна на крепката дѣсница.

Дѣ, да... моряшкиятъ ножъ...

Ти преставашъ да бждешъ самъ, ти преставашъ да мълчишъ. И тази самотна нощъ на студената зима става нощъ на сърдечната изповѣдь...

Това плаване бѣше едно отъ многобройнитѣ ми кръстосвания на залива съ моята рибарска лодка: по нѣкога подъ вѣтрила, по нѣкога съ гребла.

Бързахъ да се отдалеча отъ малкото приморско градче още въ дрезгавината на утрото, та моятъ денъ на другаруване съ морето да бжде по-продължителенъ. Слава Богу! Подъ напора на западния вѣтеръ, още не угасналъ следъ своето все-нощно подвизаване, моята лекоплувна острозадка порѣши излеко набръчканиятѣ води като вихролетна стрела.

Дълбоко вдишвахъ свежия солентъ въздухъ, каточе веднѣ съ него искахъ да изпия морскитѣ води, безъ да утоля вѣчната си жажда за презморско скиталчество, която навѣки за менъ остава неугасимъ копнежъ. Проклиняхъ отъ дълбинитѣ на душата си онѣ мой приятелъ, който преди години съ животинско безсрамие ми призна, че ако нѣкога станѣлъ корабпритежателъ, щѣлъ да назове своя корабъ съ изразителното и звучно име „Бръгъ“. Така се чувствувалъ отблизу сроденъ съ земята и неизказано щастливъ въ нейнитѣ обития този пращень плъхъ!

А крилата на вѣтра, а летежа надъ синитѣ води, когато предъ тебъ има само далечина и все повече отдалечаващъ се кръгозоръ, колкото повече устремно летишъ напредъ?... Не, азъ не направихъ тогава никакви усилія, за да разубея този закоравѣлъ сухоземецъ: веригитѣ на сушата го бѣха така здраво оковали, че напусто бихъ се трудилъ да откъртя даже дебелия рѣждивъ слой, ще бѣ напластенъ по всѣка тѣхна брънка.

Подозанимъ чайки, прехубавитѣ посестримки на морскитѣ люде, съ тревоженъ гракъ се внеха надъ каменниия бръгъ, безъ да се насочатъ къмъ открито море. Неволно си спомнихъ, че споредъ старитѣ моряци, това поведение на чайкитѣ предвещава скоромна буря.

Не мина много, и вѣтерътъ стихна. Разбрахъ: това бѣше отъ онѣя затишя, презъ които вѣтерътъ сякашъ поема дѣхъ и сили, преди да се разбѣсува... Чайкитѣ не ме излъгахъ. Утринната хладина нѣколкократно бѣ изпѣстрена съ топли полѣхъ, каточе идещъ отъ вратата на огнедишаща пещъ: ту отваряна, ту затваряна плахо и съ двоупение, ала и съ нескрита подлостъ отъ ръката на дявола.

Нищо идва... Моятъ опитъ на море, съ призрачността на добровестни тръби, сега ме предупреждаваше — да се паза, да избѣгамъ на време въ първото най-близко заливче, да хвърля котва въ спасителнитѣ му води, и сниженъ въ подѣчното дѣно, да засвидетелствувамъ своето благоразумие и смиреніето си предъ всемошния вѣтеръ...

И той, бѣлиятъ вѣтеръ, носителъ на черна смъртъ — не закъсѣ. Забушува бѣсниятъ южнякъ, вверилъ въ своята вѣчно пияна кръвъ огъня и неспокойствието на пустинитѣ пѣсци. Каточе далечна нѣкаква пустиня, прояждана отъ неизличима черна стрѣсть, чрезъ пристѣпнитѣ на немирния вѣтеръ протѣгаше до стрѣшаване огромна ко-

стелива рѣка: да се здрависа съ своя побратимъ — морето.

Синитѣ води заклоочиха и се разпѣниха. Всѣка вълна бѣ разтворена забърска уста, която ехидно се смѣеше, за да покаже своитѣ остри, смъртоносни зѣби. Сякашъ глутница отъ нечетни вълци съ пристѣпъ вѣхлитѣхъ върху моята малка лодка, чийто капитанъ все още можеше да направи изборъ между дветѣ възможности: съ гребла къмъ бръга или подъ вѣтрила въ открито море?

Азъ приготвихъ бурево стѣжкяване. За прѣвъ пътъ се докоснаха прѣститѣ ми до умалителнитѣ вѣрви, които години наредъ висѣха въ послушно очакване отъ дветѣ страни на вѣтрилото, смѣтани отъ непознаващитѣ вѣтроходството за свилени ресни, прикачени не за полезна работа, а за суетна украса. Гордо посехъ нарочната вѣрвь и вдигнахъ трижгълното вѣтрило. Мигомъ се изду и тѣсно заплѹщъ това знаме на смѣлостта, по което бурниятъ вѣтеръ пише нержкотворната поема на моряшкитѣ сърдца. Здравно сграбчилъ въ лѣва ръка кърмилния повъртникъ, а въ дѣсна вѣтрилния тегличъ, на първо време азъ неможехъ да си дамъ смѣтка за истинското си състояние. Какво представяхъ азъ: дали морякъ, заплѣтенъ по трѣндивия пътъ на тежкъ вѣтроходенъ походъ или ездачъ, който съ мѣка обуздава дивъ буйнокрѣвенъ конъ, устременъ съ сѣткавиченъ бѣгъ напредъ, безъ мисль нѣкога да спре?

