

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЬ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЬ ИМАТЬ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ЛЮДЕТЪ ОТЪ ВЪЗДУХЪ

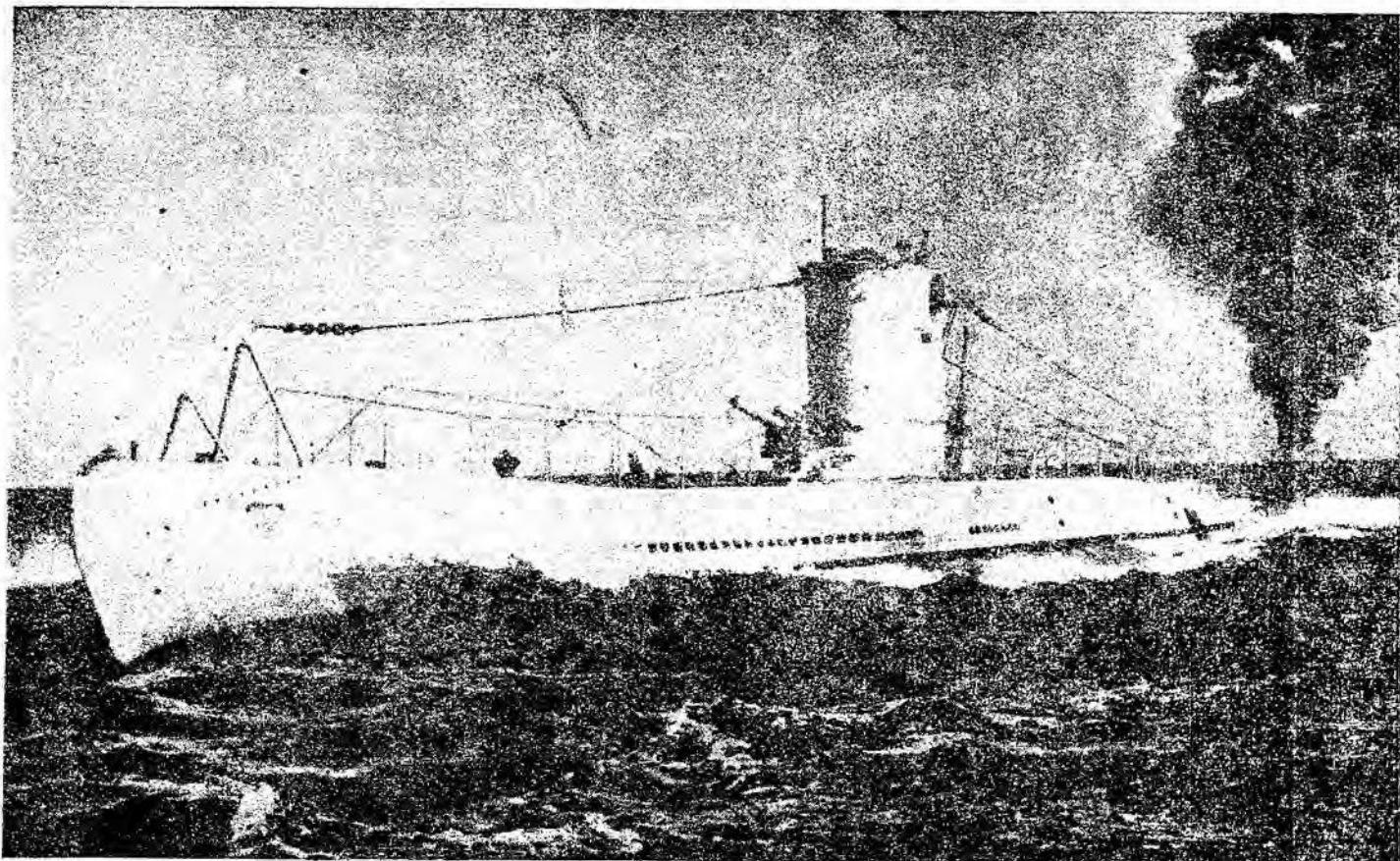


Година IX.

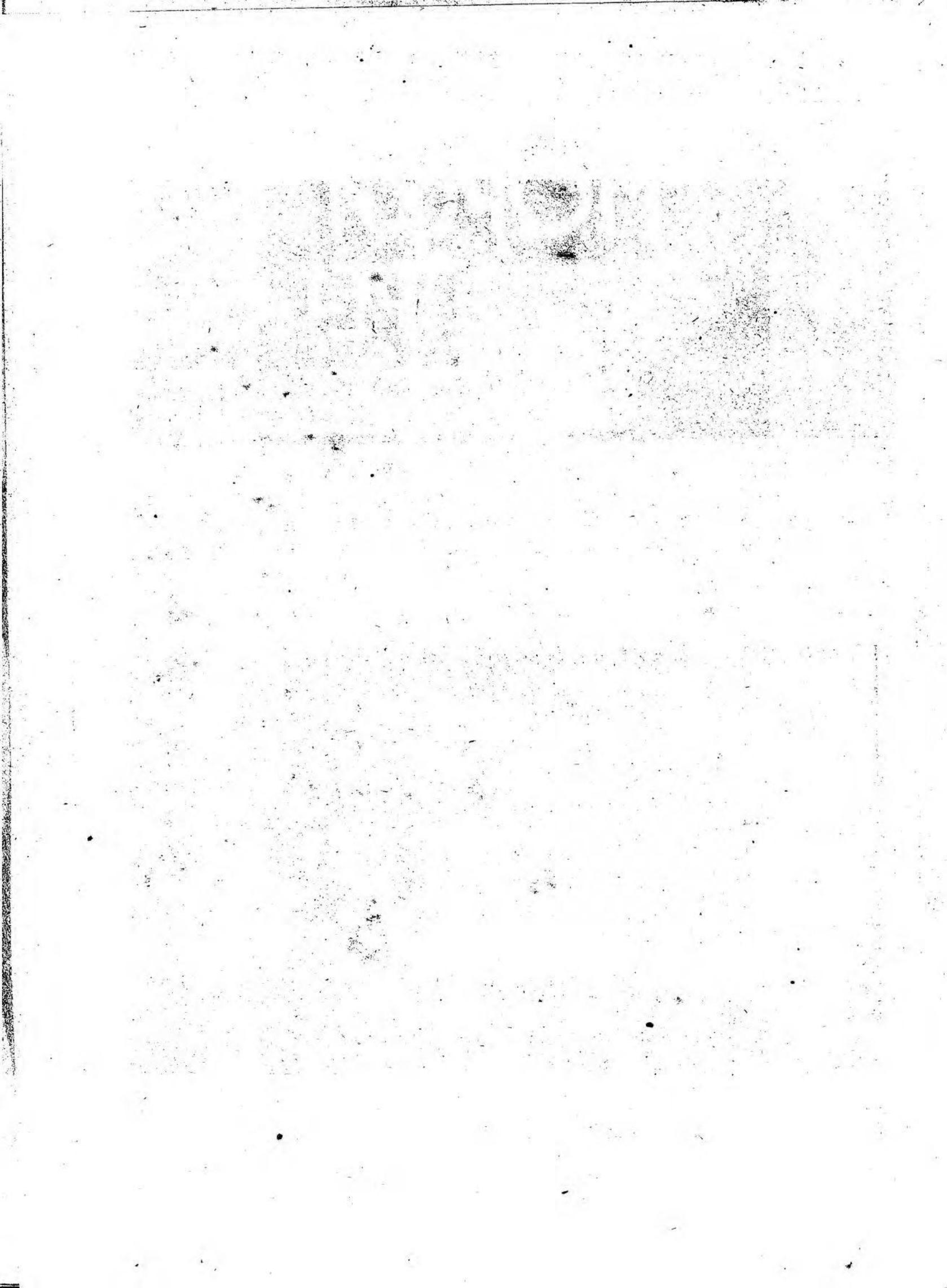
Варна 1. юни, 1943. год.

Брой 179.

ФЛОТЪТЪ Е НАЙ-ВЪРНИЯ СТРАЖЪ НА ОТЕЧЕСТВЕНИТЕ ВОДИ
И НАЙ-МОЩНИЯ ЗАЩИТНИКЪ НА РОДНИТЕ БРЪГОВЕ



ПОБЕДОНОСНОТО СРЪЖНИЕ, КОЕТО ВЛАДѢЕ МОРЕТА



16. ЮНИ, 1937. ГОДИНА

Въ своя исторически път народът ни много пъти е носил бремето на злочестината: мъченикъ и страдалецъ, той познава ужаса на черното робство, подлото ограбване плодовете на всепобедното му оржие, болката на неосъществения великобългарски блънъ.

Но въпреки всичко, никога чадата на България не съмниали данък на рабското примирение, никога отровата на отчаянието не се е вгнездвала въ сърдцата имъ, нито веднажъ мъртвилото на народностното безразличие и обезличаване не е потискало борческия духъ на Испериховите достойни наследници.

Напротивъ, въ дни на най-великите изпитания, родното знаме е вдигано по-високо и по-смѣло, съ твърдото убеждение, че то ще се развива съ славата и величието на най-гордите и честити времена на нашата история.

Миналата Световна война бѣше съ нещастен завършекъ за настъпъ. Оправдана и окована въ веригите на убийствени следвоенни задължения, България бѣ тласната въ бездната на гибелта, обречена на бавно, но почти неизбѣжно загиване. Такова бѣше началното впечатление отъ зашеметяващия ударъ на безсърдечниятъ и безуменъ палачъ връхъ юначната снага на българина.

Въ тия дни на предсмъртни мжки, възцаряването на Борисъ III, Царътъ на всички българи, бѣ не само една облечаваща и обнадеждаща ведрина всрѣдъ настъпилия мракъ, но една Божия поличба, че идватъ нови, по-добри дни.

И наистина, Негово Величество Царътъ стана олицетворение на ироничната надежда, а дѣлата му не закъсняха да оправдаятъ и най-хубавите очаквания на обнадеждените.

Младъръ и смѣлъ, обичанъ и следванъ съ себежертвена преданост отъ цѣлокупния български народъ, нашиятъ Царь съ мощната дѣсница на богъвдъхновенъ спасител извлѣче България отъ пропастта на следвенните мрачни дни и я поведе по свѣтлия пътища на всестраненъ възредителенъ походъ, чието върховно и най-съкровишно по-

стигане бѣ съединението на всички българи въ границите на Велика България.

Днесъ великобългарскиятъ духъ, стихийно пламенѣе, както е възпламенявалъ всичко българско въ нѣкогашния Златенъ вѣкъ на Симеоновата Велика България.

Но когато се припомнятъ обстоятелства, при които съвременна България е достигната щастията да възвеличи въ образа на своя любимъ върховенъ Вождъ единъ велики Царь-Обединителъ, наложително е да се изтъкне и едно бележито събитие: раждането на българския Престолонаследникъ Негови Царско Височество князъ Симеонъ Търновски.

Защото единъ народъ, който съ всеобщата небивала радост на българския народъ, може да посрещне раждането на своя Престолонаследникъ—той е назрѣлъ и е достоенъ за даровете на своите най-съкровищни бълнове...

Тържествено екнаха църковните камбани, буйно затуптяха сърдцата на млади и стари предомъ низъ благодатната и стъ Бога благословена родна земя.

Дългоочаквана и много желанна, свѣтлолика звезда изгрѣ на българското небе, за да украси съ своя блѣсъкъ прославения тронъ на българските царе, а съ пламъка на надеждата и съ мощта на вѣрата да окрили духа на безсмъртната българска земя за втория златенъ Симеоновъ вѣкъ.

Така, денътъ 16. юни 1937 г., свѣрзанъ съ името на Детето на България Престолонаследникътъ князъ Симеонъ Търновски, олицетворява вѣрата и устрема на българщината, въ борчески походъ ла осъществи докрай започнатия отъ Царь Борисъ III, обединителъ на всички българи, златенъ Симеоновъ вѣкъ.

Въ представите на българския морякъ тази епоха на всестранно бъзмогване и величественъ градежъ се очертава и съ дѣлото на могъща морска България: За тържеството на това свещено дѣло въ ценоощно труженичество крепнатъ духомъ и тѣломъ чадата на родните морета и великата рѣка, готови утре да следватъ съ синовна вѣрност и преданост днешния Престолонаследникъ князъ Симеонъ Търновски, както следватъ великия Му баща Н. Величество царь Борисъ III.



И. И. К. КНЯЗЪ СИМЕОНЪ ТЪРНОВСКИ

Морската мощь на България презъ първото и второто българско царство

Отъ основаването си и до днесъ България е морска държава, и ще си остане за винаги такава. Тя се роди до бръга на Черно море и река Дунавъ и съвърза по такъвъ начинъ навъки съдбата си съ тъхъ. Още тогава, морето и реката останаха за държавата ни недълими части: върни съпътници на народните ни изпитания.

Още при създаването на българската държава, ханъ Исперихъ се е сблъскал съ водата. Той преминалъ въ 659 година устието на река Дунавъ и образувалъ така наречената „Дунавска България“ между Дунавъ и Черно море, която стигала на югъ до Кюстенджа-Черна вода. По-късно ханъ Исперихъ озаконилъ политическото независимо съществуване на българската държава и увеличилъ черноморския бръгъ на югъ до Балкана, следъ като въ 678 година победилъ войските на византийския император Константинъ Погонатъ, които по водата се озовали въ северна Добруджа, противъ новообразуваната Исперихова държава. Виждаме по такъвъ начинъ, че първата война, първата победа на този български војдъ, е насочена срещу противникъ, дошълъ на кораби, по море. Още тогава е станало ясно, че морето ще бъде съ важно значение за по-нататъшното развитие на българската държава. И наистина, въ различните времена на своето развитие, България много пъти е била застрашавана по море, много пъти морето е създавало грижи и беспокойства на нейните владетели. Българските царе съ чувствували винаги уязвимостта на източната си граница, поради липса на флотъ, но нека отбележимъ, че въпръки това, не съ се заемали настойчиво съ постройката на такъвъ. Ето защо, почти всички морски налети върхъ българския бръгъ, предприети отъ противника, съ били успѣши. Не съ се взимали каквито и да било предпазни мѣрки преди и при стоварване на неприятелски войски и е трѣбвало съ голѣми усилия българитѣ да се справятъ съ тѣхъ едва на сушата. Причината за опазването на българската държава въ тия тежки времена, трѣбва да търсимъ въ бойния духъ на българина и неговите блѣстящи воинишки качества. Успѣшно стоварениятѣ десантъ, почти винаги е билъ задушаванъ отъ бойниятъ устремъ на старите българи, но има случаи, когато той е ималъ и успѣхъ. Така напримѣръ, десантътъ на византийския император Юстинианъ II въ 708 г.

при Поморие за възваръщане на областта „Загорие“ отъ Тервель е билъ успѣшенъ. Съпротива въ морето и на бръга не е била дадена. Българитѣ чакали противника на вънжте въ сушата, гдето и го сломили.

Въ 736 година, византийскиятъ император Константинъ V Копронимъ, стоварилъ конни части около Несебъръ, които му послужили въ боя на сушата при Поморие, където българскиятъ ханъ Телецъ претърпѣлъ пълно поражение.

На следната година същиятъ императоръ подготвилъ силенъ флотъ отъ 2,600 превозни кораби съ моряци и воиници и ги изпратилъ къмъ българскиятъ бръгове—Поморие и Несебъръ. Десантъ обаче не билъ стоваренъ, тъй като излѣзла силна буря и повечето отъ корабите потънали.

Въ 773 година византийскиятъ император Константинъ V Копронимъ замислилъ новъ морски походъ: съ 2,000 кораба да стовари десантъ на черноморския бръгъ и нападне при-дунавските области, като отклони вниманието на българитѣ на северъ, докато византийската сухопътна войска навлиза въ България отъ югъ. Обаче кроежътъ не билъ изпълненъ напълно—корабите стигнали до Варна и се върнали.

На следната година, Константинъ V предприелъ новъ походъ по море срещу България, обаче билъ принуденъ да се върне поради силно корабокрушение вследствие на буря.

Въ 917 година билъ замисленъ новъ походъ по море и суши срещу България. Византийскиятъ флотъ потеглилъ къмъ река Дунавъ за да върне помощъ на войските на византийския пълководецъ Лъвъ Фока, въ тилъ на войските на българския цар Симеонъ. Обаче битката при рекичката Ахелой, между Поморие и Несебъръ, въ 917 година решила положението:—византийците претърпѣли пълно поражение отъ войските на българския цар.

