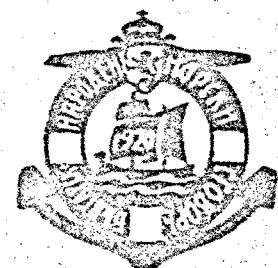
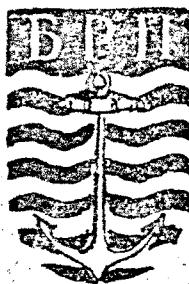
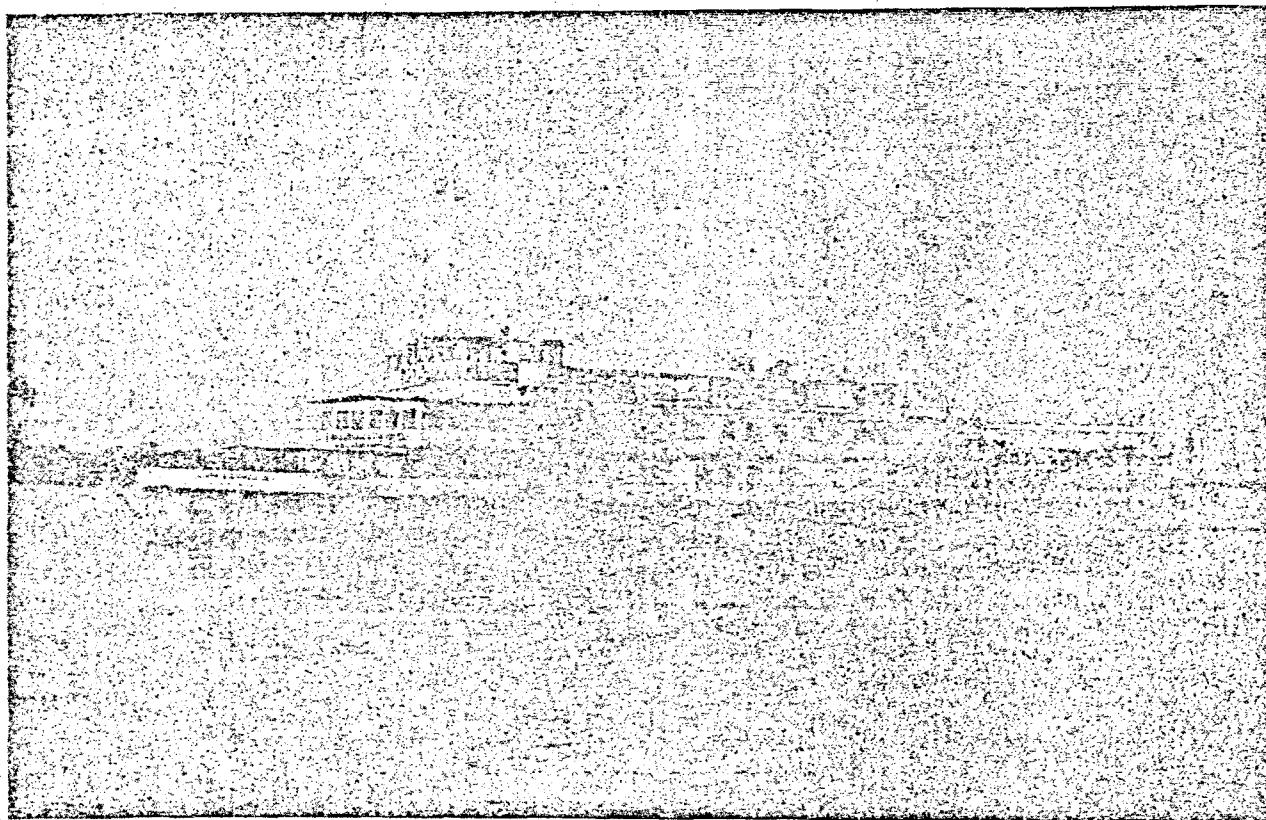


# МОДЕНИСТВО



XVIII година  
септемврий 1941.

# БЪЛГАРСКО РЪЧНО ПЛАВАНЕ – РУСЕ



БЪЛГАРИ,

Корабитъ на Българското ръчно плаване (Б. Р. П.) сж въ денонощна служба на родното ни стопанство. Тъ поддържатъ пътнически и товарни съобщения по Дунава, както въ нашите граници, така и далечъ отъ тяхъ.