Следкомнитѣ ми проловѣди, посветени на вѣтроходството и всичкитѣ ми книжни познания за тази необикновена моряшка срѣжностъ, подобно нечетни сѣтулки, сѣткаха и угасваха предъ погледа ми, безъ да ми съдействуватъ въ отчетливо мѣдро напѣстване. Всъщностъ, защо бѣ необходимо това? — Не бѣше ли морето въ тѣзи мигове на върховно изпитание и борба огромна книга, чийто широко отворени сини страници азъ трѣбвахъ бързо да чета, и още по-бързо да одѣлотеорявамъ прочетеното?

Два остри пориви отъ дѣсно силно наклониха лодката, която загреба вода. Нищо — пресмѣтнахъ набързо — нали греблата си по мѣстата си, готови да поематъ своята служба, ако вѣтрилното стѣжкяване не издържи бѣсния напоръ на пихъра?

Когато за трети пътъ лодката се наклони, и голѣма водна бризга раздруса застрашително нейното малко тѣло, цѣлата дѣсна подводна частъ, дори до лодичния грѣбнакъ, подобно странно огледало, отрази лѣжистия блѣсъкъ на все повече

възходящото юнско слънце.

Свѣтквично бързо пуснахъ вътринния тегличъ, за да „обзвѣтри“ вътринната площъ. Сега настана най-странната отъ многото беди, възможни въ случаи като преживѣния. Това доскоро рабски послушно вжже се заудря съ острѣ съськъ въ водата и като сладанска змия се обви около едното гребло. Въгърътъ наново изду вътрилото. Лишена отъ грижитѣ и пресѣтанята на моето капитанско ръководство, лодката ми изпадна пагълно подъ дѣлото жестокосердечие на стихията: тя не бѣше нищо повече отъ плаващъ на произвола погребаленъ козгегъ, въ който еднѣтъ вѣкъ трѣбваше да брой последнитѣ си мигове.

Така вилетената въ греблото вътринна връвъ бѣ въ пълния смисъл на израза „вжзелъ на смъртта“, който правѣше невъзможно използването и управлението нито на вътрилото нито на греблата — и то сега, когато всѣки мигъ имаше стойността на вѣчността!

Само Господъ — и неговиятъ пратеникъ господинъ „бѣлиятъ вѣгъръ“ — знаятъ съ каква лудешка бързина присегнахъ къмъ дръжката на моя моряшки ножъ, съ каква кръвожадна настървеностъ го впахъ въ гланието и втвърдено и поцено вжже, змийски обвито около греблото.

То бѣше празникъ на борбата и

тържество на победата — когато, по-свѣтълъ и по-блѣстящъ отъ огнеликото слънце, моятъ ножъ отрѣза „вжзела на смъртта“.

Греблото бѣ освободено. И когато дланитѣ на моитѣ ръце силно притискаха гребнитѣ валици, и когато съ първигъ дълбоки загребвания лодчиния носъ се устреми къмъ желаната посока — азъ имахъ всички недвусмислени указания, че съмъ „отървалъ кожата си“, за да не бжде раздрана отъ дяволскитѣ нокти на вихѣре-смъртъ, за да не бжде самиятъ азъ пагълнатъ и ввлѣченъ въ ненаситния търбухъ на тъмнобездното море.

Два или три часа, точно колко време протече въ борба съ насрециния бунащъ вѣгъръ — не помня.

Но и до днѣ днешенъ ехти въ слуха ми настиващата симфония на бѣлия вѣгъръ, който венчае черна смъртъ.

Зловещо стѣнѣха стожернитѣ крепители, морето пригласи се съ многозвучието на стихията, а моето сърдце до спукване туптѣше, сякашъ се силѣше съ своитѣ горди трепети да заглуши воя на вълнитѣ и вѣгѣра, които бѣше победило...

...Виси окаченъ на стената моряшкиятъ ножъ — този скромень и мълчаливъ приятелъ на моряцитѣ, който въ най-безсходната слуха на вѣтроходното труженичество разкрива простата и велика истина на своя ликъ.

Ти искашъ съ гиздостъта на щедро славословие да изпѣешъ хвалебна пѣсень и да отдадешъ заслужена данъ на тази отломка отъ благородна стомана, ала не си поетъ — и напусто сърдцето ти се облива въ кипилата кръвъ на възторга и любовта, напусто то се сили да обожестви заслужено едно студено желѣзо, втѣкнато въ кожена обвивка, изградило си нержкотоворень храмъ въ сърдцето на моряка.

А ще разбере ли нѣкой твоята сърдечна изповѣдь, изтръгната отъ рудницата на безсмъртнитѣ спомени, натежала отъ съкровищността на преживѣното?...