Общо взето, всички тия противникови набѣги върху българския черноморски бръгъ нарушили държавното спокойствие, застрашавали страната ни и създавали голѣми грижи на българските царе.

Отъ горните исторически сведения можемъ да си извадимъ заключение за морската мощь на България презъ първото българско царство. Тя е била сведена почти до нула. България притежавала устие на река Дунавъ заедно съ долното му течение, имала е голѣма част отъ черноморския бръгъ, а при

царь Симеонъ—часть отъ Бѣло и Синьо морета, била въ пълния смисъл на думата морска държава, обаче не разполагала съ флотъ. Противникътъ винаги е стоварвалъ войска успѣшно и безнаказано, и българитѣ е трѣбвало далечъ въ сушата да чакатъ стоварените войски, за да приематъ боя.

Защо е било всичко това?—

Дали българитѣ сѫ се страхували отъ морето, дали не сѫ били добри моряци, или държавната политика на българскиятъ царе не е била насочена къмъ опазване на бръга и създаване флотъ?—

Неправилно е твърдението, че българитѣ сѫ се страхували отъ морето и че не сѫ били добри моряци, защото знайно е, че нашите предѣди, сляянобългаритѣ, въ края на VI и началото на VII вѣкове, сѫ извършвали набѣги по щелия Балкански полуостровъ, като на югъ сѫ достигнали до Бѣлото море, почнали да водятъ борба за завладѣване по суши и по море на Солунъ и на влѣзи навътре въ гръцкия полуостровъ.

Неправилно е така сѫщо да се мисли, че българитѣ не сѫ съзнавали нуждата отъ флотъ, защото ние виждаме какъ българскиятъ цар Крумъ и Симеонъ, при войните, които водятъ съ Византия, дълбоко да се замислятъ и озадачаватъ предъ действителността—липса на кораби—и да търсятъ при нужда съюза на морски народи. Така, въ 920 година царь Симеонъ въ стремежа си да завладѣе Цариградъ, силно почувствува флотъ и се принудилъ да търси съюза на сарацините отъ северна Африка. По-късно Симеонъ пратилъ посланици и до арабския халифъ, съ когото искалъ да свърже съюзъ, за да може да нападне Цариградъ по море и суши.

България бѣ образувана тогава, когато Византия изживѣвала величието на своята морска мощь, когато съ своя флотъ е била пълна господарка на морето. Всички български владетели отъ първото българско царство сѫ чувствували това. Покрай отличното си географско положение, което способствува за развитие на мореплаването, Византия владѣела Проливъ и Цариградъ. Въ Босфоръ всѣкога се намирала една голѣма, отлично снабдена и обучена морска ескадра, която, естествено, не би позволила съперничеството на друга, зараждаща се морска сила. Пъкъ и за създаването на последната се изисква-

ло много време и обучени моряци. Тукъ тръбва да търсимъ причината, че българската държавна политика през първото българско царство не е насочена къмъ създаване на единъ тъй необходимъ за България флотъ.

Организиранъ български воененъ флотъ се създава едва през второто българско царство, и то тогава, когато византийската морска мощь на море отслабва, когато Византия изпада въ немилост подъ ударите на Генуа, Венеция и латинците.

Въ това време българскиятъ царь Иванъ Асенъ II създава български флотъ, състоящъ се отъ галери, който се появява въ водите на Черно море. Забележителенъ е случая, когато въ 1285 година Иванъ Асенъ

II, въ съюзъ съ гърците, заедно съ своя флотъ се явиль предъ стените на Цариградъ срещу латинците.

По-късно, при Добротичъ, България достига най-големото си морско величие. Такъ тогава, когато Византия е слаба по море вследствие на войните си съ Генуа и Венеция, походитъ на Добротичъ по море ясно сведочатъ за силно развито корабоплаване. Той господствува безъ съперникъ въ Черно море, като съ своя флотъ се е явиль предъ Цариградъ и предъ Трапезундъ.

Всичко гореказано, идва да ни увѣри, че българите като добри моряци винаги съ чувствували нужда отъ флотъ за опазване, защита и разширение на страната ни.

Колко грижи, усилия и жертви съ причинявали неприятелските връх-

литания по нашето крайбрежие, съ които нашиятъ прадѣди по липса на флотъ е тръбвало да се спрavitъ по сухо! И колко българите биха били улеснени въ своите нападателни и отбранителни действия, ако притеjavаха такъвъ!

Днесъ картата на България би се рисувала много по-иначе, участъта на България би била по-друга, ако въ миналото нашиятъ велики царе съ разполагали съ флотъ.

Но нали историята е учителка на народите?... Тъкмо поради това, въ всестранното възможване на българския народъ презъ Третото българско царство, забележителенъ е устрема къмъ морето, неуморни съ усилията да се осъществи доказано необходимата морска мощь!

Стефанъ Дончевъ

СЪ ПОГЛЕДЪ КЪМЪ ВЕЛИКАТА РѢКА

КОРАБОВОДЕНЕТО ПО ДУНАВЪ

(Мъгла и приложението на компаса)

Същността на корабоводенето се състои въ умълчането и безопасно провеждане на кораба отъ едно място на друго. Не е безъ значение, обаче, дали това ще стане въ открыто море, въ нѣкой каналъ, въ близостъ на брѣгъ, край подводни скали и плитковини, въ нѣкая рѣка и т. н. Всѣки единъ отъ тѣзи случаи има своята особености, въпрѣки, че корабоводенето въ основата си е почти едно и сѫщо.

Плаването въ открито море, тамъ кѫдето окото се плъзга и губи въ безкрайността и нищо не може да насочи мореплавателя въ неговия истински путь, има като основа компасната стрелка. Поставена на кораба, сочейки една постоянна посока, тя се използува днесъ по всички морета и океани. Благодарение на нея морякътъ опредѣля предварително и подържа своя путь, който ще го изведе на желания брѣгъ. Дори при лоша видимостъ, обикновено мъгла, корабоводенето тукъ не е толкова трудно и опасно. Опасностъта, въ случаи, се състои въ сблъскване съ нѣкой другъ корабъ. Имайки, обаче, подъ рѣка компаса и начертания върху картата курсъ, мореплавателятъ може спокойно да продължи путь си. Въроятността въ открито море два кораба да пожтуватъ точно по единъ и сѫщи путь е почти изключена, а съ използването на радиото и съ подаването на разни звукови сигнали, опасностъта отъ сблъскване е почти изключена.

Съвсемъ другъ е, обаче, въпросътъ, ако плуването става въ близостъ на брѣгъ, край подводни скали и плитковини, въ каналъ и т. н. При добра видимостъ то се извѣршива внимателно и предпазливо, а въ случаи на лоша видимостъ става трудно и опасно, и въпрѣки многото предпазни мерки, въроятността за нещастие е много голѣма. Корабо-

водачътъ въ такива случаи не бива да се довѣрява само на компаса, защото вследствие на разни магнитни влияния той може да даде грѣшни показания, които най-често водятъ къмъ аварии.

Поради своето вѣковно приложение, обаче, корабоводенето на море се е развивало и усъвършенствувало ведно съ нарастващия стремежъ на хората да владѣятъ и използватъ морето и океаните. Особено новото време донесе редица технически нововъведения и нови начини на работата, които го направиха по-лесно, и по-точно, а съ това и по-увѣрено.

Корабоводенето на р. Дунавъ, обаче, и днесъ е запазило своя първиченъ видъ. Не защото рѣката малко се използува, не защото народите населяващи брѣговете ѝ не съ оценили грамадните ѝ заслуги за своето икономическо и стопанско издигане, а защото особеността на самата рѣка не позволява никакви други начини за корабоводене, освенъ най-стариятъ: при участието на пилотъ — капитанъ-ведачъ. Докато въ нѣкои западноевропейски рѣки, чинто делни течения съ достъпни за морските кораби, освенъ съ пилоти, корабоводенето става и по начините, прилагани и на море, то на Дунавъ, дори и въ неговото долно течение, това е неприложимо.

Най-забележителното за рѣката Дунавъ, което всъщност и опредѣля начините на корабоводенето тукъ, е тѣсната и криволичаша, и най-важното, постоянно измѣнящата се плавателна ивица. На мястото тя върви по срѣдата на рѣката, извива следъ това по единъ брѣгъ, минава по другия и т. н. Често пакъ тя прави рѣзки завои, пресича прагове и плитковини, мѣнѣйки при това постоянно своята дѣлбочина и широчина. Като вземемъ предъ видъ, че и височина-

та на рѣчното равнище е сѫщо една вѣчно промѣнила величина, то идва се до заключението, че корабоводенето на р. Дунавъ има свои особености, коренно различаващи се отъ тия на морето. За да се преведе тукъ кораба отъ едно място на друго, корабоводачътъ не си служи съ компасъ, нито съ каквито и да било уреди, познати на морето, нито пакъ тръбва да знае астрономия. На рѣката е нуждно самода се знае добре плавателната ивица, и най-важното, да се следятъ нейните постоянни измѣнения. (Разбира се и тукъ чисто моряшките качества не съ изключени).

Прѣчките съ трудностите, съпровождащи дунавското корабоводене съ най-разнообразни. Тѣхното естество е въ зависимостъ, както отъ самата рѣка и природата ѝ, така сѫщо отъ климатичните и орографски особености на мястностите, които прорѣзватъ, отъ сезоните, а и отъ самиятъ плаващъ сѫдъ: голѣмина, мощностъ, газене и т. н. Скоростта на течението на рѣката, достигаща до 15—16 км/ч. въ нѣкои места, е една сѫществена прѣчка. Освенъ че затруднява и прави бавно и опасно плаването нагоре, то предизвиква напасянето на пѣсъци, подравнянето на брѣговете и т. н. Направата, обаче, на кораби съ мощнни двигатели и следенето на постоянните измѣнения на плавателната ивица съ намалили до голѣма степень значението на тази прѣчка. Дори при пожтуването надолу течението е отъ полза, като увеличава скоростта на движението.

Разните плитковини и стѣснения на плавателната ивица несѫт толкова страхи, когато пилотъ или корабоводачъ, изобщо, познава добре рѣката и вижда ясно къде насочва кораба си. Като прибавимъ и възможността да се правятъ измѣрвания въ време на движение, поста-

вните на разни плаващи знаци отъ нарочните измързателни служби, тия две прѣчки губятъ голѣма част отъ своето опасно значение.

Тъмните нощи сѫ голѣма прѣчка за плаването по рѣката. Наистина, въ такъвъ случай то става доста трудно и изморително (при нѣкои лоши мѣста и опасно), но достатъчно е и най-слабото очертание на брѣговете, за да може корабонедачъ да се оправи и насочи кораба въ истинския му путь. Фарове и свѣтещи плаващи, червени и зелени, бѣчви сѫ едно много добро помощно срѣдство въ случая. На опасни мѣста, плитковини или завои, (или служащи само за позиции), въ тъмната нощ тѣ сѫ истински пътеводители за рѣчния корабоводачъ.

Лошо време: дъждъ, снѣгъ или вѣтъръ, непредставляватъ на Дунавъ никаква особена прѣчка за корабоводенето, особено презъ деня. Ноцино време дъждътъ и снѣгътъ намаляватъ, па дори и свеждатъ до нищоженъ размѣръ видимостта, като по тоя начинъ могатъ само временно да спратъ кораба. Следъ това, обаче, той спокойно може да продължи пътя си. Силниятъ вѣтъръ тукъ сѫщо не е много опасенъ, защото вълненето, което той може да вдигне, не е така силно и застрашаващо, както на морето. Наистина, при силенъ доленъ вѣтъръ и при високи води и на Дунавъ ставатъ голѣми вълнения, които принуждаватъ корабите да спиратъ и се криятъ задъ островите или завоите, но това се случва твърде рѣдко. Вълните и тукъ могатъ да стачатъ толкова голѣми, че разбили се въ носа на кораба, да заливатъ даже мостика. Силниятъ вѣтъръ може да се вземе за прѣчка, когато е насрещенъ и забавя хода на корабите, а маневрирането имъ става трудно и (за нѣкои по-високи или не добре натоварени кораби) опасно.

Замръзването на рѣката и ледохода сѫ които я правятъ напълно неплавателна и спиратъ корабоплаването, обаче, това сѫ напълно сезонни явления, и ако корабоплаването спира, то е за определено време, което се използува за извършване на разни поправки на корабите и пристанищните съоръжения; почивка и отпускане на обслужите и др.

Като по-сѫществена и особена прѣчка за плаването по рѣката Дунавъ може да се посочи мѣглата. Едно атмосферно явление, на което на сушата почти не се обръща внимание, на рѣката то е цѣланапастъ. Презъ есента и пролѣтта, когато става промѣната на температурите, това явление е най-често. Въ началото или края на лѣтото даже се случватъ влажни сутрини, когато отдалечи мѣгливи облаци се спускатъ по нѣкои мѣста на рѣката и като стена я преграждатъ. Презъ пролѣтта и есента мѣглата обхваща

грамадни области и съ дни не се здига. Понѣкога пъкъ преминаватъ само отдалечи сиви облаци, разположени носени отъ слабиятъ вѣтрецъ, или пъкъ сутрини и вечеръ отъ водата се издигатъ силни изпарения.

Предвестници на мѣглата тукъ сѫ залишните и ясното време. Следъ това като сиво покривало мѣглата се спуска и притиска рѣката. Движенето по нея веднага спира. Нѣкои кораби, които сѫ безъ вѣтъка и за които вѣроятността да засѣднатъ или да се сблѣскатъ нѣкакъде е по-малка, се опитватъ да продължатъ пътя си съ малъкъ ходъ, давайки постоянно звукови сигнали. Това, обаче, е възможно само ако мѣстото позволява такова пътуване: има добра дѣлбочина, и единия брѣгъ поне, макаръ и слабо, се очертава. Загуби ли се, обаче, брѣгътъ въ мѣглата или трѣбва да се пресъчне нѣкакъде рѣката, и тия кораби спиратъ. И случва се понѣкога мѣглата да стои по нѣколко дни не-прекъснато, дасе вдига следъ обѣдъ, а вечеръ и презъ чоцъта отново да пада и т. н. Въ това време корабите, на кота или занѣрзани въ пристанищата, трѣбва да чакатъ разчистването ѝ. По тоя начинъ подържането на едно редовно разписание става невъзможно. Съобщенията ставатъ невъзможни и непостоянни, стокитѣ и пѫгници сѫ закъсняватъ, губи се време и срѣдства, спрява се търговията, и най-лошото, по тоя начинъ се губи вѣра въ точността и увѣреността на рѣчните водни съобщения.

Случватъ се години, когато презъ есента, началото на зимата или презъ пролѣтта, макаръ и съ прекъсване, мѣглите да спряватъ дунавското корабоплаване въ продължение на цѣли седмици. Хората съ по голѣмъ опитъ на Дунавъ знайтъ, че единственото нѣщо, което може да се направи въ такъвъ случай е да се пустне котва и да се чака. По-позитѣ, обаче, запознати съ морското корабоводене, се опитватъ и тукъ както и на морето, да побелятъ по нѣкакъвъ начинъ мѣглата. И правени сѫ въ миналото, правятъ се сега и пакъ и за въ бъдеще ще се правятъ, опити съ морски компасъ. Отъ всички опити, обаче, се е дошло до заключение, че при лоша видимостъ какъвто и да било уредъ, освенъ окото, не е нуженъ. Морскиятъ компасъ не може да се използува на рѣка Дунавъ. Ако нѣкои корабоводачи все пакъ говорятъ за нѣкакво негово приложение, то става дума за следните два случая:

1. Да се подържа по компаса една и сѫща посока на движение, съ цель да не се направи поврътъ. Това нѣщо на пръвъ погледъ се вижда чудно и невѣроятно, но при гъста мѣгла, когато корабоводачъ е спрѣлъ вече пътуването, но ма-

неврира за да пусне котва, а по нѣщо не може да следи за движението на кораба, то случва се да се направи завой на 180 градуса и вмѣсто срещу течението, да се тръгне по течението.

2. При пресичане на рѣката отъ единиятъ брѣгъ на другия. Това може да стане на мѣста, които позволяватъ корабътъ да се движи, поради мѣгла, все край единия брѣгъ, и отъ определено мѣсто трѣбва да премине на другия. При тоя случай трѣбва предварително при хубаво време да сме си отбелазали мѣсто, кѫдето ще напустнемъ първия брѣгъ и направо по компаса да сме си отчели посоката, по която трѣбва да върви корабътъ, за да пресъчне успѣшно рѣката и пакъ, точно отъ определено мѣсто, да тръгне по другия брѣгъ. За времето на пресичането, обаче, трѣбва да се държи точна смиѣтка по часовника.