Пътувайте по Дунава съ корабитъ на Б. Р. П.

Използвайте всъкденевните корабни товаропътнически съобщения по българския Дунавъ, съ български кораби – най-красивите, най-удобните и най бързите на целия Дунавъ.

Интересувайте се за разписанието както на новите двувинтови моторни, така и на любимците на дунавци парни товаропътнически кораби на Б. Р. П.

Давайте стоките Ви да бждатъ пренасяни отъ корабитъ на Б. Р. П. Тъ ще бждатъ разнесени бързо и сигурно по всички пристанища на Дунава, отъ Сулина до Регенсбургъ.

Стоки отъ всъкакъв видъ, предназначени за Средна Европа или отъ тамъ за България, се пренасяятъ съ бързите товарни двувинтови моторни кораби на Б. Р. П. Тъ сж снабдени и съ хладилни хамбари — единствени на целия Дунавъ.

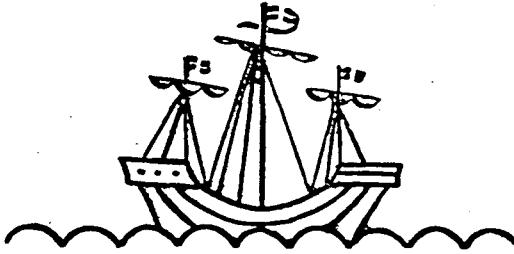
За Вашите стоки сж на разположение и влѣкачите и шлеповете на Б. Р. П.

За пътуване или за превозъ на стоки по Дунава, отнасяйте се до:

Дирекцията на Българското ръчно плаване – Русе.

Телефони: 23-87 и 24-92.

Телеграфически адресъ: РЪЧНОПЛАВАНЕ.



# МОРСКИ СГОВОРЪ

ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ ЦАРОДЕЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

Година XVIII.

Варна, септемврий 1941 год.

Уреннда

Книжовно-просвѣтниятъ отдѣлъ

Брой 7.

Гл. редакторъ В. Паспалеевъ

В. Игнатовъ

## Главна дирекция на водните съобщения

Развилитъ се събития на балканитъ, които доведоха до осъществяване на националните ни идеали, изправиха страната ни предъ много нови задачи. Правилното разрешение на изникналите нови въпроси е отъ съдбоносно значение за бѫдещето, защото сега се поставятъ основите на организацията на голъмната ни държава. Направените грънки ще даватъ своите отражения за бѫдеще и ще спъватъ развитието на службите, които засъгватъ.

Ние осъществихме отдавна очаквания изходъ на Бъло море, като влизохме въ владение и на частъ отъ островитъ, съставляващи нераздълна частъ отъ бръгъ и ограждащи онова водно пространство, което е необходимо, за да гарантира свободното и правилно развитие на водните съобщения и търговския обмянъ по южнитъ ни бръгове, като се чувствуваме пълни господари въ собственитетъ си води. Въ вътрешността на нашите нови земи ние сме господари на водни басейни, които ще има да играятъ голъма роля за стопанското ни развитие и чакатъ творческите грижи на държавата, за да дадатъ щедро благата, които самата природа е вложила въ тъхъ, та да станатъ истински скъпоцености на българската земя, не само съ своята красота, а и съ своите богатства.

Само тъзи два голъми въпроса съ достатъчни за да изтъкнатъ предстоящите за разрешение задачи на Дирекцията на водните съобщения. Организиране експлоатацията на новите ни пристанища, снабдяването имъ съ необходимия имъ инвентаръ, за да могатъ да отговарятъ на предстоящите имъ задачи; разширяване и подобреие на съществуващите и постройка на нови, съобразно съ новите ни задачи, създаване крайбръжно корабоплаване и такова за далеченъ стокообменъ; подобреие и усъвършенстване на фарова, пилотна и спасителна служби; създаване условия за развитие на близъкъ и далеченъ риболовъ и индустрии свързани съ него, създаване на необходимо корабостроение, за да отговори на новите голъми задачи; създаване на необходимите съобще-

ния между пристанищата ни и вътрешността на страната ни; планомърна подготовка на притокъ на специалисти, които да посветятъ силите си на развиващите се службы—това съзъвъпроси, налагащи се сами по себе си, заедно съ голъмата ни национална придобивка. Тъ се прибавятъ къмъ многото и голъми въпроси, които наложаха презъ 1930 год. отдълението за корабоплаване да се развие въ Дирекция на водните съобщения.