Но — ще дойде дѣнь, когато вътрилото на твоята лодка пакъ ще плющи подъ напора на бурливия вѣгъръ като гордо знаме на смѣлостъта, когато моряшкиятъ ножъ пакъ ще виси до твоего бедро, преданъ на смѣлото сърдце, покорень на крепката дѣснаца.

Като гладенъ вълкъ вие вихѣрътъ, но топло и свѣтло е въ твоята стая, топло и свѣтло е въ твоята душе.

Бѣлата зима съ вълшебни прѣсти бележи бѣлитѣ пѣтеки на блѣна, и ти окриленъ и възроденъ поемашъ дълго, предълго странствуване; разбира се, съ моряшкия ножъ на бедротъ!...

Крумъ Кънчевъ

ПИСМО ДО МОРЯКЪ

ТАКА МИ ПИСА МАМА!

Слагамъ очила, за да ти напиша тия нѣколко думи. Ти не ми се сърди, че буквитѣ не сж правилни, че думитѣ излизатъ отъ редовете и че разпределената ми старческа ръка ще напише, може би, нѣкоя обидна глупостъ!

Азъ те обичамъ, синко, и тъй много се страхувамъ за тебъ, когато си толкова далечъ, та моята мисль дори не може да те следва. Къде си ти сега? Въ она чужда, непозната страна, отлъченъ отъ всякако родно и познато и близко до твоего любещо сърдце, самъ всрѣдъ глуда на чужденцѣтъ и тѣхнитѣ голѣми пристанища, дѣто твоятъ корабъ ще спира за краткъ одихъ следъ дългъ презморски път. Или всрѣдъ воя на бурята, всрѣдъ висука на пликскацитѣ се вълни, които никога не съмъ виждала, но отъ които се много страхувамъ? Ти трѣбва да сж голѣми като черни планини съ засѣжени върхове или прилични на подплашени въ людъ бѣтъ бѣлогриви коне! Кой знае? Ти никога не си ми казвалъ ни дума за тѣхъ, а камо ли да ми разправяшъ за тѣхната страхотна мощъ. Знамъ: ти

всѣкога си щадилъ моето майчинско сърдце, но азъ не веднажъ съмъ ги сънувала — вълнитѣ, бѣгащитѣ следъ кораба, като гладна глутница вълци, вълни. Съ аледенено и притихнало, едва трепкащо сърдце, трепереща въ студень потъ, ужасена се събуждамъ следъ таквъ сънъ. Но — кой ще ми каже истината, за да ме успокои?

И ти, сине мой, по дългъ трѣбва да се боришъ съ тѣзи вълни, съ алчната имъ пригръдка, самъ самичкъ, безъ моята подкрепа.

Не ме оскужай, мое дете, ако по хартията на писмото забележишъ следа отъ засѣхнала сълза! Слаба съмъ вече азъ, слаби сж и очитѣ ми, и колчемъ седна да ти пиша или си спомня за тебъ, а ти винаги си ми въ сърдцето, очитѣ ми се премрежаватъ отъ сълзи.

Безъ тебъ въ самотната кѣща като че самичка съмъ и въ свѣта. Едничкиятъ ми другаръ, малката сива котка, Богъ си я прибра при себе си. Нѣма съ кого да си говоря, нѣма кому да прислужвамъ съ костеливи ръце, но все още съ усърдна грижа. Вечеръ ти идваше при

менъ, мъркаше дружелюбно затоплена въ скута ми, докато азъ плетѣхъ за тебъ топли чорапи, и така се унасяхъ въ дремка.

Сега само тикъ-такането на часовника, който ти донесе въ кѣщи при пързото си връщане отъ твое море, само то изпълва гробовната смѣлчаностъ на стаята. И нѣкакъвъ необяснимъ страхъ ме обхваща. Снощи не го навихъ. И сега часовникътъ е спрѣлъ своя ходъ, и той мълчи всрѣдъ владѣещото мълчание. Нѣмамъ представа за часа. А необходимо ли е това? Така е хиляди пѣти по добре. Нека остана времето да протича край менъ незабелязано, несмушавано отъ петежа на часоветѣ и днитѣ. Така, по-леко ще премине остатѣка отъ живота ми.

Свидни сине мой, незнай къде ще те настигне писмото ми, колко време ще измине до мига, когато ти ще четешъ писаното отъ ръката на твоята майка, но азъ знамъ, че ти ще прочеташъ моитѣ думи. Съ тази вѣра, сърцето ми се успокоява и искритѣ на радостъта се силятъ на недвижнѣ моитѣ слези.

Тягувамъ азъ отъ любовъ и мж-ка по тебъ, чадю мое, но азъ за ни-що въ свѣта не искамъ и тебъ да нѣтъ, никога не съмъ и поми-сливала да прѣча на твоето горещо желание да бѣдешъ долбестенъ мо-рякъ, да скиташъ неспирно съ под-вижния си желѣзенъ домъ отъ при-станище на пристанище, и свързалъ своето име съ безкрайнитѣ пжтища на морето, вѣрно да служишъ на Отечеството. Това бѣше твоята меч-та още отъ ранното детинство. Се-га ти вече си я постигналъ, и къмъ твоего щастие на победителъ, азъ прибавямъ и гордостта на една българска майка, която е откъсна-ла най-скъпото отъ себе си, за да го дарува на морето.