Понеже течението на това мѣсто не ще бѫде винаги еднакво, а ще зависи отъ годишното време и валежите, и че може да имаме не-еднакъвъ ходъ на машините, то следва да се гледа и на това използване на компаса само като на единъ опитъ, а не като на нѣщо положително и изпитано. Както на този, така и на първия случай, не може да се даде широка гласностъ, да имъ се признае едно обширно приложение и съ това да признаемъ, че морскиятъ компасъ е вече въ услуга на дунаското корабоводене, защото корабоводачътъ тукъ трѣбва да преведе кораба по една тѣсна, вѣчно криволичаша и промѣнилива водна ивица, при което подържането на една и сѫща посока на движение, дори за нѣколко минути, е невъзможно. Особено при малки води, нощно време или при лоша видимостъ. Мътната течаща вода крие подъ себе си много плитковини, пѣсъци, потопени сѫдове и дънери отъ изкоренени дървета, които сѫ опасни за корабите и трѣбва да се избѣгватъ. Това имено налага постоянното криволичене, голѣма вещества и ловкостъ и добро познаване на плавателния пътъ отъ страна на корабоплавателите.

Въпрѣки, обаче, многото причини за неприложимостта на компаса при плаването по Дунавъ, нека все пакъ вѣрваме, че тъй напредналата днесъ техника ще даде нѣщо въ помощъ и на рѣчното корабоводене. То може да не бѫде като морскиятъ компасъ, но то ще донесе улеснение въ плаването и безопасното провеждане на корабите презъ мътните течащи води, дори и тогава, когато видимостта е повече отъ лоша.

Днесъ за днесъ, обаче, нищо не може да замѣни корабоводача-пилотъ, който е, и може би ще си остане още за дълго, най-добрите и вѣрни водачъ на корабите по великата рѣка Дунавъ. Д. Роевъ

ГЕРМАНСКИТЪ БОЙНИ КОРАБИ

Дейността на големите надморски единици от бойния флотъ на Райха

Германскиятъ воененъ дипломатъ Отто Пауцъ изнася по следния начинъ дейността и значението на големите бойни единици на Райха.

Самото естество на работата предполага, че строежът на силенъ боенъ флотъ е свързанъ съ непрекъснатъ трудъ, който не продължава само няколко години, но поне пога и цели десетилѣтия, докато отдѣлни кораби, чийто строежъ е билъ започнатъ отдавна, бѫдатъ завършени въ такава форма, че да могатъ да влѣзатъ въ строя. Благодарение на своето далновидно военно ръководство и блѣстящата политическа и стопанска организация, при напора на всички свои сили, Германия можа да създаде, само за времето отъ 1935 до 1938 год., най-съвременната и най-силна армия въ света. Освенъ това, тя създаде най-мощното си оръжие — пълнущите войски, съ невиждана ударица сила. Германия, обаче, не иска да създаде въ това кратко време мощенъ флотъ, който би могълъ да се противопостави съ успехъ на флотите на отдѣлните морски сили.

Когато презъ септември 1939 г. войната избухна, положението по моретата бѣше въ вреда на Германия. Срещу германския флотъ — и то тогава броенъ едва няма стари линейни кораби, три бриганди кръстосвани, девет леки кръстосвани и двадесет и два разрушители — англичаните можеха да извлечатъ само своя домашенъ флотъ (Насътъ Нют) отъ десет линейни кораби, четири самолетоносачи, 39 кръстосвани и 116 разрушители. Съотношението между силите бѣше 1 : 10 въ полза на Англия. Това състояние можеше да се подобри още въ най-на полза, обаче англичаните предполагаха, че съ помощта на французките морски сили ще могатъ да парализиратъ италианския флотъ и по този начинъ да освободятъ своята бойни кораби въ Средиземно море за действия въ северния Атлантикъ.

Презъ време на войната противъ Полша бѣха отбележани сравнително малко бойни морски действия. Най-важните отъ тѣхъ се извиха между малките и леки единици, безъ да се взима предвидъ дейността на двата стари линейни кораби „Шлезиенъ“ и „Шлезингъ-Холщайнъ“, които презъ последните години се използваха като учебни кораби и които взеха участие въ действията противъ полските укрепления на Вестерплате, на Хелъ и Гдиня.

Леките морски единици извършваха надзоръ по най-важните морски пътища, докато тежките герман-

ски сили не останаха въ резервъ, въпрѣки че противника, може би, е разчиталъ на това, надѣвайки се на своеото грамадно надмощие. Още презъ октомври на първата година отъ войната единъ отредъ от тежки германски кораби, подъ командуването на адмиралъ Маршаль, действуващ въ Атлантика, следъ като успѣхъ си възли и изненадващи подхвата на пробие северната неприятелска блокадна линия. Английскиятъ комитетъ кръстосвачъ „Ревалпайдъ“ бѣ потопенъ и отъ тогава неприятельтъ бѣ принуденъ да бди въ тази част на океана съ своята бойни кораби.

Едновременно съ това, леките германски кръстосвачи плуваха по съствените морета, където смущаваха неприятелския търговски превозъ. Изобилни на пълно съми на събеси, безъ опорни срѣдища, разбира се, съ големи предимства, поради големия си сбогътъ на действие, тѣзи „дженерал кръстосвачи“ извършиха удивителни действия, задълбайки на неприятеля много грижи. Той тръбаше да биде постоянно готовъ за тези големи изненади, които му бѣха изготвяни отъ тѣзи леки единици. Тя се появяваха ту тукъ, ту тамъ, така че, всички конвои на противника тръбаша да очакватъ съло охранявани. Въ връзка съ това бѣ отложено и преследването на отдалечи си екипи германски единици. Въ случаи съ „Адмиралъ графъ Шлее“, следа дълга гонитба, използвайки многократното си превъзходство, неприятель успѣхъ да залови „дивече“. Следъ херцоска борба съ три британски кръстосвачи, корабътъ тръбаше да биде изоставенъ отъ обслугата му, и съято бѣ покъната отъ него на съдътъ само за успѣхи въ свояте корсарски действия. Тя не остави любимия корабъ да падне въ ръцете на англичани, а то ботопи сама предъ устието на Ла Плата, въ декември 1939 год. Това бѣ първата германска загуба по море.

Англия най-после тръбаше да разбере, че Германия не може да биде победена чрезъ блокада. Нѣщо повече, благодарение на своята умѣла търговска политика, тя успѣда стане почти независима отъ блокадата, поради това, че съ отличната организация бѣ засилено самозадоволяването, докато, отъ друга страна, Англия, поради големите загуби въ кораби, дойде до положението да се види блокирана.

Лондонъ виждаше единственото си спасение, както и презъ минаващата Съботогна война, въ увеличение на неуправляемъ въ конфликта. Съ откриването на нови фронтове Гер-

мания тръбаше да биде принудена да се бори на всички страни, а заедно съ това, да се попрѣчи на нейния вносъ на сурсини и храна. Плавоветъ, които бѣда изработенъ за Югоизточна, пропаднаха, а Германия изревари неприятелски планове за нахлузване отъ северъ само съ пъкълко часа, кето започна т. н. „норвежки походъ“, известенъ като една отъ най-смелите военни операции.

За тази цел германскиятъ боенъ флотъ постави всички свои сили на разположение на командуването, което му възложи защитата на този решителенъ ударъ. Тежките бойни единици имаха за задача, на първо място, да осигуряватъ тила, а на второ място, да сломятъ съпротивата на норвежкия частъ, чиято на отдалечи място бѣше достъпъ експлодирана. Разбира се, такава съмѣла и опасна операция, предпринета на толкова големо разстояние отъ базите и то предъ очите на двама противници, не можеше въ никакъвъ случай да мине безъ жертви. Въ фиорда Осло бѣ потопенъ на 9 септември 1940 год. единъ отъ най-смелите и най-горди кораби на изоставдения германски флотъ, тежкиятъ кръстосвачъ „Блюхеръ“. Съектъ този, потопени сѣха и двата малки кръстосвачи „Каригруе“ и „Касингъ-сберъ“ и десетъ разрушителя, станали известни следъ херцоската имъ борба подъ командуването на командира Бонте при Нарвикъ. Междувременно, тежките германски бойни единици задържаха главните неприятелски сили въ открыто море. „Адмиралъ Хиперъ“, „Шарнхорстъ“ и „Гнейзенау“ изпълниха блѣстящо своята задача. Въ битката при Лангенхорнския о-въ бѣ тежко повреденъ английскиятъ линеенъ корабъ „Рингуенъ“. Презъ време на по-нататъшните операции британскиятъ флотъ загуби още новече кораби. Нашите кораби успѣха да унищожатъ самолетоносача „Гюрихъ“, два разрушителя, транспортни корабъ „Орамъ“ отъ 30,000 тона корабъ „Ойлиониръ“ и най-после единъ преследвачъ на подводници.

Войната на западъ донесе на Германия решителна победа надъ Франция, която имаше за последица захватането на всички важни пристанища на Каприла и Атлантика. Презъ това време германскиятъ тежки кръстосвачи прѣчеха, както и по-рано, на неприятелското снабдително корабоплаване, и тѣхните успѣхи ставаха отъ денъ на денъ все по-големи.

Докато се развиваха описаните борби, извъзеха на плаване и редовните единици, които изнѣршва-

ха успѣши нападения въ северния и южния Атлантикъ, винаги изненадвайки неприятеля. Последниятъ бѣше държанъ винаги въ невъзможностъ да си представи, че въ една толкова отдалечена точка на океана ще намѣри една тежка единица отъ малкия германски флотъ. Кръстосвачъ „Адмиралъ Шееръ“, както илинейните кораби „Шарнхорстъ“ и „Гнайзенау“, се домогнаха до богата плячка, прибѣгвайки въ много случаи до съдействието на подводниците и въздушните сили. Презъ мартъ 1941 год. неприятель загуби 224,000 бр. р. тона, а въ първите четири месеца на тази година германските бойни кораби потопиха голѣмъ брой неприятелски кораби, чийто тонажъ възлиза на 493,000 бр. р. тона. Тактиката на германското морско ржководство се показва повече отъ изкусна.

Досегашнитѣ успѣхи окуражиха командуващия бойния флотъ и той реши да предприеме още по-смѣли и далечни действия. При това бѣ употребенъ линейниятъ корабъ „Бисмаркъ“, който съ своите 35,000 тона току що бѣ влѣзълъ въ строя и представляваше най-мощния и съвремененъ линеенъ корабъ на свѣта. Въ края на май 1941 год. той се отправи, заедно съ сѫщо така съсемъ новия тежъкъ кръстосвачъ „Принцъ Ойгенъ“, къмъ открития океанъ и съ това увеличи значително удара срещу британското корабоплаване. Северниятъ пробивъ на тѣзи тежки единици не остана скритъ отъ неприятеля, който хвърли въ борбата най-тежкитѣ си кораби. „Бисмаркъ“ имаше неочаквано голѣмъ успѣхъ, като потопи съ изненадващо нападение най-голѣмия боенъ корабъ на свѣта, английския линеенъ корабъ „Худъ“, съ водоизмѣстимостъ 42,000 тона. Следъ този успѣхъ щастливо измѣни на „Бисмаркъ“.

Едно попадение въ предната частъ на кораба навали бѣрзината му и причини голѣма загуба въ течно гориво, но тогава започнаха нападе-

нията си британскиятѣ самолети, които излитаха отъ самолетоносачи. Едно торпедо — какъвъ трагиченъ случай! — засегна кърмилото на мощната корабъ така, че той остана съсемъ безпомощенъ. Неприятельтѣ се нахвърли срещу него съ всички тѣ си разполагаеми самолети, линейни кораби, кръстосвачи, самолетоносачи и разрушители, които обградиха „Бисмаркъ“. На тѣзи продължителни и непрекъснати нападения не можа да устои и този силенъ корабъ. Корпусът му бѣ обсиливанъ съ даждъ отъ артилерийски снаряди и самолетни бомби. Когато и последното оръдие на „Бисмаркъ“ замърка, корабътъ погъна следъ тежки разрушения, а на стожера му се вѣшеше гордо и до последния мигъ германскиятъ боенъ флагъ.

Това бѣше на 27 май преди обѣдъ. Кръстосвачътъ „Принцъ Ойгенъ“ успѣ да се измѣкне и намѣри убѣжище въ едно френско пристанище, кѫдето се намираха вече „Шарнхорстъ“ и „Гнайзенау“, току що върнали се отъ успѣши действия въ Атлантическия океанъ.

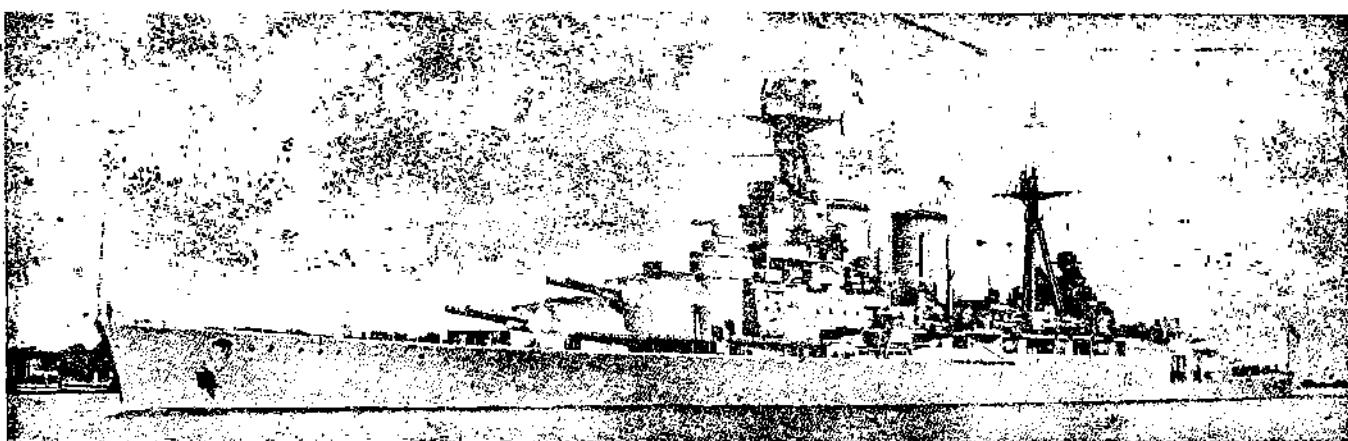
Между това, борбата се съсрѣдоточи на изтокъ, кѫдето започна най-голѣмата битка въ историята. Операциите срещу съветския флотъ се извѣршваха главно отъ по-малки единици, които успѣха, съ помощта на свѣткавични действия или съ употребата на мини, да унищожатъ много неприятелски единици или да ги направятъ неспособни за действие. Кръстосвачите „Кюолнъ“ и „Лейпцигъ“ бѣха употребени за разрушаване на силнитѣ брѣгови и островни укрепления по балтийското крайбрѣжие. Двата кръстосвачи извѣршиха успѣшно възложената имъ задача.

Англичанитѣ се опитаха съ помощта на въздушните сили да унищожатъ германските морски единици, които се намираха въ своите опорни бази. Тази операция, безъ огледъ на малкото щети, които бѣха нанесени презъ течение на времето пропадна напълно. Вмѣсто то-

ва, Англия получи отговоръ, който засегна дѣлбоко гордостта на нейния флотъ. На 12 февруари линейните кораби „Шарнхорстъ“ и „Гнайзенау“ и тежкиятъ кръстосвачъ „Принцъ Ойгенъ“, заедно съ много леки единици, които служиха за охрана, въ близко сътрудничество съ германските въздушни сили, преминаха презъ Канала отъ югъ къмъ северъ. Предъ погледа на „домашния флотъ“ на тѣзи единици — които нѣколко пъти вече бѣха провъзгласени за „потопени“, „унищожени или „разцепени на две“, следователно, на тѣзи „най-нещастни кораби на свѣта“ — бѣ съдено да хвърлятъ петно върху свещената традиция на Нелсонъ. Благодарение на смѣлата дейностъ, извѣршена бѣ най-необикновената и най-успѣшната операция, докато нашите неприятели говориха за нѣкакво „последно пѫтуване“ на германския линеенъ корабъ „Гнайзенау“.