Тази дирекция се създаде къмъ Главната дирекция на Б. Д. Желъзици и оправда напълно съществуванието си. Благодарение на пълното сътрудничество на Главната дирекция на Б. Д. Желъзици, тя отговори въ къско време на почти всички крещящи нужди на нашето корабоплаване.

Намирайки се обаче въ зависимост отъ Главната дирекция на Б. Д. Желъзици, тя ще се яви тяжестъ за тази последнята, защото ще я обремени съ всички свои нови въпроси въ връзка съ администрирането и въ единъ моментъ, когато и службите на Б. Д. Желъзици се увеличаватъ и развиватъ.

Преди да се поставятъ на разрешаване изникналите нови въпроси въ Дирекцията на водните съобщения, наложително се явява отдълнянето ѝ въ самостоятелна независима дирекция отъ Гл. дирекция на Б. Д. Желъзици. Запазвайки мястото си въ Министерството на Желъзиците П. Т. и Телефоните, тя ще съставлява третата Главна дирекция на това Министерство, обхващайки всички въпроси въ връзка съ водните съобщения и рибарството, упражнявано като професия въ моретата, Дунава и устията на голъмите ръкви и по течението имъ, където има условия за, професионаленъ риболовъ.

Новите задачи, които се налагатъ на Дирекцията на водните съобщения, изискватъ да се обезпечи по-голъма самостоятелност и свобода на нейното ръководство. Това може да се постигне, като при изработване на новия бюджето-проектъ на държавата се предвиди отдълнянето на Дирекцията на водните съобщения въ отдельна самостоятелна Главна дирекция.

Голъмтът нужди въ строителната политика на държавата наложиха създаването на дирекция на строежите. Тя въ късо време оправда напълно очакванията.

Голъмтът въпроси въ връзка съ военният съобщения изискватъ бързо, компетентно и правилно разрешение и налагатъ отдължянето на съществуващата вече дирекция, за да може тя да се справи съ новите си задачи. Това е толкова по-

вече възможно, защото не иска създаването на нови служби, а само обезпечаване за съществуващия вече по-голяма свобода и експедитивност.

Ние върваме, че въпросът ще бъде правилно преценен отъ съответните места, за да получи разрешението си съ идвашия бюджетъ, за да видимъ „Главната дирекция на водните съобщения“ да развива съ общо по-голяма експедитивност своята толкова полезна дейност.

60

Александър Маноловъ  
капитанъ II рангъ о. з.

## Новото въ морската ни политика

Щомъ казваме ново и къмъ него прилагаме думата политика, просъветеният читател веднага ще разбере, че въ същност, нѣма нищо ново; защото основите на политиката отъ времето на Вавилонъ и Египетъ до Елада, Финикия, Римъ, та чакъ и до наши дни, въ нищо не сѫ се измѣнили; нищо ново подъ Божието небе!

Така и съ морската политика, защото тя не може да се дѣли отъ общата.

Нѣма нищо ново и за организирана Морска България, а особено за ратниците на Българския народенъ морски сговоръ, защото тѣ отдавна сѫ разбрали и идейно възприели старото, наричано днесъ ново.

Новото за насъ е, че за първи пътъ главата на българското правителство, а това щастие го има Министъръ Председателъ Господинъ Професоръ Д-ръ Б. Филовъ, може да формулира основите на българската морска политика по единъ убедителенъ, ясенъ и точенъ начинъ.

Това стана на 8 юни т.г., когато Министъръ Председателъ предаде тържествено въ Свищовъ, за въ работа, новия ни Дунавски пасажерски корабъ, носящъ името на нашия покровителъ *Негово Величество Царь Борисъ III*, чрезъ изпратената поздравителна телеграма до Негово Величество, която е толкова много ценна за насъ, ратниците на българското море, че трѣба да остане, като единъ новъ мораленъ паметникъ, сочещъ още веднажъ, колко нашата организация е била до сега на правъ пътъ, работейки за доброто на своето отечество.