Това било за тебъ море, което не съмъ виждала никога и отъ чиито дълбини се плаща и въ съня си, то е вече твоята втора майка. Бѣди за всѣкога щастливъ, мое дете, въ ней-нитѣ пригръдки. Азъ отъ тукъ ще моля всепильния Богъ да бди надъ тебъ и да те закриля съ божията дѣлница по трудния пжтъ, който си поелъ, да засилва непрестанно во-лята ти, та упорито и безъ колеба-ние да следвашъ целия на твоята моряшка служба, като те откъсва отъ бездната на смъртта и отъ по-зора на всѣка злина и грѣхливостъ.

Остерваа заедно съ менъ и пору-ченото ми живелище; изглежда ми, че заедно съ него ще съприема зем-ния си пжтъ. То бѣше време, кога-то мечтаехъ като всичкиѣ майки азъ свѣта да те имамъ винаги около себе си, да се радвамъ заедно съ тебъ и да бѣда щастлива, когато ти си щастливъ. Блѣнувахъ да те видя заджвенъ, а около менъ да сж твоитѣ рожди: весели, безгрижни,

съ свежестта на буенъ ти си смѣхове да вливатъ възраждащи струи въ моето старо, разбито отъ буритѣ на живота сърдце.

Но сега, сега не мисля вече така... Щомъ ти си щастливъ тамъ, въ денонощна дружба съ морето, тъй както душата ти жадуваше да бѣ-де, азъ ще живѣя съ твоего ща-стие; ако моя старчески умъ немо-же да те разбере, повървай ми, че моята любовъ те напълно разбира и оправдава всѣкъ твой стѣпка въ юзаничкото поприще, което самъ ти си избра!

Нека да ти призная, че наистина много плачахъ азъ, безутешно тж-гувахъ, скрита въ самотата на сна-та, и ти не узишъ моята печаль, нито моята мъка, когато трѣгна за да-лечното море, издалечъ да пжту-вашъ. Сега и да се радвамъ безъ те-бя, азъ страдамъ съ гордитѣ сълзи на моряшкитѣ майки, които трѣбва да съодѣлятъ изпльската сжбда на своитѣ рожди. И колкото поглед-на твоя портретъ, отъ който ме гле-да едно усмихнато прѣмилото лице подъ моряшката шапка и го срѣгна съ портрета ти отъ най-раннитѣ де-ски години, азъ дълго-дълго мисля за човѣшката сжбда. Искамъ да бж-да твърдо, да се радвамъ на твоята усмивка, и все пакъ плача; не е ли това плачътъ на скръбнитѣ, и все пакъ горди моряшки майки, сине мой?

О какъ бихъ искала да имамъ твърдо като грънчовъ камѣкъ сърд-це, та да утрайдамъ предъ изгора и на скръбта и на радостта, но не ще ли стои грѣхъ предъ Бога, като искамъ невъзможното?

Завий ли бури и презъ прозоре-ца чуи найнижкото, грамъ ли се ог-

нени сабланици заслѣпваа очитѣ ми или градоносни облаци като теж-ки колела се затѣркахатъ по пачу-мереното небе, мисълта ми за тебъ е винаги редомъ съ страха ми за твоята участъ. Не си ли въ смърт-но изпльдане отъ ненадгнната по-жителка — смъртта — не дейне ли подло тя надъ тебъ, готова всѣки мигъ да те грабне, за да остана безутешенъ и разбита като никой другъ?

Прости ме, синко, за моитѣ стра-хове. Това сж страховетѣ на самот-ната и тжжне, но горда моряшка майка.

Ти си морякъ. Знамъ вече, че твоего славно поприще стои по-го-ре и отъ живота ти, че то е по-све-то и чисто и отъ свѣтитѣ майчин-ски съдзи!

Обичай морето, както обичашъ майка, защото то е твоята втора май-ка. Но и пази се отъ него. Бѣди добъръ морякъ, защото морето на-изгва; то е безпощадно къмъ ло-шитѣ, недостойни свои деца!

Сега ще сложа писмото въ пликъ и ще го отпраща на твое име; единъ отъ моряшитѣ на България. Съ влакъ и корабъ ще пжтува това писмо. Хиляди километри ще изми-на. Ще пожелѣте отъ влгата и слънцето. Десетици ржце ще го прѣмѣтатъ, но запечатаната въ него тайна, тайната на майчиното сърдце, ще остане нераскървена.

Така ти ще получишъ нещото по-слание, изпълнено съ напѣлнитѣ, желанията и препоржкитѣ на една моряшка майка, надъ която витае благословията на майчината любовъ — и та ще те настигне дори на край свѣта!

Петко Тахриковъ

КИТОВЕ ВЪ ЧЕРНО МОРЕ

Капитанъ Шмидъ, единъ старъ морякъ отъ Алгона, си стреше на корабния мостъ, като бѣше нахлу-пилъ фуражката си дълбоко надъ очитѣ противъ влжкия „североиз-точенъ“ и наблюдаваше съ невѣз-мутимо спокойствие морето. Из-глеждаше, като че спѣше съ отво-рени очи — толкова неподвижно бѣ неговото лице. Първиятъ корабенъ механикъ Шифъ бѣше свободенъ отъ служебна стража. „Азъ искамъ само мѣничко-мѣничко вѣтрѣтъ да ми провѣтри ей така нослето!“ — каза той съ присжщата си ус-мивка. Капитанъ Шмидъ измѣрмо-ри нѣщо неразбрано и продължи да бѣде загледанъ напредъ раз-сѣяно.