Трите тежки единици стояха отново на разположение на германското морско командуване. Отъ тамъ трѣбваше да дойдатъ нови задачи. Тѣ се състояха, на първо място, въ надзираване на крайбрѣжните области на северна Норвегия и то съ огледъ значението на пътя, използванъ отъ англо-американските конвои за доставяне на материали на большевиките по границата на Северно море къмъ Мурманскъ. „Тирпицъ“ корабъ-брать на „Бисмаркъ“, заедно съ останалите бойни кораби и тежки кръстосвачи, въ тази морска област представява тежава бойна сила, за която противникътъ трѣбва да държи сметка. При това, особено тежки грижи създаватъ германските подводници, да не говоримъ за германските помощни кръстосвачи, които застрашаватъ неприятелското корабоплаване. Известни сѫ на всички усилията на англосаксонците да отстранятъ подводната опасност, за която тѣ говорятъ като за най-голѣмия тѣхънъ неприятелъ.

превель Ян. П. Янковъ



СЪВРЕМЕНЕНЪ ЛИНЕЕНЪ КОРАБЪ

Сава Н. Ивановъ
контрър-адмиралъ о. з.

ИЗВАЖДАНЕТО НА ПОТЪНАЛИЯ ПОДВОДНИКЪ № 45

(Продължение от брой 178)

Следът това закотвиша шлепа съ висящия още подъ него подводникъ въ предпристанището на 50 м. западно отъ вълноломната стена и ги оставиха тамъ до 24 X. 1935 г., докато се изпълнятъ подготвителните работи по вкарането имъ въ пристанището.

На 25 октомври, шлепътъ съ увисналия подъ него подводникъ, бѣха вкарани въ пристанището и прилепени до най-южната част на търговския кей, кѫдето обикновено пристанищните плавателни сѫдове товарятъ вѫглища.

На 5 ноември сѫщата година подводникът бѣше приспуннатъ да легне на дъното, а следъ това шлепътъ бѣше освободенъ и изтегленъ, за да се разоражжи, като изиграль вече релята си и не нуженъ за понятияшната работа.

Презъ времето отъ 9 XI. 1935 до 4 II. 1936 г. се приготви една нова повдигателна строитба, съставена отъ два каменовозни шалана, съединени на разстояние чрезъ 8 напрѣчни носящи дървени съоръжения, всѣко съ подва вдигача. Цѣлата тази сложна уредба бѣ приспособена нарочно за повдигането на подводника още по-високо, за да може да бѫде поставенъ на пристанищния елингъ. Презъ сѫщото време нашите сръжни и неуморими водолази извѣршиха подготвителната работа върху подводната част на елинга и около подводника за окончателното му изваждане на сухо.

На 5 февруари 1936 год. новата конструкция съ шаланите бѣше закотвена върху подводника. На следващия день водолазите повдигателните стоманени вѫжета, които обхващатъ кърмовата част на подводника. Още единъ день покъсно, кърмовата част на подводника бѣше приповдигната отъ дъното на пристанището съ помощта на бдигача и 48 моряци. По този начинъ, на 8 февруари, цѣлата повдигателна уредба заедно съ кармовата част на подводника, които вследствие на взрива се бѣ съвсемъ отдѣлила отъ носовата му част, можа да се премѣсти на 4 метрова дълбочина при Пристанищната работилница, за да се приповдигне още съ помощта и на 40-тонната бига. Най-после, на 9 февруари, кърмовата част на подводника бѣше поставена на нарочно съоръжената шейна върху елинга и започнала да я изтеглятъ на сушата съ помощта на 40 моряка. Повдигателната строитба бѣше освободена.

На 10 февруари освободената повдигателна строитба бѣше заизкарана върху лежащата още на дъ-

ното дъ юго-източния кѫть на пристанището носова част на подводника и водолазите успѣха да закачатъ две отъ повдигателните вѫжета на вдигачите. На следващия денъ продължиха работата по закачването на другите повдигателни вѫжета на вдигателите, но скоро тази работа бѣше прекратена, тъй като къмъ обѣдъ, независимо отъ голѣмия студъ, се разрази сила северна бура съ сънѣжна виелица, непозволяващи никаква работа. Следъ като бурята и виелицата престанаха, на 14 и 15 февруари, успѣха да закачатъ петото и шестото повдигателно вѫже.

На 17 февруари започнаха да повдигатъ носовата част на подводника съ помощта на 80 моряци. Този денъ се показва надъ водата между шаланите кулата на подводника и горната му палуба. На 18 февруари премѣстиха цѣлата повдигателна уредба заедно съ носовата част на подводника на 5 метрова дълбочина при Пристанищната работилница. На 19 февруари отстраниха едно отъ напрѣчните повдигателни съоръжения, което пречеше за повдигането кулата на подводника по нагоре, и следъ това, носовата част на подводника можа да бѫде приповдигната съ еще 2 метра. Най-после, на 20 февруари, успѣха да поставятъ носовата част на подводника върху шейната, лежаща върху подводната част на елинга, и започнаха да я изтеглятъ и на сухо.

Презъ времето отъ 10 до 20 февруари, когато се работѣше около носовата част на подводника за изваждането и на сухо, кърмовата част на подводника, съ голѣмъ трудъ и мяка, прилоши и много студено време, което включняваше ръжетъ на моряците, бѣше бавно и постепенно изтеглена навътре въ сушата и дръпната въ страни, за да се освободи мястото за следващата следъ нея носова част на подводника.

Следъ този дълготраенъ и безподобенъ въ историята на нашия флотъ упорътъ трудъ, въ продължение на около 20 месеца, къмъ 25 февруари 1936 год., подводникътъ бѣше окончателно изтегленъ на сушата при работилницата на варненското пристанищно управление и тамъ склоненъ къмъ едно цѣло. Едновременно съ това се провеждаха и работите по почистването му външно и вътрешно отъ тинята.

* *

Кърмовата част на подводника бѣше пълна съ тиня и първоначално, докато не бѣше почиствена ти-

нята, не можеше да се проникне въ нея. Минната удара бѣше отъ лѣвата страна на подводника, точно между машинното отдѣление и командната му кула. Вследствие на взрива, подводникътъ бѣше разкъсанъ на две части въ мястото, где то е съединителната фланецъ на твърдата черупка. Отъ силата на взрива твърдата черупка на подводника бѣше отърната на едно протежение отъ 3 метра, стигащо навътре въ размѣръ на половинъ диаметъръ.

Следъ като се проми кърмовата част на подводника отъ тинята чрезъ водна струя, въ нея се намѣриха скелетите на 4 души моряци. Носовата част на подводника бѣше по малко напълнена съ тиня. Следъ като и тя се проми съ водна струя, въ нея се откриха костите на още 9 души моряци. Въ двете части на подводника бѣха намѣрени общо скелетите на 13 души, толкова, колкото се търсиха по официалния списъкъ. Загинали бѣха: машинистътъ Вилхелмъ Кьолеръ, Херманъ Тимъ, Вилхелмъ Зайдель, Фридрихъ Хелкеръ, Августъ Калзенъ и Рудолфъ Бекеръ, мотористътъ Георгъ Шуте, Адамъ Фарпауфъ, Францъ Фиркъ и Лео Фрайшарферъ, радиотелеграфистъ Фердинандъ Броххофъ и моряцъ Пауль Кершъ и Джони Шахъ.

Ордието на подводника (калибъръ 8 см.), снарядитъ за него, двете торпедни тръби (калибъръ 50 см.) и четирирѣхъ му торпеда, бѣха сравнително добре запазени. Корпусътъ на подводника, освенъ въ мястото на взрива, бѣше също добре запазенъ. Единъ отъ двета му дизеломотори бѣше изкъртенъ отъ мястото си и разнебитенъ, другиятъ обаче, бѣше на мястото си и почти напълно изправенъ. *) Всички спомагателни механизми, намиращи се при мястото на взрива, бѣха напълно разрушени. Разрушени бѣха също, како отчасти, како повече, било то отъ взрива или отъ действието на морската вода, и повечето прибори въ цѣлия подводникъ. Благодарение на консервиращето действие на тинята, нѣкои болтове и гумени подложки, както и личните принадлежности на загиналите и част отъ провизийните, бѣха въ повечето случаи много добре запазени. Имаха болтове, които блѣщѣха като нови, и гумени подложки, като че сега излѣзли отъ фабриката.

Една голѣма грижа създадоха на ржководството на изваждането и ра-

*) Въ последствие, следъ съответните малки поправки този дизеломоторъ се използува съ много голѣмъ успехъ за двигателя на единъ корабъ.

зареждането на подводника двете торпеда, които бяха въ торпедните тръби, пригответи за изстрелъ. Беше опасно отъ сътресението при изваждането подводника на сухо да не би да се взривява. Но и това мика благополучно. Съ голъмъ рискъ, трудъ и българска настойчивост, и съ ценниятъ съвети на единъ германски познавачъ на торпедното дѣло, извиканъ нарочно отъ Германия, двете торпеда бяха внимателно изтеглени и разореждени.

Нарочната германска комисия отъ вещи лица, която по наша покана огледа подводника основно, реши, че той може да биде поправенъ и използвуванъ като боенъ корабъ. Но, отъ съображения отъ мораленъ характеръ, тогавашниятъ воененъ министъръ не се съгласи да се поправи подводника, предполагайки да достави нови и съвсемъ съвременни подводници за българския флотъ.

При все това, тази многозначителна и разнообразна работа по изваждането на потъналния германски подводникъ № 45 беше отъ много голъмо учебно и материално значение за нашия флотъ. Само стойността на 8 см. оръдие отъ подводника, което скоро може да се тури въ действие и оползетвори, надхвърлящите два-три пъти повече направениетъ парични разходи за изваждането на подводника.

На 26. февруари 1936 г. флота на Негово Величество направи едно тържествено погребение на костите на германските моряци. Никога Варна не бѣ виждала такова издържано въ всъко отношение внушително погребение, привлечено непринудено цѣлото варненско граждансество. Ко ститъ на хероите-германски моряци,

прибрани трижливо въ отдѣлни скъпи ковчези, украсени въ морски стилъ и покрити съ германски и български знаменца, бяха положени въ братска могила, до погребения преди 20 години тъкенъ командиръ, при съответните за случая военни почести.

На този скръбенъ обредъ, освенъ официалните лица, частите отъ гарнизона и гражданството, присъствуваха още германскиятъ консул въ Варна фонъ Унглеръ, германскиятъ воененъ аташе въ София генералъ Фридричин и обслужата на германскиятъ търговски параходъ "Раймондъ", намираща се по това време въ Варна. Като едно съвпадение тръбва да се отбележи и факта, че командантът на германския търговски корабъ "Раймондъ" беше бившъ морски офицеръ отъ германския воененъ флотъ, командиръ на първия търговски подводникъ "Дойчландъ", който въ Съветовата война за пръвъ път въ историята премина Атлантически океанъ и стигна бреговете на Америка, завърши тамъ търговската си задача и се завърна пакъ благополучно въ Германия, зъпрѣки усиленото му следене и търсение отъ английските бойни кораби.

Генералъ Фридричин се интересуваше подробно отъ всичко. Когато му разказахъ на кратко за начина, по който е изваденъ подводника отъ морето, той се хвана съ двете си ръце за главата и между другото ми каза: „Съ тия първобитни срѣдства да извадите подводника, това е просто невѣроятно. Вие сте извършили единъ истински подвигъ. Въ Германия, съ съвършените срѣдства, които притежаваме, това би било една бърза и лесна работа,

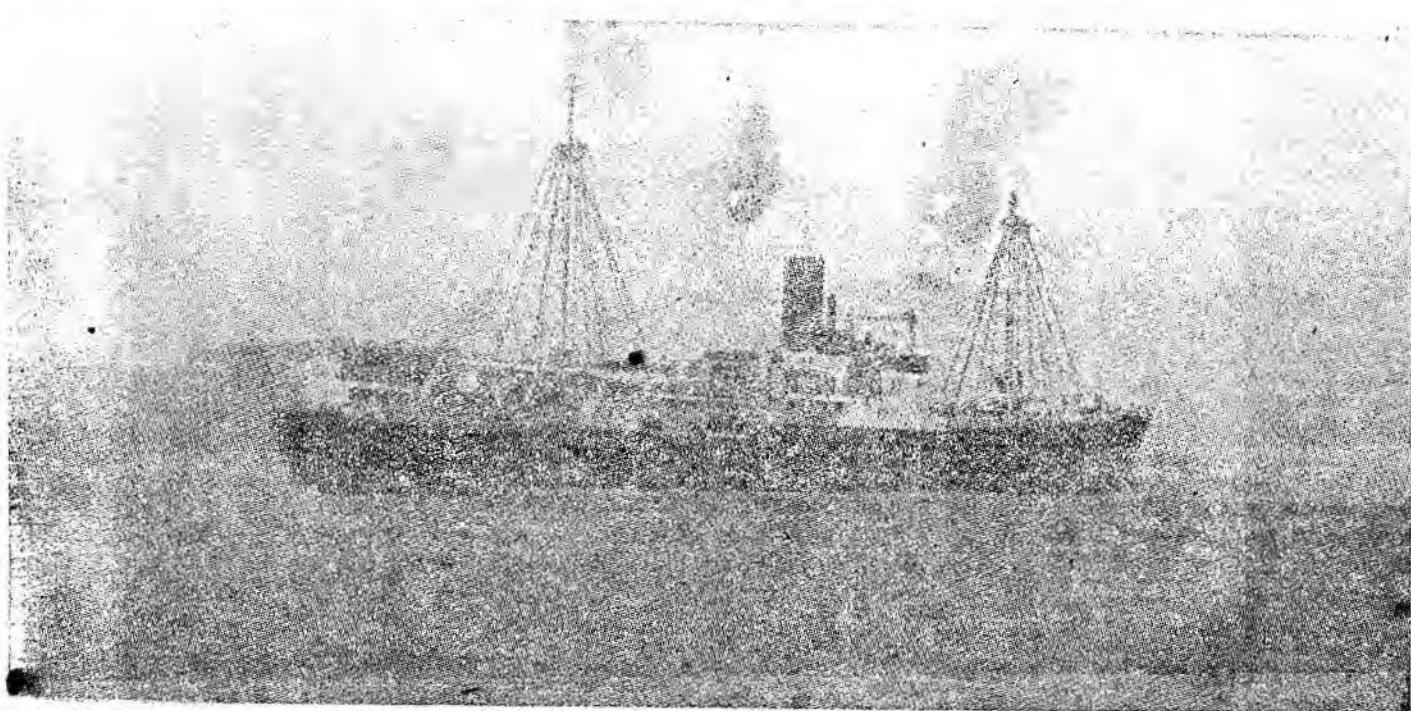
но тукъ въ България, съ тия допотопни срѣдства, това е било действително една огромна, трудна и упорита до безкрайност работа“...

Всички лични принадлежности на загиналите и на останалите още живи германски моряци отъ подводникъ № 45, бяха грижливо прибрани, почистени и опаковани, следъ което, придружени съ съответните пояснителни и осведомителни писма, бяха изпратени на тяхните близки въ Германия. По този случай, Началникъ флота на Негово Величество получи много мили и трогателни благодарствени писма, както отъ близките на загиналите или останалите още живи, така и отъ германското морско командване.

Когато презъ следващата година Началникъ флота на Негово Величество беше по служебна работа въ Германия и посети между другото и морското командване въ Берлинъ, самъ главнокомандуващиятъ на германските морски сили, тогава генералъ адмиралъ Редеръ, преди всичко и нарочно по този случай му стиска много приятелски ръката и му изказа съ сърдечни думи голъмата си лична благодарност и благодарността на цѣлия германски флотъ, за другарските грижи и оказаната голъма почта отъ страна на българските моряци къмъ загиналите германски моряци отъ подводникъ № 45.