Господинъ Филовъ телеграфира на *Негово Величество*:

„Изпълнявайки поръчението на Ваше Величество, днесъ осветихъ и предадохъ въ експлоатация дунавския пътнически корабъ, носящъ гордо Височайшето Ви име. Съ пристигането на следващите два пътнически кораба, носящи Височайшите имена на Нейно Величество и на Негово Царско Височество Престолонаследника, красивиятъ нашъ Дунавски брѣгъ ще има едно отъ най-сигурните и приятни съобщителни възможности.“

Въ връзка съ днешното тържество щастливи се чувствувамъ да увѣря Ваше Величество — първия български морякъ — че ржководеното отъ мене правителство нѣма да пожали трудъ и усилия за засилване на българското дунавско и морско корабоплаване, особено днесъ, когато благодарение на

начертаната отъ Ваше Величество мѣдра политика, България доби обликъ на морска държава, чието бѫдеще лежи преди всичко въ пълното овладяване на морето. Отъ сега нататъкъ наредъ съ земедѣлието и другите народни поминъци, корабоплаването ще се издигне като единъ отъ основните стълбове за стопанската и политическа мощь на отчеството“.

А отговорът на Негово Величество, макаръ и сбитъ, още веднажъ подчертава старите и най-здрави съвѣти, които дѣлги години Държавните ни Глава идейно разнасяше при всѣки удобенъ случай, говорейки за морската политика на България.

Нека всѣки българинъ запомни добре тая телеграма!

Г-нъ Професоръ Богданъ Филовъ  
Министъръ Председателъ  
София

„Благодаря Ви сърдечно за съобщението, че сте предали въ експлоатация голъмия Дунавски пътнически корабъ, носящъ моето име. По тоя случай поздравлявамъ всички ратници за преуспѣване на родното корабоплаване убеденъ, че всѣка негова нова придобивка ще бѫде въ услуга на българското стопанство, на българската култура и на българските национални интереси.“

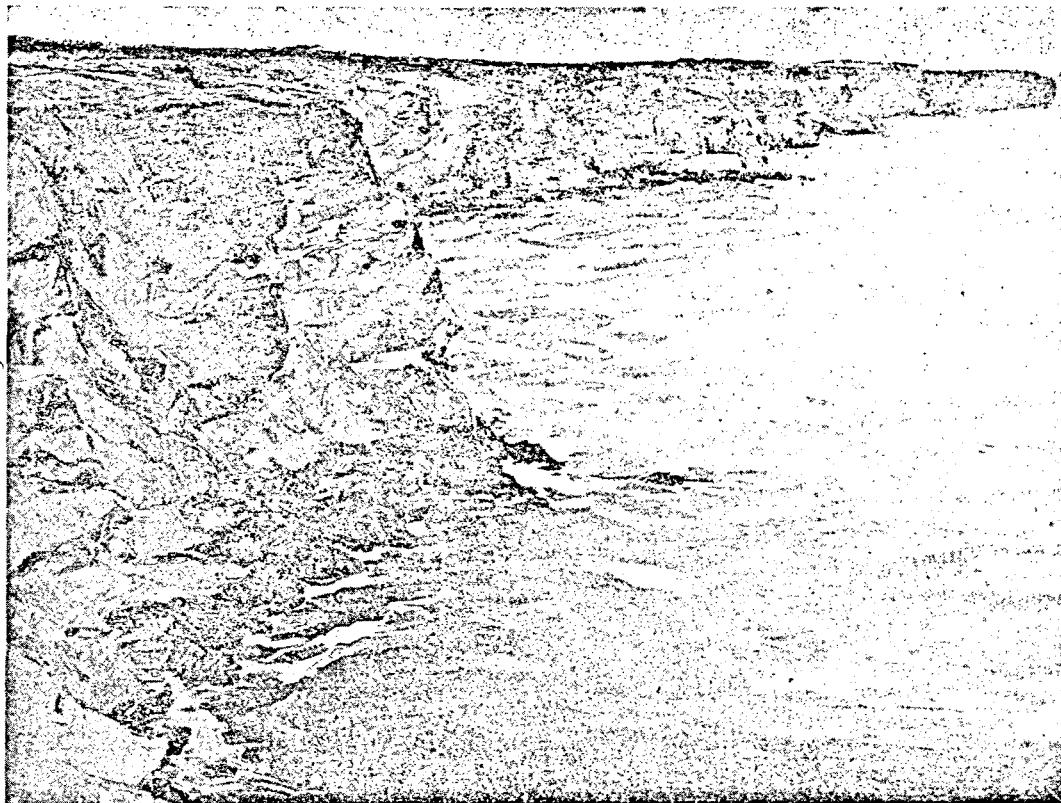
Царътъ.