Внезапно неговиятъ погледъ се раз-шири. Устата му се разтвори въ една подчѣртано изразена изненада. Ржцетѣ усърдно поеха далекогледа, а очитѣ му съ настѣрвение се вли-ха въ него.

„Какво ли е?“ — попита Шифъ

нетърпеливо, като погледна къмъ сжщата посока — три румба на дѣ-сно — обаче той неможа нищо да забележи. Капитанъ Шмидъ забър-зано отстрани далекогледа отъ очитѣ си и го подаде въ ржцетѣ на първия механикъ съ думитѣ: „Хай-де-де-е! Хичъ може ли такова нѣ-що? Че това е истински китъ, виж-да се най-ясно! Такова нѣщо още не бѣхъ слушалъ, а сега виждамъ: китове въ Черно море!“... „Боже упати! — каза Шифъ, и на свой редъ отмахна далекогледа отъ ли-цето си — положително, ти имашъ право, капитане! Изглежда да е до-ста голѣмъ този байовецъ. И при това, каточе връхлита право върху насъ. Дали е толкова безстрашенъ или още не ни е забележалъ?“.

Капитанъ Шмидъ още неможеше да дойде на себе си. Просто невѣ-роятно! Въ продължение на своитѣ безкрайни плавания не бѣше му се случвало ни веднажъ да наблюдава нито единъ китъ, заблуденъ азъ во-

дитѣ на Черно море. Неможаще и дума да става за съмнение. „Азъ го видѣхъ, наистина, какъ изхвър-ляше вода нагоре: сжщински водо-скокы! И следъ това той даже из-лѣзе съ една частъ отъ тѣлото си надъ водата. Да, да — съ гърба си надъ водата — това бѣ тъй ясно!“ — съ видима възбуда, на прѣстѣкул-ки говорѣше този морски влжкъ. „Даже и перкитѣ му се видѣха ка-питане. Брей че рѣдѣкъ случай е това!“ — допълни съ още една по-дробностъ казаното механикътъ Шифъ.

Известно време разузнаваха двама-та морски служители, като все по-широко разтваряха очитѣ си въ из-разъ на почуда. „Човѣкъ не прѣстава да се учи презъ цѣлия си животъ!“ — помисли си за успокоение стариятъ Шмидъ, все продължаваащъ да гледа това природно явление. Великански-ятъ китъ, ако и да не се отправяше прѣко къмъ тѣхъ, все пакъ имъ прѣ-сичаше пжтя съ една забележителна

смѣлостъ, на каквато сж способни само звѣрове съ великански размѣри като наблюдавания.

Неволно Шнифъ посегна къмъ далекогледа и го доближи къмъ очитѣ си за ново, по-подробно наблюдение и разузнаване. „Човѣче, капитане, това съвсемъ не е китъ, това е торпедо!“

„Какво говоришъ? — се провикна стариятъ морякъ. — Чакай да видя и азъ! Да, да — положително, така е! Ей че дива и луда работа! Да обърнемъ малко въ дѣсно. Азъ веднага си помислихъ: китове въ Черно море — такова небивало нѣщо може ли да бжде?“

Твърде на време кърмчията зави на дѣсно и не кита-подводникъ, а змиорката-торпедо пресѣче курса на разстояние двадесетъ метра предъ водорѣза.

Е, ще отрече ли нѣкой, че тия двама приятели имаха великолепно щастие?

Корабното противосамолетно оръдие вече думкаше лудо къмъ посоката, дето преди малко така сполучливо съ помощта на далекогледа бѣ видѣнъ да изплава грамадното туловище на кита.

А случаятъ бѣше обикновенъ и простъ. При изстрела на торпедото подводникътъ бѣше изплувалъ, което създаде впечатление за грѣбъ на китъ. Водоскокътъ отъ сгъстенъ въздухъ капитанътъ бѣ изтъкувалъ за дѣло на кита, издишващъ своя използванъ и замърсенъ въздухъ. А понеже торпедото бѣше повърхностно изстреляно, двамата стари вълци, по изключение станали жертва на измамата, можаха ясно да разпознаятъ опаснитѣ перки.

Шмидъ видѣ всичко съ собстве-

нитѣ си очи, но кой би помислилъ веднага за подводникъ и за торпедо?... „Човѣкъ се учи дорде е живъ“ — мъркаше подъ носа си той, а съ грѣйнали очи и съ весело изражение на руменото си лице, провикна се къмъ своя механикъ: „Хей приятелю мой, намини веднага къмъ моята кабина!“

Единъ германски товаренъ корабъ, напустналъ отдавна своето родно пристанище, порѣше водитѣ на Черно море. Двамината челници въ корабната обслуга, капитанътъ Шмидъ и механикъ Шнифъ си чукаха чашкитѣ съ ромъ, радваха се на щастливото избавление и се заричаха, за въ бждеще да иматъ предвидъ изненадитѣ на Черно море, безъ да се отказватъ и отъ дароветѣ на своето щастие!