Началникъ флота на Негово Величество му отговори много кратко и чисто по войнишки, но още по-сърдечно:

„Тѣ бяха наши бойни другари, господинъ адмиралъ. Ние изпълниме само нашия дългъ къмъ тяхъ и тяхната свѣтла паметъ.“



ИЗСЛЕДВАТЕЛСКИЯТЪ КОРАБЪ „МЕТЕОРЪ“ ПРЕОБРАЗЕНЪ ВЪ ПОМ. КРЪСТОСВАЧЪ „КОМЕТА“

СЪ ПОГЛЕДЪ КЪМЪ БЪДЕЩЕТО**А Е Р О А М Ф И Б И Й 999.**

Безспорно, касае се за единъ смѣлъ кроежъ, плодъ на откривателското въображение, но въображение, което

трета! - скоро всичко бѣше изхвърлено и азъ ясно виждахъ грамадните черни облаци, които се виеха

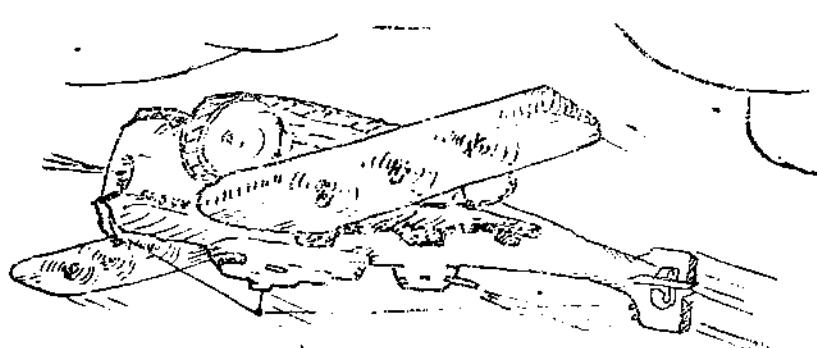


НИЕ НАПУСНАХМЕ ВОДОСАМОЛЕТИЩЕТО...

държи смѣтка за постигнатото отъ въоръжената техника досега. При това, нека не се забравя, че човѣкът е

надъ неприятелските арсенали и въобще надъ целѣните мѣста.

Тукъ задачата ни бѣше набързо



ДАДОХЪ ЗАПОВѢДЬ ДА СЕ ПРИГОТВЯГЪ БОМБИТЪ

далъ нечетни доказателства, че той има достатъчно мощнни крила, за да се възмогне до висините, кѫдето води вѣчно неспокойниятъ му и вѣчно възвисяващъ се по пътя на усъвършенствуването творчески духъ... Прочее, какво представя „Аероамфибий 999“?

Това е най-новото оръжие, което ще биде употребено въ по-близкото или по-далечното бѫдеще. Аероамфибиятъ, бидейки едно щастливо съчетание отъ качествата на подводникъ, самолетъ, и танкъ, е приспособимъ да действува както подъ и надъ водата, така и въ въздуха и по земята.

Ето, приблизително, какъ ще описва своето пътуване съ единъ такъвъ аероамфибий единъ офицеръ, командиръ на „АД 999“, който, за да команда технически и тактически това днесъ-за-днесъ смѣтано за чудовище, е трѣвало задължително да завърши три военни училища — пехотно, морско и въздушно.

„Сутринта на 6. мартъ 19... година ние напуснахме водосамолетишето (I) на градъ „Х“ и следъ половинъ часовъ летежъ подъ насъ огчетливо се редуваха противниковите укрепления, окопи, села и градове. Накъсо, подъ насъ бѣше противникътъ. Дадохъ заповѣдь да се пригответъ бомбитъ (II).

— Първа поредица: огъни! Втора...

Заповѣдахъ да се приготви апаратъ за потопяне. Сирените иззвиряха условния сигналъ и всички свѣтъкавично бѣрзо се насочиха да заематъ мѣстата си, опредѣлени имъ за подобни случаи. Електромоторите за работиха, крилата се прибраха и „АД 999“ бавно почна да се потопява (III).

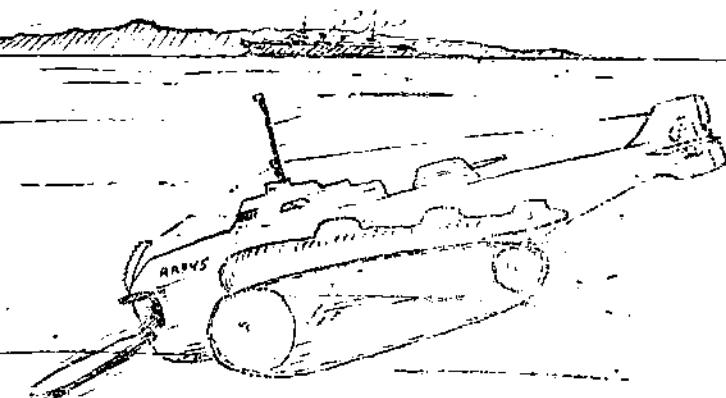
Само морегледътъ остана да стърчи надъ повърхността. Заплавахме къмъ заливчето, кѫдето се очертаваше туловището на пустналь котва голъмъ кръстосвачъ. Той бѣше завзелъ острова и нарочно слѣзлихъ на сушата вещи лица вече завършваха една отлична радиостанция.

— Готови за торпеденъ изстрелъ! Торпедна тръба №1... огъни! №2... огъни!

Чу се взривъ. Великанътъ бавно отиваше къмъ морското дъно.

— Изплавай! Пали дизелитъ! Обслужгата при ордията!

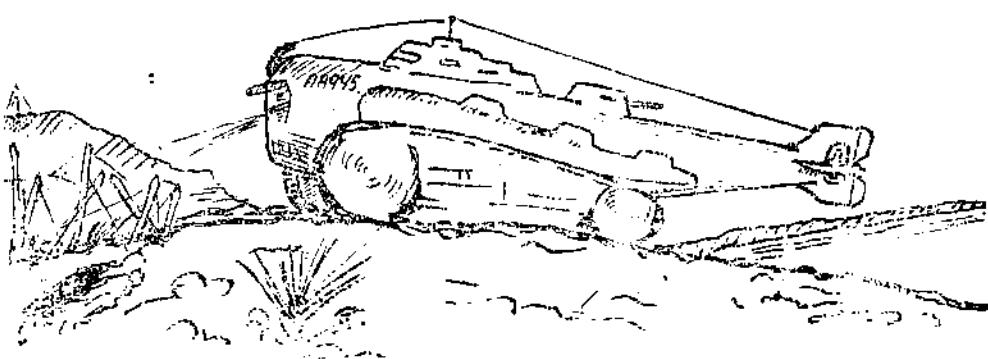
Насочихъ „АД 999“ къмъ брѣга, кѫдето се простираше ивицата на великолепенъ пѣсъкъ съ постепенно наклонено дъно и бавно излѣзохме на брѣга, както би сторилъ това единъ дяволъ отъ рода на земноводните. (IV).



„АД 999“ БАВНО ПОЧНА ДА СЕ ПОТОПЯВА...

отъ брѣга върху гладката морска повърхност.

Цѣлиятъ островъ бѣше ограденъ съ дебели телени мрежи, които на-



НАСОЧИХЪ „АД 999“ КЪМЪ БРѢГА...

шето послушно и страшно чудовищно къжаше и чупеше като плетеница от тънки конци и крехки клончета. Изненаданъ и ужасенъ, противникът бъгаше презъ глава, оставяки всичко по пътя си.

Разрушихме радиостанцията, взехме 15 пленици, и следъ половинъ часъ се намирахме надъ нашето изходно срѣдище. Когато стъпихме на твърда земя, наредъ съ доволството от извършеното, чувствувахме недоволство, че този пътъ на нашия аероамфибий не се случи да премъри своята многостранна мощь и въ въздуха, следъ така блъстещият му победни прояви въ водата и на земята!

А. Златаровъ



СЪ ПЪЛНА СКОРОСТЬ СРЕЩУ ВРАГА

ДЪСНО НА СТЕНА!

Последното пътуване минава безъ произшествие. „Талисманъ“ е на котва въ устието на голъмата северна река, промъкнала се майсторски и щастливо презъ мъглата и минните полета. Съ моряшки пламъкъ въ моряшките сърдца, безимени смълчани празнуватъ Никулденъ, съгласно осветения отъ времето и живота обичай. Въ бурни исторически времена, далечъ отъ Родината, върни на дълга — могатъ ли въвчините скитници изъ сините води да мечтаятъ по велико щастие, по съкровищно блаженство отъ това?

Петдневниятъ престой е достатъченъ, за да се привърши разтоварването, пъкъ и тръбва да се бърза: начева леко заледяване на ръчната вода и има опасностъ за „Талисманъ“ — живъ и здравъ следъ толкова премеждия да биде окованъ отъ веригите на леда.

Новата година приветствува кораба въ друго пристанище. Ни следа отъ напрежението, което е нерѣдко явление по време на плаването, особено при бойна обстановка. Разискря се новогодишнотържество изпъстрено съ стрелби, ракети, пъсни, танци. Не липсва и нарочно запазеното вино отъ Родината — буйно и немирно като сърдцата на моряците.

Празнична веселба до преумора и бодърствуване на войнишки постъ, съ неизмѣнно будно съзнание за свещенъ дългъ — колко близки за моряка сѫ тѣзи две състояния, така свѣткавично смѣнящи се въ неговата пълна съ неизвестности, прорѣзана отъ браздите на противоположностите, служба!

Коледа е утре, а привечеръ се получава повѣрителна заповѣдь: „Талисманъ“ да потегли съ „опредѣлена задача“! ...Наистина, изключителна задача, която за единъ корабъ въ служба на войната и въ борба за победата, е нѣщо редно и обикновено, една стъпка въ него-вото хероично всѣкидневие...

Слънчево време, тихо море, доб-

ра видимость, съ леко замъгливане на брѣговете вследствие изпарения. „Талисманъ“ е придружаванъ и пазенъ отъ два съюзнически изтрѣбители. Царствено гордъ исмѣлъ както вѣкога, той и сега е внушителенъ кра-савецъ, макаръ и лишенъ отъ своята мирновременна млѣчно бѣла багра.

Часть следъ часъ противъ времето, безъ да има нѣщо за отбелязване.

Корабоначалникът е неотложно на мостица. На редовна стража сѫ двама негови помощници, единъ отъ които, най-младия капитанъ въ корабната obsłуга.

Тукъ сѫ още, освенъ кърмчията и наблюдаващиятъ морякъ, единъ сигналистъ и началникът на артилерийското отдѣление. Въ всѣки случай, това е една знаменита седморка отъ калени и изпитани мѫже, предъ чиито морни отъ денонишно бдение очи неведнажъ се е вестявалъ образъ на смъртъта.

Часовниковата стрелка сочи 15 часа и 2 минути, когато далекогледътъ откриватъ на разстояние 1,200 метра отъ сърдцето на лѣвата стена 45° по корабния носъ изстреляно торпедо въ началото на изстрѣлането.

Когато делфини се гонятъ, а нѣкога устремно се насочатъ да застигнатъ кораба, за да заплававатъ съ неподражаема бѣзина, безъ да останатъ нито съ леда назадъ отъ корабния водорѣзъ — съзрѣлъти ги пътници ахватъ едновременно и единогласно и даватъ изразъ на своята почуда отъ видѣното...

Нѣщо подобно става съ людетъ отъ мостица на „Талисманъ“, съ тази разлика само, че всички извикватъ: „Торпедо!“

Очъртавайки своята пѣнища следа, единъ „желѣзенъ делфинъ“ е въ смъртоносенъ походъ, който е толкова страшенъ, колкото и кратъкъ.

Мигомъ на мостица настоеа очилене. Начева стрелба съ картечница и съ даетъ ордия отъ носа и кърмата — по посока на торпедо-то, за да биде пристреляно и раз-

бито. Напраздно! И презъ следващите нѣколко мигове не престава неговия летежъ, устременъ къмъ сърдцето на „Талисманъ“. Неизбѣжна гибелъ! Всички, безъ изключение, безъ срѣдства за борба съ тази не-преодолима напастъ, сѫ вцепенени и заковани по мястата си, въ очакване най ужасната развръзка.

Въ този сѫдбоносенъ мигъ прогърмява заповѣдта „Дъсно на стена!“ Това сѫ спасителните думи на най-младия капитанъ, който лудешки се втурва да помогне на кърмчията. Той хваща като съ грамадни клечи кърмилното колело и съ всички сили го поставя на изкомандуваната посока.

Безъ да има време да прецени какво е положението, кърмчията задържа кърмилото, както е постъпвалъ въ всичките случаи на своята служба.

Не секундата, а десетинка отъ секундата отмѣрва пътъ на торпедото, въ състояние да отговори на въпроса: животъ или смъртъ?

А този въпросъ трепти въ сърдцата на всички отъ корабния мостъ. Тѣ сѫ неподвижни. Дали поради страхъ, дали поради безстрашие?.. Следъ сѫдбоносната команда на своя най-младъ съслуживецъ и другарь, тѣ изживяватъ неописуемото напрѣгнато състояние, въ което радостъта отъ сполучката се смѣсва съ съмнението въ успѣха...

Бѣлата дира на торпедото наближава кърмата и... подобно пияница, следния мигъ ще се впие, за да последва адски тътенъ.

Но — торпедото преминава само три метра задъ корабната кърма и единъ победенъ викъ на тържествуващъ победителъ просехтява: „Примина, спасени!“

Това е викътъ на сѫдия капитанъ отъ храбрата obsłуга на „Талисманъ“, който съ кратката богоизъненна заповѣдъ „Дъсно на стена!“ спасил живота на единъ воюващъ корабъ, веднъ съ незамѣнимата му obsłуга и скъпожицененъ товаръ...

Черноморецъ Храбъръ

АДМИРАЛЬ АЙСЕНЬ РАЗКАЗВА...

КАКЪ „КОМЕТА“ ПРЕПЛАВА СИБИРСКИЯ ПЪТЬ

Презъ есента на 1940 година корабът „Комета“ се появява въ Тихия океанъ така не-
надейно, че английцитѣ немогатъ да си обяснятъ неговото странно промъкване.

Въпрѣки всички трудности поради леда и лошото време, въпрѣки спънкитѣ, правени
от страна на Съветитѣ, следъ сравнително късъ срокъ на плаване, Беринговиятъ протокъ е
преминатъ, и „Комета“ се насочва въ своята областъ на действуване: твърдо и смѣло се бори
той въ пространството около Соломоновите острови, предъ Панамския каналъ, въ Индийския
оceanъ и южния Атлантически океанъ.

Изтича една година въ победоносно кръстосване, презъ което време сѫ потопени множество противникови кораби, и „Комета“ успѣши се завръща въ родината си съ блѣстящъ доказателства за мощния борчески и мореплавателски духъ на германецъ.

Безспорно, въ подвига на този прокутъ помощникъ кръстосвачъ целино място заема не-
говиятъ корабоначалникъ—контрь адмиралъ Айсенъ. Бившъ командиръ на измѣрвателния ко-
рабъ „Метеоръ“, съ който осъществилъ едно продлѣжително изследвателско пътуване изъ по-
лярните води между Исландия и Гренландия, този прославенъ германски морякъ има не само ви-
сокитѣ качества, но и богатия опитъ, за да украси морското знаме на своята Родина съ една
много ценна победа.

Следващитѣ редогае, представящи личенъ докладъ на контрь адмиралъ Айсенъ, хвър-
лятъ обилна свѣтлина върху обстоятелствата, при които управляванието отъ него помощенъ кръ-
стосвачъ „Комета“ е плавалъ като пръвъ немски корабъ, преминалъ по морския путь северно
отъ Сибиръ.



Контрь адмиралъ Айсенъ

Въ първите месеци на войната
ми бѣ възложено да преустрои и
въоржка единъ помощенъ кръсто-
свачъ и да направя пробивъ презъ

Атлантическия океанъ. Но скоро
установихъ, че врагътъ здраво па-
зи Данския каналъ, и преминаване-
то презъ него е невъзможно. Така
изникна моя кроекъ за прибѣгване
до Сибирския морски путь за на-
сочване къмъ Тихия океанъ, дето мое-
то появяване би било истинска из-
ненада за врага. При това, трѣбва
да поясня, че на менъ отрано ми
бѣ знайна възможността на Съве-
тичъ да плава върху известно
време отъ годината отъ Архангелскъ
до Тихия океанъ.

Безъ съмнение, азъ си давахъ
смѣтка за грамаднитѣ, трудности,
които биха се изпрѣчили, като не-
избѣжни съпѫтници при осъщес-
твяването на едно подобно пред-
приятие. Имахъ предвидъ, че презъ
мореходната дейност на 1927 го-
дина не по-малко отъ двадесетъ съ-
ветски кораби, измежду които и
мощни ледоразбивачи, сѫ се натък-
нали на непобедимъ ледъ и е ста-
нало нужда бездруго да презуму-
ватъ.