Защото морето и Дунава сѫ едно много ценно благо и тоя, който не умѣе да го използува, или много скоро губи или, или ощепошо, мусе отнема!

Ние съ дѣлбока признателност подчертаваме думите на Негово Величество, че преуспѣването на родното корабоплаване е приносъ за българските национални интереси и думите на Господинъ Министъръ Председателя, че бѫдещето на България лежи въ пълното овладяване на морето.

И съ радостъ още веднажъ констатираме, че тогава, когато се зараждаша нова България, следъ неуспѣха въ Европейската война, Морскиятъ сговоръ, между радетелите на който стояха професори отъ Софийския ни университетъ, носящъ макаръ и малъкъ, но при все това факелъ на морската ни идея; днесъ вече новъ мощенъ факелъ се носи сѫщо отъ професоръ на Софийския университетъ, господинъ Филовъ, но вече Министъръ Председателъ на обединена България, за което ние не можемъ да не му бѫдемъ сърдечно благодарни!

61



Бръгът къмъ Калиакра

Картина отъ Георги Велчевъ

В. П.

## Свобода на моретата

Въ една отъ своите последни речи, председателът на С. А. Щати засегна, между актуелните и болни въпроси на американската действителност, още и въпроса за „засилена отбрана на свободата на моретата въ бъдеще“. За да обоснове този си апелъ, той направи единъ обстоенъ прегледъ изъ историята на американския континентъ.

„Отъ 1793 г., каза Рузвелтъ, когато нашиятъ флотъ осигури за американските кораби западно-индийските води, Карабиското море и Мексиканския заливъ, отъ 1804—05 г., когато си осигурихме обща мирна търговия на мястото на пиратството, отъ 1812 г. въ която се борихме за запазване правото на моряците, отъ 1867 год., когато нашите морски сили подпомогнаха мексиканците да прогонятъ френската армия на Луи Наполеонъ, до сега ние сме се стремели къмъ свобода на моретата и сме били за тъхната отбрана. Това ставаше въ името на нашето собствено корабоплаване, на свободната търговия съ братските републики, на правото на всички нации да използватъ морските пътища на световния обмянъ!“

Най-интересното обаче въ тази речь е, че тя напомня твърде много на онези дни, непосредствено след миналата световна война, когато тогавашниятъ президентъ на С. А. Щати г. Уилсонъ бѣ изказалъ същата тази мисъль за свобода на моретата.

Натрупанитъ богатства и голъмoto развитие на индустрията, бѣха накарали американците да се замислятъ сериозно за осигуряване на свойте външни пазари. Вашингтонъ смѣтна, че тъкмо сега следъ войната, когато английскиятъ флотъ е отслабенъ, е времето да прокара много отдавна желания отъ американците и неприемливия за англичаните лозунгъ, за свобода на корабоплаването, както въ мирно време, така и въ време на война.

Вашингтонъ като че бѣ смѣнилъ Берлинъ въ неговата съперничаша съ Англия позиция, което и бѣ довело до жестоката световна война, като вмѣсто неприемливия за Великобритания лозунгъ, че „бъдещето на Германия е на морето“, се повдигна безспорно принципално, но още по-малко приемливия за Англия лозунгъ — свобода на моретата.

Конгресътъ на С. А. Щати, удобрилъ по принципъ тази мисъль на г. Уилсонъ и далъ съответните пълномощия на правителството. Като резултатъ на това били разрешени голъми парични срѣдства за обзавеждането на морските бази на Филипинските острови и острова Гуамъ. „Свободата на моретата“ влѣчеше следъ себе си естествено и свобода въ създаването на морските бази. Тогава Лондонъ прие хвърлената му ржавица. Неговиятъ отговоръ бѣ изразенъ чрезъ устата на Токио, кѫдето бѣха разтревожени не по-малко отъ Англия. Правителството на Микадо даде на Бѣлия

домъ да разбере, че съоржаването на морски бази на двата упоменати острови, се счита във Япония за casus belli, и, за да даде по-голяма внушителност на своето изявление, демонстративно (по тайно съгласие съ Лондонъ) отпусна нови кредити за допълнителна корабостроителна програма. Вашингтонъ отговори съ залагането въ постройка нови шестнадесет суперъ — дреднаути. Тогава Лондонъ възобнови постройката на голямите кораби, което бъше прекъснато следъ унищожаването на германския флот въ Скапа Флоу.