Превелъ отъ нѣмски: В. Руваски

„Р И Б А Р И“

Романъ отъ Г. п. Стаматовъ, издание на Литературенъ гласъ

По нашето южно Черноморие нѣколко селища съ право могатъ да се нарекатъ рибарски. Риболовниятъ поминъкъ е сложилъ тѣлесенъ и душевенъ отпечатъкъ на значителна частъ отъ населението имъ, чието благоденствие е тѣсно свързано съ дароветѣ на морето. Протича времето, и зедно съ усъвършенствуването си риболовътъ се обособява като отчетлива съставка въ тамошния народностенъ битъ.

Въ изпълнение на священъ дългъ къмъ родината, българскитѣ стопановеди, законодатели и общественици отъ ново време устремно и вдъхновено работятъ за всестранния възходъ на тѣзи наши рибарски сръдища. Приморска България вече не се гълкува като крайина, която трѣбва да чака своя редъ, за да получи известенъ дѣлъ отъ сътрудническа помощъ: тя се радва на синовни родолюбски грижи, на които се радва цѣлокупното ни Отечество изобщо.

Въ възродителния творчески походъ, посветенъ на Черноморието, взима участие и българскиятъ писателъ, ученъ, художникъ. Редица научни трудове и художествени претворявания сж красноречиво доказателство на казаното.

Недавна се появи на сѣтъ романътъ „Рибари“ на Г. п. Стаматовъ, съ който младиятъ писателъ прави скроменъ влогъ въ морската ни книжнина.

Като жител на романтичния Ахтополъ, Г. Стаматовъ е ималъ широката възможностъ да се сроди, да се живее съ една самобитна действителностъ, въ която сж си дали срѣща за доживотно другаруване морето, моряцитѣ и крайбрежитѣ жителни. И колко съблезначащи сж образитѣ на тѣзи действителности, когато човѣкътъ съ ржка и сѣрдце на призванъ художникъ при-

сегне, за да ги използва като сурово градис! Тѣ се домогатъ до високата на рѣдки съкровища, които ще преминатъ презъ пламъка на изкуството, за да добиятъ животъ вѣченъ...

Избралъ за предметъ на своя романъ образитѣ на български рибари, авторътъ си е поставилъ за задача да изобрази художествено рибарския битъ.

Подготовката въ навечерието на риболовното време, сцени изъ риболова съ аламани въ открито море, рибаритѣ въ обстановката на рибарското жилище (много неправилно наречено отъ автора рибарница), кръчмата, рибаритѣ на семеенъ излегъ въ близкото прибрежие, побойца между рибари при съперничество за риболовно надмощие и пр. — това сж снимки, дадени правдиво, следъ като тѣхнитѣ първообрази сж били доловени отъ наблюдателно око: и тѣзи чисто рибарски и моршки сцени задоволяватъ, за да бжде Г. п. Стаматовъ справедливо похваленъ и поздравенъ. Но основателно е и нашето недоволство отъ редица недостатѣци въ романа „Рибари“, нѣкой отъ които ще си позволимъ да изтъкнемъ.

Преди всичко, шомъ за автора рибарскиятъ битъ е творческо сръдоточие, той би разрешилъ великолепно задачата си, ако не се задоволяше само съ обрисовката на откъслечни случки отъ живота на рибаритѣ, а би предалъ на широко и попълно картината на тѣхния многообразенъ битъ. Рибарската душа, въ денонощна борба съ морето, е свързала своитѣ дни съ тежеститѣ на суровъ героиченъ животъ. Тѣзи душа е произгълъгнала отъ буйного-рацията пламъкъ на достатъчно богата интрига, та неоправдано авторътъ е направилъ отклонения, надстройки и прибавки къмъ основния

образъ на творбата — образа на рибаритѣ — и морското съдържание въ страницитѣ не романа остави въ сѣнка: битово-рибарското е незначително въ сравнение съ останалото, и то се явява като второстепенно и епизодично, вмѣсто да е преобладаващо и мѣродавно.

Читателятъ се чуди, защо картината на рибарския животъ е трѣбвало да бжде отегчена и затъмнена съ редица неправдоподобности, неиздържани отъ психологично гледище образи, излишни сцени — всичко това нахвърляно безъ здрава спойка, безъ отдѣлнитѣ случки и участници да сж обосновани и изяснени достатъчно, а отъ своя страна тѣ да сж поставени въ прѣко отношение къмъ цѣлото: образътъ на български рибаръ.