Когато морското главно коман-
дуване и главнокомандуващиятъ

бойния флотъ одобриха моето об-
основано предложение, а Съветитѣ
изразиха готовността си да дадатъ
на мое разположение лоцмани и
необходимата помощъ, ако такава
се наложеше въ борба съ ледовет-
ѣ, на менъ предстоеше задачата:
презъ удобното за мореплаване вре-
ме на 1940 година да приведа по-
мощния кръстосвачъ „Комета“ презъ
североизточния морски путь.

Както отдалечъ можеше да се
предвиди, несъмнената обратна стра-
на на съветскитѣ обещания скоро
пролича, и „Комета“ трѣбваше да
преживѣе тежки часове...

Нека отбележа, че този 3300-то-
ненъ корабъ при едно благоприят-
но време имаше достатъчно каче-
ства да плава въ тази ледовита об-
ласть, независимо отъ взетитѣ пред-
видъ и най-незначителни мѣрки за
подобряване на тѣзи качества.

Преди всичко, „Комета“ притежа-
ваше две главни предимства: задово-
лителна поврѣтливост и плитко га-
зене. Следъ като корабътъ получи
необходимитѣ поправки и приспо-
собления за борба съ ледоветѣ, кои-



„КОМЕТА“ ПО СИБИРСКИЯ МОРСКИ ПЪТЬ

то засенча неговия корпус и винта, той бъз запасен съ единъ извънчно доставен отъ Съветитъ спомагателенъ винтъ съ подвижни крила. Не бъха пропуснати и нуждните съоружения, къмъ които обикновено прибъгватъ корабите, застояли се на принудителна „ледена стоянка“.

На 3 юли, 1940 година, следъ няколко опитни плавания въ Берингово море, „Комета“ се насочи по своето предназначение.

„Комета“ бъде отлично прикритъ. Тай плуваше като германски търговски корабъ „Дунавъ“. Прекосването на порвежките води премина безпрепятствено.

Предвидъ искането на Съветитъ да бъда точно на 16 юли предъ Нова земя при Югорския протокъ, налагаше се на всичка цена да бързамъ. Обаче, преди пристигането на мястото за среща, получи радиообщение, че поради особено тежкия ледъ, да се продължи плаването преди августъ, представлявало непосилна задача.

Ряз останахъ скритъ въ Берингово море. Тай като времето, благоприятствуващо, пристъпихъ къмъ всестранното обучение на корабната обслуга, като не пропускахъ да я приуча къмъ поправяне на въроятните посреди, на които бихме станали жертва. Ясно, непредвиденото засточване не означаваше толкова голямо нещастие.

За да избегнамъ неприятелското разузнавателно наблюдение, азъ премъстихъ не по малко отъ дванадесетъ пъти котвената стоянка на кораба.

Отъ даловенитъ съобщения на съветските радиостанции можехме недвусмислено да заключимъ, че въпръшки всичко, корабоплаващето по Сибирски морски пъти е въплътъ ходъ, противно на даденото ми съведение отъ съветска страна.

Моятъ „покровители и ръководители“ мълчаха, въпръшки, че бъшъ вече първи августъ. Въ замъна на това, главното морско командване ми запозѣда, да се пътувамъ къмъ втория отплуванъ отъ Мурманскъ керванъ. И тай като до края на първата августова седмица не получихъ уведомление за мястото на срещата, мина ми презъ ума допущането, че съмъ жертва на една ловка съветска замисълъ целяща възможното по-продължително заставяне на „Комета“.

Не бъше ли обещанието да помогнатъ съ лоциами и ледоразбивачи, помощь само на думи, или въ най-добрия случай, не забравиха ли тъ своята думи тъкмо въ времето на тази така необходима помощъ? Щъха ли тъзи върхомни сътрудници мълчаливо да ни изоставятъ въ плънъ

на леденото мъртво царство?

Моятъ пресъмѣтания показваха, че вториятъ съветски керванъ, воденъ отъ ледоразбивача „Ленинъ“, пътува съ посока къмъ протока Маточкинъ, а отъ друга страна, радиото ме осведоми, че първиятъ керванъ се натъкналъ на ледъ, а вториятъ още не билъ тръгналъ. Имахъ всички основания да дамъ еще по-голяма цена на моятъ подозрения следъ тъзи заблуждаващи радиообщения...

Най-после, на 13. августъ получихъ съобщение корабътъ да тръгне незабавно къмъ протока Маточкинъ, следъто го очаквашъ ледоразбивача „Ленинъ“.

Рано сутринта на 14. августъ ние достигнахме Нова земя озъкъ за падъ, обаче, никъде не видяхме „Ленинъ“. При това положение, решихъ да навлязъ въ протока Маточкинъ. Открихъ едно селище, за което отправихъ една лодка, за да се изясни работата. Действително, лодката се върна съ двама лоциами, които „Ленинъ“ билъ съставилъ за насъ. Споредъ тъяхните уверения, тъни чакали отъ осемъ дни насамъ, и тъкмо били получили нареддане да се върнатъ.

Така, нашата бързина разби предлага на съветските лоциами за тъкното незнанително завръщане, ищаща нещата, тъй останаха при насъ.

Следъ като оборихъ съзиданите води твърденията на съветските лоциами за неголостта на „Комета“ да се бори съ ледоветъ, иле потеглихме, още по-късче, че „Ленинъ“ съ втория керванъ бъде отдаванъ въ Карското море.

Наблизавайки Карско море, бяхме възпрепятствани да се движимъ напредъ отъ една леденъ блокъ съ грамадни размъри, чието

преодоляване безъ помощта на единъ мощнъ ледоразбивачъ бъде немислимо.

Въ отговоръ на моятъ настояване, следъ тридневно престояване предъ източния входъ на канала Маточкинъ, получихъ осведомително съобщение относно състоянието на ледоветъ, което ме въоржжи съ решителността за отплуване, което извършихме на 19. августъ.

Още на следния денъ къмъ обядъ видяхме ръжоветъ на грамадни ледени маси, които не бъха непреодолими. Но на 67^о откъмъ изтокъ бяхме окръжени отвредъ съ заледено пространство, което тръбваше да проръжемъ. „Комета“ издържа своя пръв по-тежъкъ изпитъ отлично, като въ продължение на два часа се вливаше между ледена кора отъ три до петъ сантиметра дебела. Това обстоятелство даде на всички ни надежда, че нашиятъ корабъ е годенъ да се справи и съ по-тежки пръчки: една надежда, която още повече се засили всръдъ враждебните заледени води, където бяхме много наскоро тласнати противъ волята ни отъ една избухната свирепа бури.

По Сибирския морски път ледоразбивачната служба е разпределена между мощните ледоразбивачи, които биватъ викани само при много голъмъ ледъ, и се връщатъ въ свояте изходни бази веднага, щомъ корабътъ е способенъ самъ да си пробива пътъ.

Въ Лаптевото море „Ленинъ“ тръбваше да бъде смъненъ отъ „Сталинъ“. Следъ едно късъ посещение на двата ледоразбивача, къдете моето подозрение се усили по ради хладната въздържаността на съветските капитани, пътешествието продължи, като следвахме „Ста-



Разрушени отъ ледените корали

линъ" до най-северната точка на похода 78° на северъ 108° на изтокъ.

Следъ като минахме презъ една опасна мъгла, и прекарахме една опасна нощъ, която бѣ последвана отъ единъ приятенъ день, разрешиха на „Комета" самъ да прекоси Саниковия каналъ. Той бѣше свободенъ отъ ледъ, а азъ можахъ да разчитамъ и на тамъ квартируващия ледоразбивачъ „Малигинъ".

Първото ледено поле отъ два до три бала, което ни изпрати гладкото Източно Сибирско море, бѣ изминато отъ „Комета" безъ мъжнотии въ единъ шестчасовъ походъ. По-малко опасенъ бѣше Медведджиковия протокъ, който споредъ картата има една дълбочина отъ 10 до 11 м., а въ сѫщностъ има една дълбочина отъ около 8 метра, и съ това не позволява да минаватъ по-голъми кораби отъ 4,000 тона по Сибирския путь.

Истинскиятъ адъ познахме едва източно отъ Медведджиковитъ острови, когато ни придвижаваше ледоразбивача „Кагановичъ". Това, което тѣзи северни области могатъ да подаратъ на единъ морякъ, бѣ предложено и на насъ: дебель ледъ до деветъ бала, мразовитъ вѣтъръ съ снѣгъ, силно ледено течение, и тѣмнота, презъ която проникваха само прожекторитъ. Продължително време се сблъсквахме съ застрашителни ледни маси. Често всички части на кораба се трескаха и изведенажъ кърмилото се заклини и не може-

ше повече да се движи. Понѣкога изглеждаше като че ли всички опити на ледоразбивача да ни помогне, както и нашите усилия, бѣха безполезни. И ние проклинахме тоя дебель ледъ, въпрѣки че къмъ сушата се виждаше свободна вода, чиято плитковина ни плашеше. При все това, на първи септември всичко мина. Презъ този денъ, „Кагановичъ" спрѣ изведенажъ като съобщи, че е получилъ заповѣдъ отъ Москва да не ме придвижава повече на изтокъ, а да се върне обратно, тъй като въ Беринговия протокъ имало неприятелски патрулни кораби и подводници, освенъ това, имало японски и американски кораби, които не трѣбвало да узнаятъ, че единъ германски корабъ е миналъ по Сибирския путь съ съветска помощъ. Стана ми веднага ясно, че напразно би било да се оспорва единъ такъвъ явно несъстоятеленъ предлогъ.

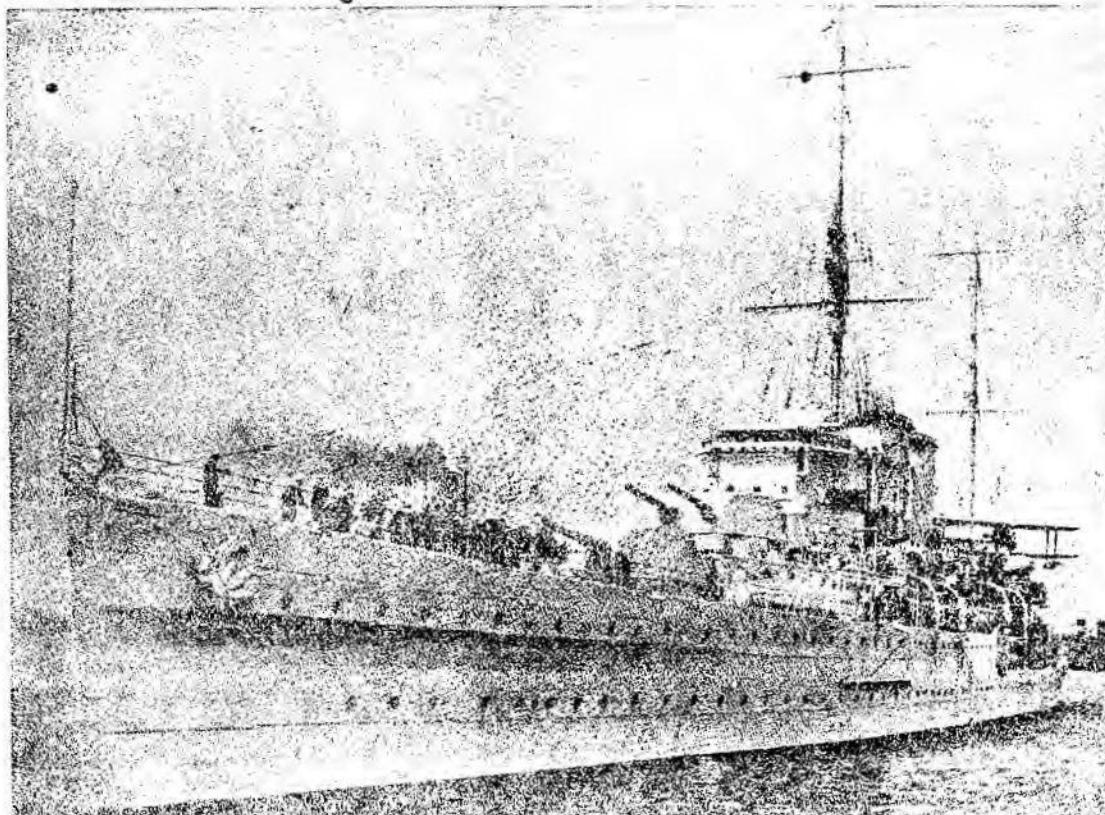
Оставаха още 600 мили до Беринговия протокъ, и Москва искаше открыто, съ единъ насиленъ опитъ, да ме задържи отъ достигнатото на тази цель. Започна едно дълго лутане, едни груби и глупави маневри, за да забавятъ и спратъ нашето плаване, което се вършеше вече почти открыто, докато най-после решихъ на всѣка цена да продължа самъ, тъй като състоянието на кораба, както и направеното до сега пътешествие, ми позволяваха това.

За сбогомъ Съветите направиха

къмъ „Комета" единъ „великодушенъ" жестъ, като ни дадоха единъ късотраенъ почетенъ конвой. Обаче, слава Богу, други прѣчки не ни направиха!

Следъ единъ тежъкъ путь презъ напластени ледени прегради и вѣтъръ, минахме съ бързъ ходъ по-край „Капъ Шмидъ", и презъ дългия протокъ навлѣзохме въ Чукско море. И чудото стана! Това разстояние, което бѣ обикновено особено много забулено съ мъги и затулено съ ледъ, бѣ сега свободно.

Ние случихме чудесно синьо небе и сънце. Презъ нощта на 4 срещу 5 септември преминахме най-после Беринговия протокъ, като не видѣхме неприятелски патрули, нито неприятелски кораби. Най-после се намирахме срещу врага. Отъ Барентовото море до Беринговия протокъ употребихме 23 дена, отъ които 9 бѣхме на котва. Значи, за 14 дена ние взехме едно разстояние отъ 3300 мили, отъ които 720 мили бѣха презъ ледъ. Така „Комета" като прѣвъ германски корабъ мина презъ Сибирския путь, за да се срещне въ Далечния Изтокъ съ неприятеля. Следъ едно изминато разстояние отъ 100,000 морски мили, значи горе-долу 4 пъти около земята, азъ успѣхъ да прекарамъ кораба презъ всички морета, и презъ канала да го върна въ Хамбургъ, безъ да загубя нито единъ човѣкъ отъ неговата храбра обслуга.



СЪВРЕМЕНЕНЪ ТЕЖЪКЪ КРЪСТОСВАЧЪ

Б Е З С М Ъ Р Т И Е

Капитанъ Колевъ не бѣ дошълъ още на свѣтъ, когато въ една шведска корабостроителница спуснаха на вода новопостроенъ корабъ.

Занизаха се годините, и презъ неуморното си труженичество това плаващо корито видѣ на своята кърма да се разгъватъ знамената на толкова народи, колкото наброяваха притежателите му. А тѣ бѣха доста много.

Ето, дойде денъ, когато капитанъ Колевъ стана съпритежател и корабоначалникъ на остарѣлия, за да не кажемъ престарѣлия, морски скипникъ, именуванъ вече съ ново, неблагозвучно, ала съдѣржателно име „Вжгищарь“.

Ще оспори ли кѣкой смислеността на подобно име, което напълно означава службата и заслугите на своя носителъ?... „Вжгищарь“, подобно измѣршавѣль и грохналъ следъ дѣлга служба товаренъ конъ, послушно превозваше нѣкое и друго време цѣрвени вжгища отъ странджанскиятѣ гори, сѫщо както и онѣзи всевъзможни стоки, съ които биваше товаренъ нѣкога въ посещаваниятѣ многобройни европейски и африкански пристанища.

Но и това бѣше дълреме. Богъ и стихийтѣ, исито властувават надъ свѣта и опредѣлятъ смисъла на всѣко сѫществуване, отскъдиха, че животъ на „Вжгищарь“ нѣма вече смисълъ. Защото, наистина, шестдесетгодишна денонощна борба съ бури и затишията на сините води, е чуденъ плавигъ, следъ който не бива да се желае нѣщо повече!...

Станалъ безличенъ и отвратителъ въ своята окаяна старостъ, не възможно бѣше дори да се помисли за продажбата на „Вжгищарь“, както е възприето да се продавае, макаръ и на безценъца, негодинъ веши... Помислете добре: море е го ва, а не суши! Каруцата може да скрибува, ще я возимъ по-бавно и внимателно. Може да се строи едното колело — ще вържешь прѣть на неговото място — и макаръ съ три колела, ще се довиѣчешъ до желаното място. Но морето не търпи боледувани, и не прощава — нито на скрибци, чито на нущащи кораби!..