Започна се едно лудо надпреварване във въоруженията. Едновременно въ корабостроителниците на Англия, Америка и Япония се поставиха въ постройка грамадни линейни кораби, много по-голями от тези които се срещнаха въ Ютландския бой: тридесет и шест суперъ — дреднаути на обща стойност повече от 30 милиарда франка по тогавашния курсъ. Само Америка сама хвърли за постройка на дреднаути 14 милиарда франка, като желаше съ това да създаде флотъ, който по нищо да не отстъпва на Британския. Обосновавайки своята корабостроителна програма на това, че нито един британски дреднаут (съ изключение на Хуудъ), не надминава 30000 тона съ артилерия до 38.1 см., Америка пристъпила към постройката на 4 кораба от по 32600 тона, а следните 12 от по 43200 тона съ 40.1 см. артилерия и скорост 33 мили. Постройката била въ пълния си ходъ, когато, подобно на гръмът от ясно небе, се получило сензационно известие, че Япония строи по-голями дреднаути от по 46000 тона съ 45 см. артилерия и скорост 35 мили. Но още по-голямъ ударъ се почувствува въ Вашингтонъ, когато узнали, че и въ Англия съ заложени въ постройка не 46000, а 48000 тонни кораби. Накрая истинска паника обхванала адмиралтейството и правителството, когато една нова информация от Япония донесла известието, че срещу шестнадесет вече заложени въ постройка на американските корабостроителници гиганти от типа на „Индiana“ от по 43000 тона, тамъ съ заложени четири свръхъ — гиганти по 50000 тона.

Вакханалията приела чудовищни размѣри. Предъ подобно явление новият флотъ на С. А. Щати се превръщал въ второстепененъ и се загубвала целта за която се създавалъ, а всичките вложени въ него капитали отивали по вѣтъра. Американското обществено мнение разбрало, че е попаднало въ задънена улица и че по-нататъшното съревнуване граничи съ лудостта, че тръбва незабавно всичко да се спре, още повече, че Панамският каналъ недопускаль по-голямо увеличение на тонажа. Родила се мисълта за конференцията.

Между това, докато всрѣдъ държавите победителки имало съперничество, въ победената Германия се водела борба, — борба глуха, но не по-малко упорита, за скриване на всички технически тайни и запаситѣ отъ оржжие. Въпрѣки разгаря на революцията и кървавите събития, въ столицата и въ други мяста на страната се осъществява голъма работа. Затова най-добре свидетелствува закараниятъ отъ германските моряци и следъ това потопенъ флотъ въ Скапа Флоу, на който британските агенти не можали да видятъ нищо освенъ стърчащите дула на ордията. Всички

тайни прибори за управление на огъня, трансформатори, артилерийски таблици и пр. съ една дума всичко онова, което се явява „святая святихъ“ за боя и победата, всичко изчезнало, безъ да се остави и най-малката следа. Не било намѣreno нито въ щаба, нито въ министерството въ Берлинъ, кѫдето съ затаени надежди още веднъжъ се устроимили контролните комисии на съюзниците. Не само шкафовете се оказали празни и изчезнали и всички работилници, които ги приготвлявали. Всичко това се оказалось далеко задъ предѣлите на страната, вънъ отъ възможностите да се достигне отъ победителите.