Да се спремъ на главното действащо лице — чудатиятъ странникъ Удравъ. Това е единъ бѣломорски тракиецъ, попадналъ въ Ахтополъ следъ неспирно тригодишно обхождане на грѣцки, турски и български приморски земи, за да открие следитѣ на разбойника-лазъ, похитителъ на годеницата му Вангелка. Представенъ изпърво като упорито настойчивъ и самостоятеленъ човѣкъ, ржководенъ отъ своята неизмѣнна любовъ, която е мѣродавна въ живота му, сжиятъ този човѣкъ въ сръдата на ахтополскитѣ рибари е изобразенъ като плахъ, безволевъ, лишенъ отъ усѣтъ къмъ борбата за сжществуване. И става нужда, следъ една почерпка въ кръчмата, Удравъ насила да бжде изгласанъ въ рибарскитѣ лодки на капитанъ Мина. По една щастлива случайностъ, още презъ сжщата нощъ има богатъ риболовъ. Рибаритѣ виждатъ въ Удравъ своята спасителна звезда — и на всѣка цена

искать да го имат за свой съратникъ въ риболовното поприще, въ прѣки най-настоятелни му откази да стане рибаръ. Бихме могли да си представимъ какъ би опредѣлили отношението си къмъ рибарския поминъкъ този човѣкъ, безъ насилствената принудителна намѣса на рибаритѣ и при несполучлива ловитба още въ тази първа нощъ на рибарско подвизаване въ живота на Удравъ, която се указва сждбоносна.

Удравъ не е равнодушенъ къмъ една мѣстна девойка, но и отъ любовта му нищо не излиза, както и отъ рибарските му прояви. Отдалъ се на убийствено разрушително пианство, капитанъ Мина се сили да го спаси, като му поръчва и поднася въ владение една лодка, съ намѣрение да го направи вещь въ рибарския занаятъ. Напраздно! Удравъ завършва живота си твърде трагично и безславяно. Въ пияно състояние, когато е отишълъ да изтегли лодката си на брѣга, силниятъ вълнобой го поглъща и го препраща въ леденитѣ обятия на морето...

Какъ да си обяснимъ предпочитанието, което е дадено на този размазанъ образъ въ редицата на снажитѣ рибари? Авторътъ го нарича скитникъ, хищникъ, постоянно дебнешъ, и че нищо не е въ състояние да засѣни любовта му, да загаси жаждата му за мѣстъ: дали така старателно е засегнатъ Удравъ, за да се изясни сжщината на рибарския битъ, когато много отъ рибаритѣ не сж загатнати дори съ тѣхнитѣ имена?! — Има думата авторътъ...

Както е известно, лазитѣ (или лазоветѣ!) сж турски рибари отъ областта на Трапезундъ, прочути като съвършени моряци. Въ романа тѣ сж представени като морски разбойници, които се занимаватъ изключително съ грабежи, контрабандна търговия съ стоки и отвлечане на деца и жени. Г. п. Стаматовъ, изглежда, въ увлечението си да изпѣстри своята книга съ криминално-сензационно багрило, е забравилъ, че епохата на пиратството, поне въ Черно море, е споменъ, угасналъ подъ пепелта на вѣковетѣ. Нѣкаква единична подобна проява не може да се смѣтне за обща отличителна черта на цѣла народността

клонка, каквито сж лазоветѣ. Колкото се отнася до забраната, лазоветѣ да биятъ делфини въ наши води, тя нѣма нищо общо съ погрѣшно приписанитѣ имъ разбойнически качества.

Лазъ е открадналъ верѣждъ бѣлъ денъ въ пристанищнитѣ води на Деде-агачъ годеницата на Удравъ. Лазъ е открадналъ при едно разбойническо нападение на вѣтроходъ въ Черно море единственото чадо на капитанъ Мина. Ето общата участъ, единствената неиздържана предпоставка, които свързва тия двама люде, които инакъ нѣматъ нищо общо, за да избератъ риболовството като жизнено поприще. Но ако допустимъ, че тѣзи сведения сж отчасти правдоподобни, авторътъ отива подалечъ, като създава едно невъзможно случайно съзвпадение, когато единъ денъ турска лодка се закотвя въ ахтополския заливъ: въ нея ние виждаме смъртно раненъ отвлеченъ преди години синъ на капитанъ Мина, а така сжщо и похитителя на Удровата годеница. Въ връзка съ този случай сж застъпени редица наивни положения — като напимѣръ желанието на лаза учителътъ Владевъ да прерисува портрета на откраднатата Вангелка, негова жена — вече покойница, и пр. — и се създава впечатлението, че авторътъ прави капиталъ отъ всѣка подробност по необикновеното отвлечане на Вангелка, което, всжщностъ, нѣма никакво отношение къмъ рибарския битъ — предметътъ на творбата му.

Неумѣстно и неоправдано сж вмѣкнати случки като спасяването отъ удавяне на двама германци спортисти, разходнитѣ на хубавата лѣтовничка съ лодката на Удравъ, както и образа на Васето — многообещаващото рибарче, който се явява откъслечно, безъ жива връзка съ интригата, която не е налучкана, за да бжде използвана като естественъ двигателъ въ книга като „Рибари“...