— Не струва ни пукната пѣрѣвъ вехтошинъ! — ще отсѣче купуващъ, мѣтнайъ бѣрзъ погледъ върху корабната обшивка, чито листове подсилены съ циментови напластавания, се крепятъ едва-едва — и нѣма да се спре да обгледа по-подробно тази купчина отъ вехто желѣзо. Не би се искало той да нина нѣбитото око на вѣщо лице, за да прецени съ спокойна съвѣсть точно и съвѣтно ко-

раба „Вжгищарь“ съ неговата болна машина, развиваща съ сетни сили петъ-шестъ мили скоростъ, а наполовина при насрещенъ вѣтъ и развѣлиувано море. Пѣкъ и не стана нужда отъ подобна преценка, защото накъсо казано, „Вжгищарь“ загина...

И презъ тази февруарска ноќь, година следъ като черноморскитѣ води погълнаха неговия корабъ, капитанъ Колевъ не мигна. Замислена и мълчалива, душата му бѣ изпълнена съ скрѣбъ... Скѣрбѣше това чадо на морето, защото по свѣтла и незаличима пѣтка възкрѣстналия споменъ въ тази безсънна ноќь го отведе въ единъ кѫтъ на Черно море, дето бѣ гроба на „Вжгищарь“... И подобно безкрайна вѣрволяца, предъ духовния му взоръ въ просъница се занизаха образи следъ образи, които завѣршиха съ картината на едно корабокрушение...

Седемстотинтонииятъ „Вжгищарь“ е натовгренъ съ каменни вжгища, предназначени за Цариградъ. Нѣмѣничивиятъ февруари прѣчи за отплуването съ тежка мъглиза завеса. Корабътъ изчаква на котва въ бургското пристанище проясняване на времето, следъ което потегля. Но плава около два часа, и поради притокъ на нова мъглиза вълне, е принуденъ да спре предъ носъ Свети Никола, недалечъ отъ Созополь.

Каквъто си е спокоеенъ и упоритъ, капитанъ Колевъ прорѣзва съ бавни крачки малкото пространство на корабния мостъ, пуши си цигарата и хвѣрля небрежни погледи къмъ смѣлчаниятъ води, притиснати отъ гѣстата мѣтла. После поглежда къмъ кърмчията и своя прѣвъ помощникъ, безъ да промѣни небрежния изразъ на лицето си, безъ да съмѣта за нужно да направи нѣкаквъ изводъ следъ своето наблюдение... Лоша видимостъ, тѣрпеливо, макаръ и неприятно, чакане на котва или пълне съ най-бавенъ ходъ, даване чести звукови сигнали — та това за прѣвъ и за последенъ путь ли се случва?...

Слава на Бога и на Свети Никола! Съ раждането на деня, „Вжгищарь“ е наново на пѣтъ. Но „писано му било“ този путь да лжката и да накуца като пинъ старикъ, като пребито псе. Голѣми отломъци плаващи ледове, рѣдко явление за Черно море, изпълватъ водите — и за тѣхъ трѣбва да се дѣржи сметка! Нали и това всички не е за прѣвъ путь, и сега капитанъ Ангелъ нареджа ту да се усили, ту да се намали ходъ на кораба, ловко

провиращъ се между ледените маси...

Случва се, обаче, нѣщо малко очаквано и съвсемъ нежелано. Сега безъ много взиране може да се разбере, че изразътъ на капитанъ Ангеловото лице е по-другъ. Съ опита и усъта на старъ морски вѣлѣкъ, той е преценилъ влошеното състояние на кораба и все пакъ, въ сърдце о му остава болезнено да трепти единъ въпросъ, очакващъ отговоръ съ сѫдбносно значение „Не е ли това началото на края?“ Ето, всѣкъчасно измѣрватъ съ тревожна загриженостъ водния стѣлъ въ водопровѣрителнитѣ тръби и установявя необичайно покачване: отъ петъ сантиметра на двадесетъ и петъ. Значи, престарѣлата, проядена отъ червея на времето и отъ отровата на рѣждата корабна обшивка пропуща вода. Бавно, ала не-престанно, като презъ многооко великанско сило тя нахлува, нахлува...

— Мѣгла, ледени блокове, а сега — нова прѣчка, отъ мръсна измѣръса. Дано да е временна прѣчка, дано не е тежка напастъ, съ лоши сенции! — мисли си капитанъ Колевъ, а после, твѣрдо и увѣрено, произвучава неговата заповѣдъ къмъ хората отъ обслужателите: „Смукалките да работятъ. Ако не успѣемъ напълно да я изхвѣрлимъ, пясне да не позволимъ да се увеличи, тази пущина!“

Провираятъ се презъ мъглите при значителна мѣртва вълна и застраване отъ ледовете, „Вжгищарь“ е оставилъ задъ себе си презъ изтеклия денъ разстоянието отъ Маслиновъ носъ до Резово, и напредващъ съ неустрашимостта на калънъ борецъ и вѣренъ служителъ, къмъ полунощъ той е въ турски води, нѣкѫде къмъ Кара бурунъ.

Подобно подѣлъ врагъ, който дебне изъ засада, за да хвѣрли своята съмѣртоносна стрѣла, водата изцѣло е изпълнила корабния усойникъ и съ настайчивъ пристѫпъ прониква въ машинното отдѣление, съ явното намѣрение да обхване въ леденикъ си обятия огнедишащите косабии дагигатели — да уязви съмѣртоносно сърдцето на кораба!..

Нижатъ се бѣрзо отъ тревожни по-тревожни донесения. Стражниятъ механикъ заявила, че всички смукалки до една, не сѫ въ състояние да се справятъ съ бѣрзо увеличаващата се вода. Главниятъ механикъ прави недвусмислената преценка, че положението е явно безнадежно: на лѣглането въ котлите спада, обрѣща, нията на машината се цвикаятъ между двадесетъ и петъ и тридесетъ. Приспособената рѣчна смукалка едва отстригава водата да не застане

не пещитъ и котлитъ, грозени отъ опасността да избухнатъ съ всеунищожаващъ тръсъкъ...

Часът е седемъ. Скоро февруарскиятъ денъ ще увѣнчае челото си съ вѣнеца на зловешо, чернооблачно утро, изтъкано отъ непрогледни мъгли, леденоустудени вихри и мъртви, глухо стенещи вълни.

— Всички готови за напуштане кораба! — съ мжката на смѣлия, чиято смѣлостъ не помага, се провиква съ гърленъ гласъ капитанъ Колевъ. Последватъ нѣколко тревожни изсвирвания и револверни изстрели за помощъ, поради липса на радиопостъ въ кораба.

Когато корабоводачътъ отправя сetenъ погледъ къмъ своя любимъ „Вжгишарь“, водата вече се изравнява съ палубата, изтрещаватъ нѣколко избухи и всичко потъва въ мъглата и морската дълбина.

Ордеенъ гърмежъ проектира. Близу, твърде близу е брѣгътъ. Капитанъ Колевъ насочва спасителната лодка съ чувството, че се връща отъ погребението на скжна душа...

— Капитане, капитане — бодъръ мжки гласъ долетѣ въ стаята на крабоначалника.

Съ облекчение, котоche бѣ стоварилъ отъ пещитъ си тежка канара, стариятъ морски вѣлкъ се разведри и опомни. Той бѣше въ своето топло и удобно легло, отдалеченъ съ една година отъ гибелта на „Вжги-

шарь“, а приближенъ съ мигове до раждането на нова рожба — седемдесеттонната моторна лодка, готова за спущане на вода. По дяволитъ тази тягостна картина, която съ силата на спомена и чудото на съновидѣнието се сили да завладѣе съзнатието и да го откажне отъ битието на действителността!...

— Какво става съ тебе, капитане? Отколе майсторитѣ нетърпеливо чакатъ да дойдешъ. Всичко е готово. Толкова поканени и любопитни сѫ надошли! Само тебе те нѣма, а безъ тебе, какъде? — запъхтѣнъ му заговори мурголикъ морякъ, обхванатъ отъ вълнението и радостта, неизбѣжни съпѣтници на тържества като предстоящето: спущането въ водата на новопостроенъ кораб!

Закипѣ шумна работа предъ корабостроителницата. Двадесетина работници съ буйни викове придръжаваха работата на изопнатитѣ до скъсане мускули. По пригодена за цельта нарочна шейна тѣ тласкаха и плъзгаха къмъ морето токуто завѣршено капитанъ Колево корито.

Когато водната маса го прие въ своите обятия, както сърдцата момакъ обхваща своята любима, едно дружно пожелание — „На добъръ частъ!“ — непринудено съ изтрѣгна отъ всички присѫтстващи, а когато кървавочервеното руйно вино отъ строшеното на лодъчния носъ шише се излѣ на едри прѣски по бѣлообагрената дѣсчена обшивка, по-

следвала обичайнитѣ многосъдържателни слова на кръстника, който бѣше сжински ярецъ въ това свещенодействено таинство: „Победа да се нарича, всепобедно да пори вълните, победоносно да се бори съ морето, аминъ!“

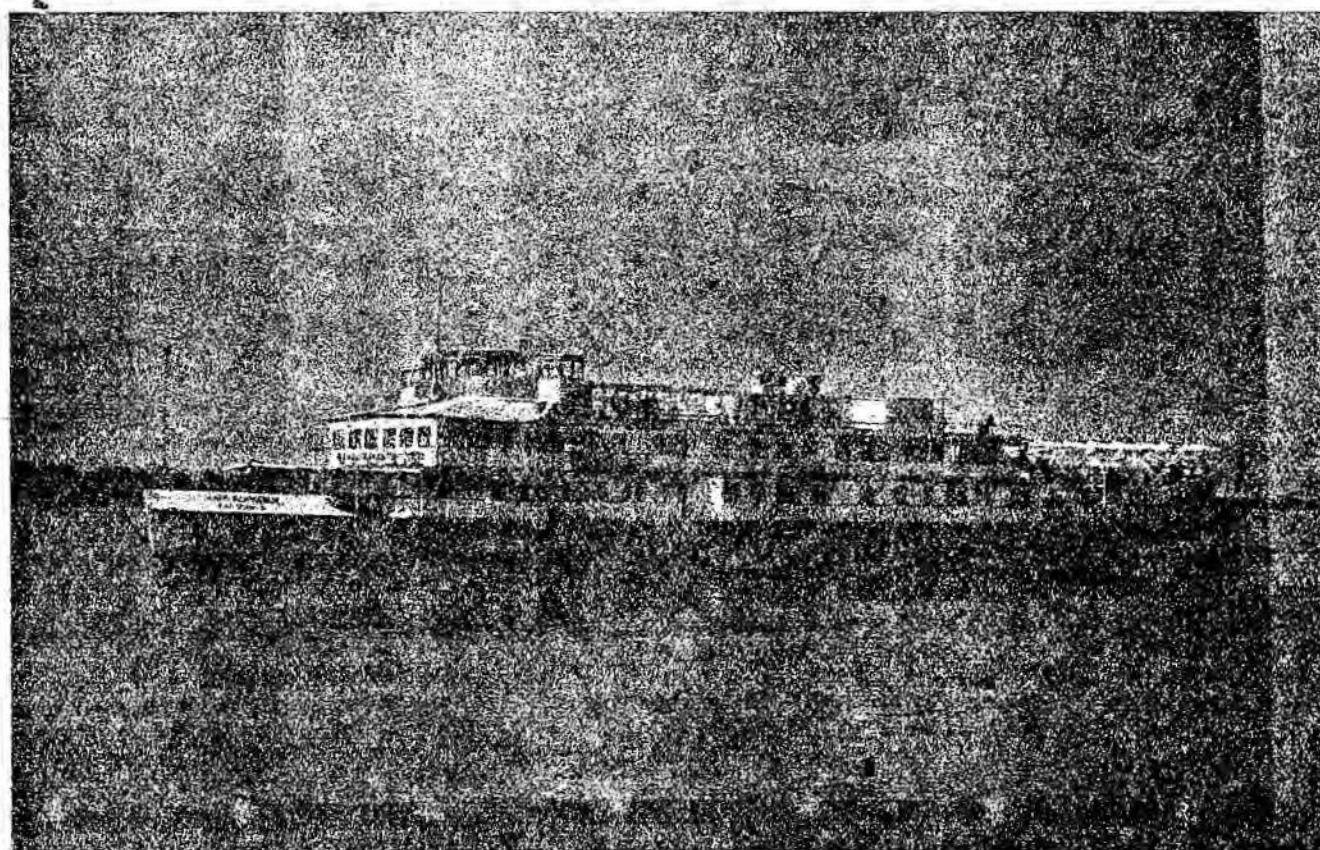
Наредени въ крѣгъ на палубата, усмихнати и доволни отъ успѣшно завършеното си дѣло, корабостроителитѣ пиеха чистосърдечна моряшка наздравица и отправяха още почистосърдечни щедри благословии къмъ капитанъ Ангель.

— Чуль ви Господъ и Свети Никола! — изричаше въ отговоръ той и поржчаше да се пълнятъ чашите съ вино, както бѣха преизпълнени съ радост и добрина сърдцата на корабостроителитѣ и първите гости на неговата „Победа“.

Дѣхът на прѣсни багри, засмолени дѣски и манилени вѣжета се сливаше съ мириза на водорасли и солена вода и усиливало опиянението на малката дружинка, събрана на свещенодействена моряшка почерпка.

Въ сърдцата на всички, а най-вече въ сърдцето на капитанъ Колевъ, стихийно пламенѣше убеждението, че смѣртъта на „Вжгишарь“ е победена отъ любовта къмъ морето и вѣрността къмъ моряшкото труженичество, олицетворени въ новородената седемдесеттонна моторница...

Крумъ Кънчевъ



КОРАБЪТЪ ОТЪ БЪЛГАРСКОТО РѢЧНО ПЛАВАНЕ „ЦАРЬ БОРИСЪ III“

НА ВЕЗНИТЪ НА ПРЕЦЕНКАТА

? ЗВЕНО МЕЖДУ СУШАТА И МОРЕТО

Бързо се нижатъ годините, минаватъ и заминаватъ, като отнасятъ по нѣщо свидно и скажо отъ насъ. Времето прелиства бѣзъ голѣмата книга на живота, кѫдото всѣки народъ споредъ силитѣ и възможностѣ си записва по нѣщо, отъ кое то идвашитѣ поколѣния ще черпятъ примѣръ и поука. Българскиятъ народъ вече 65 години пише своята нова история. Изпълни той свѣти страници, оставилъ ярки спомени за велики дѣла и подвизи и може съ открито чело да погледне свѣта право въ очите.

Трѣбаше, обаче, да изминатъ цѣли 65 години свободенъ животъ, за да се появи единъ българинъ, който съ възторга на краенъ оптимистъ и съ ясното съзнание за една ползотворна работа съ нарочна книга да надгде повика за истинското и творческото използване на дветѣ голѣми и незамѣними богатства, съ които провидението така щедро е надарило нашата хубава земя: Черното и Бѣлото морета.

Дребенъ на рѣстъ, но съ устрема на великанъ, съ тѣменъ цвѣтъ на лицето, но съ ясни и чисти схващания за живота и нѣщата, Крумъ Кънчевъ си е възложилъ за цель опознаването на морето и неговите хора—моряците, и вниквайки въ най-затѣненитѣ гънки на тѣхните души, да ги опише и представи въ тѣхния истински видъ предъ хората на сушата.

И наистина, г-нъ Кънчевъ вече познава великоделно областите, въ която работи. Израстналъ самъ край морето, живѣлъ и работилъ върѣдъ моряците, той се е сближилъ съ тѣхъ, станалъ е самъ по душа морякъ, и чувствувайки въ себе си голѣмото вдѣхновение и призвание за постигане на заветната си море-любска цель, той направи първата истинска крачка, като написа и издаде своята книга, единствена по рода и значението си у насъ. Единствена, защото преди г-нъ Кънчевъ, макаръ и малко, имаме и други книги съ морско съдѣржание, но тѣ за сѫгътъ нѣкакъ отстрана, стгоре-отгоре най-важното, което въ случаите трѣбва да се засѣгне—именно моряците и тѣхниятъ истински животъ. Въ тѣхъ написаното е повече разказъ, поетично произведение, литература, а не трудъ, написанъ и посветенъ на едно свето дѣло,—попикъ за събуждане на народното съзнание за сътрудничество, за взаименъ и ползотворенъ трудъ.