Споредъ Калина Малина, авторката на предговора къмъ „Рибари“, нашиятъ езикъ „сега започва наново да се освежава отъ живия животъ, отъ потока думи, който приижда отъ новоосвободенитѣ земи“. Съ това сме съгласни. Но за нѣкакъвъ живъ езикъ на рибаритѣ по нашето черноморско крайбрѣжие,

употрѣбенъ отъ Г. Стаматовъ, който може да се сочи за образецъ, въпросътъ стои по-иначе. Доколкото въ този езикъ има думи отъ грѣцки, турски и чуждѣ произходъ изобщо, наистина такъвъ езикъ се нуждае отъ грижитѣ на голѣми поети като Пенчо Славейковъ, та чрезъ словното богатство на народнитѣ умотворения и нашитѣ наречия, да бжде пречистенъ, обогатенъ и възроденъ. Потърсимъ ли въ „Рибари“ подобни думи съ обогатяваща и възраждаща мощъ, каквито има предвидъ Калина Малина, ние се натъкваме на една многобройна словесна сбирка, като следващата: **понад-рипкали** (вм. спрѣчкали), **окулевихъ** (вм. приучихъ), **шкембето си** (вм. корема си), **сгрочи** (вм. сбърчи), **нагрѣснаха** (вм. наобиколиха), **стършъ** (?), **томисно** (?), **дертоветѣ** (вм. грижитѣ), **беля** (вм. беда), **состъ** (?), **бодурлаче** (?), **зараръ** (вм. загуба), **дуваръ** (вм. стена), **дандисалъ** (?) — които думи, и самата авторка на предговора ще се съгласи, че нѣматъ стойността на словесни бисери и че въ никакъвъ случай не придаватъ още по-голяма цена на книгата, макаръ тя да твърди тъмно обратното. Следъ това, чудно и необяснимо е, защо писателката Калина Малина приписва такава сждбоносна стойност на турскиятъ думи, съ които Вазовъ си послужилъ при изобразяване на цѣла епоха отъ българския животъ; когато на всички е известна буйната ненавистъ на нашия народенъ поетъ къмъ всичко чуждо, включително и къмъ чуждитѣ езикови непотрѣбщини, които сж истинско бreme за българщината. Че Г. п. Стаматовъ е употребилъ чужди наименования за риболовнитѣ уреди, за рибарските команди, за вѣтроветѣ и пр., той не може да бжде упрѣкванъ, защото въ своята борба да овладѣятъ и побългарятъ изцѣло риболовния поминъкъ, българитѣ още не сж нанесли последния победенъ ударъ, и тѣ сж принудени да търпятъ, поне за сега, езиково небългарско наследство отъ своитѣ предшественици...

Творбата на Г. Стаматовъ, все пакъ, е въодушевенъ опитъ съ обещаващи белези.

К. К.

ТОЗИ БРОЙ 176 СЪДЪРЖА: Свободата — уводна статия; Подводни херои — Сава Н. Ивановъ; контъръ адмиралъ о. з.; Мореходната астрономия въ услуга на корабоплаването — Ангелъ Симеоновъ; Корабни двигатели — В. Кутевски; Химическата война на море — Борисъ Г. Гавриловъ; Белемъ — Дакаръ — Ем. Г. Джелеповъ; Азъ вървамъ въ възхода на морска България; Стихотворения отъ кап. Кирилъ Ст. Христовъ, Антонъ Пиронковъ, Кирилъ Пѣйчевъ; Моряшкиятъ ножъ — разказъ, Крумъ Кънчевъ; Така ми писа мама! — П. Тахриловъ; Китове въ Черно море — прев. отъ нѣмски В. Руевски; Отзивъ за „Рибари“ — романъ отъ Г. п. Стаматовъ.

Къмъ читателитъ на „Морски прегледъ“

Списанието „Морски прегледъ“ отразява въ своитъ страници българския устремъ къмъ морска просвѣта и обнова, жизнено потръбни за всестранния преуспѣхъ на народа ни.

Въ списването на „Морски прегледъ“ може да участвува всѣки българинъ, който драгоvolно е решилъ да приобщи съ- труднически усилия, та съ познания и съмишленическа бла- госклонность да бжде полезенъ въ градежа на морското дѣло.

Сътрудничеството не се заплаща.

Желателно е, изпращанитъ статии и други трудове да бждатъ машинописни, отпечатани на едната страна на ли- ста, въ никакъвъ случай не по-обемисти отъ две страници на списанието.

Всѣка творба, предназначена за „Морски прегледъ“ бива преглеждана при спазване реда на нейното получаване, като уредничеството не дава обяснения за непомѣстени трудове и не връща на авторитъ неodobренитъ ръкописи.

Списанието се разпространява безплатно, обаче изда- телството съ благодарность приема парични дарения отъ своитъ подписници, защото като всѣко обществено народо- полезно дѣло, и „Морски прегледъ“ се нуждае отъ подкрепати на всички българи, които иматъ близко до сърдцето си мор- ския възходъ на прескжното ни Отечество.

Само съ общи усилия списанието ще достигне желаната висота — както въ качествено, така и въ количествено от- ношенне — за да отговори на своето предназначение.

Имената на дарителитъ и постжпилитъ суми ще бж- датъ оповестявани въ нароченъ стълбецъ.

Всичко за списанието да се праща до
Редакция на „МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“ — Варна.

РАДИО ВАРНА УРЕЖДА ВСЪКА СРЪДА

отъ 12 ч. 30 м. до 13 ч. 30 м.

ЧАСЪ НА МОРЕТО

Сказка * Художествено четиво * Музика