Голѣмата цель, която г-нъ Кънчевъ си е поставилъ,—да запознае хората на морето съ тия отъ суша-

та, да ги сближи, за да могатъ тѣ работейки макаръ и въ две различни срѣди, да допълнятъ взаимно своята усилия при изграждането на идващите нови и по-добри дни за българския народъ, е много навременна. Наистина, това можеше да стане много по-рано, но... по-добре късно, отколкото никога!..

Въ продължение на своята 65 годишна свобденъ животъ бѣлг. народъ работи, бори се, създаде велики подвизи и записа свѣти страници въ своята нова история, но нека си признаемъ, неговиятъ погледъ бѣше отвѣрнатъ отъ водата! Отдѣлни личности или съсловни групи, въ повечето случаи заинтересувани, се опитваха да привлѣкатъ вниманието му натамъ, но недовѣрието, което веднажъ се бѣ вгнѣздило въ душата на българина биващо винаги най-голѣмата прѣчка за това. И тази прѣчка трѣбаше да бѫде премахната веднажъ за винаги. Трѣбаша, обаче, много усилия, дѣлго време и най-вече просвѣта!

Нашиятъ народъ, раждалъ се, живѣлъ и умираль, работилъ и побеждавалъ презъ време на своето вѣковно сѫществуване, е обикналь силно своята земя, полята, горите и планините и натамъ е бивало насочено почти винаги вниманието му. Почти всѣки пѣтъ, обаче, когато по една или друга причина той е обрѣщалъ взоръ къмъ безкрайната водна пустиня, той е виждалъ достигнали къмъ нея затворенъ, заетъ отъ други народи, които същели навреме голѣмото значение на морето, сѫ бѣрзали винаги да изпревъргатъ българина, винаги да му попрѣчатъ да се приближи до него, да го опознае и оцени! Противоморската пропаганда подържана отъ чужденците у насъ презъ време на вѣковетъ, е една отъ причините за недовѣрието, което нашиятъ народъ има къмъ водата. И пагубното въздействие въ тази насока, за жалостъ, се чувствува дори и днесъ!..

Българскиятъ народъ трѣбва да преодолѣе всички прѣни и съ върховни усилия да започне широка и ползотворна работа на своята две морета. Той трѣбва, обаче, преди всичко да ги опознае, да ги обикнене, да има вѣра въ тѣхъ, и най-важното, да оцени тѣхното грамадно значение за стопанския, икономиченъ, културенъ и всестраненъ напредътъ. Това може, и трѣбва да се постигне! Пѣтътъ трѣбва да бѫде и съзънание за всички! Изпълвътъ трѣбва да се започне съ просвѣта, защото бѣлгарскиятъ народъ трѣбва да бѫде про-

свѣтенъ. Неговите учители при това ще бѫдатъ хората на морето!

Схванаель много добре това, г-нъ Кънчевъ се е нагърбиль, както вече казахъ, да създаде връзката между тѣхъ и българския народъ. Въ книгата си „При нашиятъ морски вѣлци“ той обрисува живота, дѣлъто и схващанията по много въпроси на повече отъ двадесетъ наши най-видни моряци, представя ги на български читателъ, като съ това хвърля първото съединително звено между сушата и морето. Оставилъ свойте избраници да говорятъ сами, той дава по тоя начинъ възможностъ българинътъ отъ сушата самъ, като изхожда отъ тѣхните думи, да ги опознае и прецени, за да може тогава когато потребваше, да имъ има пълното довѣрие! А това е първото условие за създаването на истински и здрави връзки между двата свѣта: свѣта на сушата съ тоя на водата!..

Въ книгата на г-нъ Кънчевъ всички добъръ българинъ-читателъ ще намѣри и прочете мисли, схващания и преценки, които сѫ отъ грамадно значение за успѣшното развитие на морската идея у насъ. Тамъ, скромни и незнайни, но имащи дългогодишния опитъ, придобитъ отъ непрестанилъ имъ борби съ водните стихии, закалили духа и волята си всрѣдъ вѣчните изпитания, които особеността на тѣхната служба имъ представля, нашиятъ „морски вѣлци“, схванали истинското значение на родните две морета, посочватъ на българския народъ пѣтъ, по който ще се достигне тѣхното пълно и най-целесъобразно използване. Тѣ сочатъ ясно и недвусмислено редицата мѣрки, които трѣбва да се взематъ, за да може бѣлг. народъ, просвѣтенъ и добре опоженъ да работи и да съзъдаде съ тѣхъ за разрастването и разпространението на морската идея у насъ!

Крумъ Кънчевъ, схванаель много добре задачата си, се е засѣлъ твърдо съ нейното изпълнение. Неговата книга „При нашиятъ морски вѣлци“—първа по рода и значението си у насъ, трѣбва да се прочете отъ всички добъръ българинъ! Да се прочете и разбере, и най-важното, да се извади поука отъ нея. Не е иксно! Нищо, че сѫ се изменили 65 години свободенъ животъ! Тѣ не сѫ загубени, защото сѫ използвани въ други народополезни дѣла. Колкото до морската идея у насъ,—загуба нѣма. Има само закъснение,

ПЪСТЪРЪ СТЪЛБЕЦЪ

Н. В. Царьтъ е благоволилъ да награди за примѣрна и добросъвѣтна служба съ ордена Св. Александъръ V ст. инж. Койчо Георгиевъ — дѣлгогодишенъ преподавателъ въ Военно-морското Н. Величество училище.

Началникътъ на Училището, кап. II р. Ст. Цаневъ, въ присѫтствието на преподавателското тѣло, връчи ордена на инж. Георгиевъ и му по-жела все така вдъхновено и вешо да работи за възхода на морско-техническата просвѣта въ страната.

Работницитъ отъ всички клонове, подведомствени на Морскитѣ на Негово Величество войски тържествено отпразнуваха първи май—празникътъ на националния трудъ, по който случай се уреди другарска трапеза въ флотската столова. При задушевностъ, въ която царѣше високъ патриотиченъ духъ, бѣха раздадени множество парични награди на отличилитѣ се, казани бѣха слова, а наздравицитъ въ честь на Н. В. Царя бѣха изпращани съ бурно „Ура“, което ехтѣше изъ черноморскитѣ води като клетвенъ обетъ за жертви и дѣла за величието на България.

По случай Георгьовденъ, празникътъ на българската войска, на 5. май, при участието на морскитѣ кадети отъ Военно-морското на Н. Величество училище, бѣ изнесенъ чрезъ радио „Варна“ единъ морски часъ, посветенъ на върховната добродетель на всепобедния български духъ—храбростта.

Съ застѣженитѣ огнени слова, вдъхновени стихотворения и тържествени маршове, съ свещенодействено благовенение бидоха възвалени саможертвата и подвига на българския войска.

На 6. май, въ честь на чиновете отъ морскитѣ войски—кавалери на ордена за храбростъ, бѣ даденъ обѣдъ въ бойнитѣ кораби отъ Черноморския на Н. Величество флотъ, последванъ отъ излетъ по море до градъ Балчикъ.

Представителитѣ на мѣстните власти и гражданството се стекоха въ пристанището да посрещнатъ гости, изразявайки високитѣ родолюбъски чувства на добруджанския българинъ.

На връщане, корабътъ спрѣвсрѣдъ Батовския заливъ, кѫдето презъ 1916 година загина въ изпълнение на служебния си дѣлъ отъ неприятелска мина кап.-лейт. Минковъ ведно съ шестъ моряци.

Следъ кѫко подходящо слово отъ

командира на Черноморския флотъ, бѣха хвърлени цветя на гроба на храбритѣ моряци, които съ смъртта си достигнаха безсмъртна слава. Съ тази поменна прослава символично бѣ чувствува паметта на всички български моряци, загинали доблестно въ морската стихия подъ знамето на България.

На 11. май, радио-часътъ за войника, предаванъ отъ всички български радиопредаватели, се изнесе отъ чинове при Морскитѣ на Него-во Величество войски—Варна.

Даде се една звукова картина изъ всѣкидневния животъ на родния морски боецъ, за която цель, радиослушателитѣ бѣха свързани съединъ воененъ български корабъ, дето се развиваше действието.

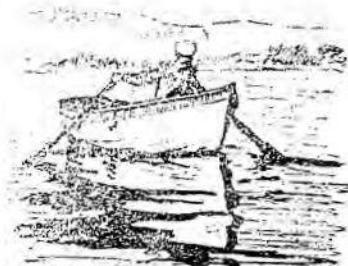
Завръщането на кораба следъ изпълнена бойна задача, изпъстрена съ пѣсни, веселие и закачки почвка на моряците, тѣхната деноницна готовностъ да се устремятъ къмъ водните простори, въ изпълнение на своя моряшки отечественъ дѣлъ—всичко това бѣ изразено съ буенъ ритъмъ и младенческа племеностъ, присѫщи само на моряшката душа.

Часътъ бѣше подгответъ и ржковденъ отъ мичманъ II р. Калинъ Цачевъ съ примѣрно усърдие и по-знаване особеноститѣ на моряшкия битъ.

Предвидъ национално-възпитателното значение на подобни радиочасове, по-частото имъ изнасяне е не само желателно, но и наложително.

Възпитаницитѣ отъ IV кад. рота, 65. выпускъ и тия отъ VI кад. рота 67 выпускъ на Военното на Н. В. училище сѫ събрали помежду си сумата 1,528 лева, да бѫде изпратена като скромно, ала сърдечно дарение за „Морски преглѣдъ“.

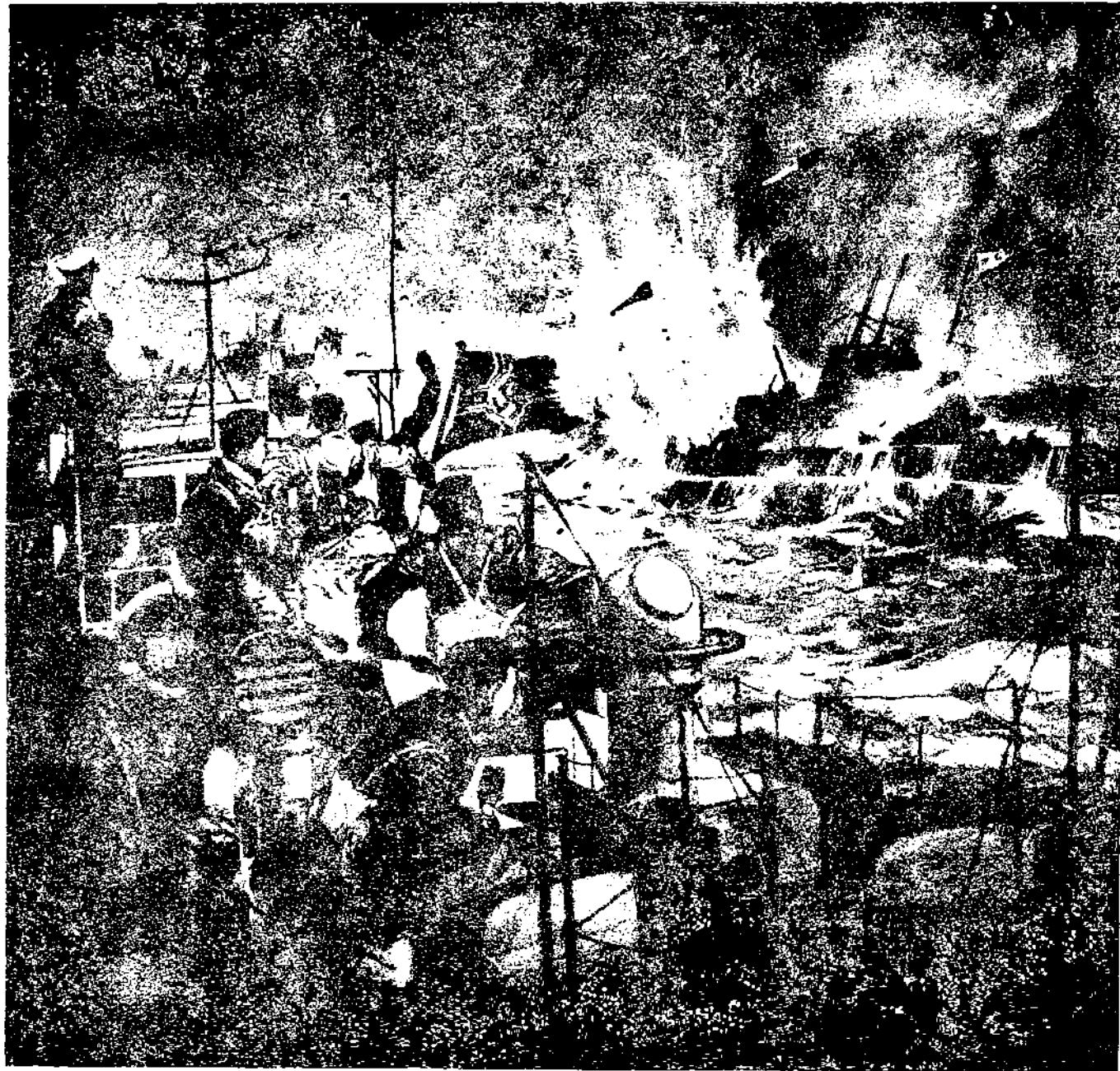
Уредническото тѣло на списанието благодаритъ на младите български чада за тази похвална проява, и съ чувство на гордостъ сочи въ тѣхното лице не само съмишленици на родната морска идея, но и радетели за преуспѣха на Велика България, на която сѫ се обрекли да служатъ доблестно съ обычъ и дѣла.



ПОЧАСЪ

Уредничеството на „Морски преглѣдъ“ благодаритъ за следните получени дарения:

1. VI. кад. рота, 67 выпускъ 1,062 лв.
 2. IV. ст. кад. рота, 65. вип. 466 "
 3. Христо К. Баевъ, София . 300 "
 4. Ясенъ Мацанковъ, София 200 "
 5. Никола Кулаковъ,
Бургасъ 200 "
 6. Атанасъ Куковъ,
Никополь 150 "
 7. Д-во на зап. подофицери,
Русе 150 "
 8. Методи Димовъ,
с. Ковачевци 150 "
 9. Иванъ Казаковъ, Варна 120 "
 10. Димитъръ Масларовъ,
София 100 "
 11. Драганъ Чавдаровъ,
София 100 "
 12. Атанасъ Порязовъ,
Свѣресъ 100 "
 13. Кръстю Кръстевъ, София 100 "
 14. Стефанъ Балкански,
Варна 100 "
 15. Лилиана Петрушева, у-ка
въ Германското у-ще
Варна 100 "
 16. Тодоръ Кюркчиевъ, търговецъ, Скопие 100 "
 17. Александъръ Ивановъ,
часовникъ, Скопие . 100 "
 18. Йорданъ Колевъ, експедиторъ, Скопие 100 "
 19. Димитъръ Поповъ,
Пловдивъ 50 "
 20. Стоянъ Илиевъ, София . 50 "
 21. Върбанъ Върбановъ,
София 50 "
 22. Панайотъ Несторовъ
Варна 50 "
 23. Георги Стояновъ, Варна 50 "
 24. Симеонъ Кировъ,
с. Веселиново 50 "
 25. Георги Трифоновъ,
с. Веселиново 50 "
 26. Георги Узуновъ,
с. Солища 30 "
 27. Петъръ Петровъ, Варна 30 "
 28. Димитъръ Терзиадевъ,
София 25 "
 29. Борисъ Илиевъ,
Ново село 21 "
 30. Райна Параскевова,
Варна 20 "
 31. Надежда Чавдарова,
Казанлъкъ 20 "
- (Следва)



Германската торпедна лодка посреща сърдития бурен: съветски подводници на Черно море

ТОЗИ БРОЙ 179. СЪДЪРЖА: 16. юни, 1937. година —, уводна статия; **Морската мощь на**
България презъ първото и второто българско царство—Степанъ Дончевъ; **Корабоводенето по Дунавъ**—Дим. Роевъ; **Германските бойни кораби**—прев. Я. П. Янковъ; **Изваждането на потъналия подводникъ № 45**—контрър адмиралъ о. з. Сава Н. Ивановъ (продължение отъ бр. 178); **Лероамфибий 999.**—А. Златаровъ; **Дъсно на стена!**—Черноморецъ Храбъръ; **Какъ „Комета“ преплава Сибирския путь**—контрър адмиралъ Айсенъ; **Безсмъртие**—разказъ отъ Крумъ Кънчевъ; **Звено между сушата и морето**—Димитър Рсовъ; **Вести.**