Следещи внимателно започналата борба между Англия и Америка, Америка и Япония, Италия и Франция на събралиата се конференция въ Вашингтонъ и съзванащи, че подводниятъ флотъ е едно мощно срѣдство за борба на по-слабите морски държави срещу силните — предвидливите германци взели всички мѣрки за да запазятъ за себе си, „до по-добри времена“, всички онѣзи приспособления и съоръжения за бързо строене на подводници, което бѣха успѣли да достигнатъ къмъ края на войната. Тези приспособления и съоръжения бѣха пригответи по такъвъ начинъ, че благодарение на тѣхъ германците можаха въ течение на четири години отъ войната да построятъ 782 подводника, което съставляваше срѣдно 195 подводника на година, докато за сѫщото това време напримѣръ Франция е можала при сѫщото това напрежение, да построи не повече отъ 12 подводника. Ясна бѣ тогава ценността и мѣлчаливатата заплаха отъ тези възможности на германската корабостроителна техника, която пъкъ въ днешната война имъ осигурява построяването на повече отъ 50 подводника месечно.

Но не бѣ още достатъчно да се има, така да се каже, готова само теоритическата организация, необходима бѣ практиката и усъвършенствуване въ дѣлото. Историографът Буватеръ, който по това време се намиралъ въ Берлинъ въ състава на една отъ съглашенските комисии, ни разказва, че Германия е можала да реализира и практиката, като не е прекратила строежа на подводници. За доказателство на това той привежда следния интересенъ примѣръ: подводниците се построявали въ вѫтрешността на единъ специално направенъ за целта корабенъ корпусъ поставенъ върху дока.

Единъ отъ тези „търговски кораби“, спуснатъ на вода въ едно отъ германските балтийски пристанища, предизвикалъ подозрението на единъ отъ агентите на интелигенсъ сервисъ. Съглашенската контрола отишла бързо на това място, но когато пристигнала, било вече късно: зародишътъ изчезналъ. Намѣрили само „търговски корабъ“, направенъ много умно съ разтварящи се бортове.

Вземайки подъ внимание току що споменатото значение на подводния флотъ за слабите морски държави, богатиятъ опитъ отъ подводната блокада, оставенъ отъ старата империя и търдото и определено становище на Англия (въ отговоръ на провъзгласената свобода на моретата), че нейната традиционна политика за защита на морските съобщителни пътища остава неизмѣнна, ржководителите на днешна Германия започнали сѫщо да се замислятъ за борзото създаване на подводния имъ флотъ.

Но да се върнем къмъ Вашингтонъ, където се бѣ събрала конференцията по ограничение на Морските въоружения. Резултатът отъ нея сж известни. С. А. Щати добиха тамъ право на равенство въ флотитъ съ Англия по отношение на линейните кораби. Този успѣхъ на Америка се дължеше главно на три фактора: затрудненото финансово положение на Англия, голѣмото земетресение станало въ Япония и чудноватата разузнавателна работа на така наречения „черенъ кабинетъ“, който прихващалъ и разшифровалъ всички тайни телеграми, размѣняни между Лондонъ, Токио, Парижъ и Римъ и неговите представители на конференцията. Бившиятъ шефъ на този кабинетъ Уардлей въ своите спомени пише, че само единъ отъ членовете на „тайния кабинетъ“ е разшифровалъ съ хиляди телеграми, поради което делегатът на С. А. Щати сж можели решително и смѣло да се противопоставятъ на представителя на Япония адмиралъ Като и да намалятъ тонажа на линейните кораби, защищаванъ упорито отъ последния. Американците знайали прекрасно неговите съкровени мисли и финансовото положение на Япония следъ земетресението. Тѣ знайали сжко и за поставените въ портфела на адмиралъ Като директиви на неговото правителство, който не подозиралъ че неговата игра е пришита съ бѣли конци. Конференцията се завършила съ установяването на пределния тонажъ: 1. За линейните кораби договарящите страни установили пропорцията: 5:5:3:1.75:1.75 (за Англия и Америка 525,000 тона, за Япония 315,000 тона, за Франция и Италия по 175,000 т.) и 2. за въздушните сили. Така сжко била забранена постройката на кръстосвачи по-голѣми отъ 10,000 тона само, че безъ ограничение на тѣхното количество — и накрая било забранено да се усилватъ повече укрепленията на Хонгконгъ (Англия), на Филипинските и Алеутските острови (Америка), Курилските, Бонинските, Пескарските острови и тия на островъ Формоза и Лиу Куи (Япония).

Достигнатото отъ Америка равенство въ линейния флотъ съ Англия се смятало за толкова голѣмо завоевание по пътя за осъществяване лозунга „свобода на моретата“, че Вашингтонъ опасявайки се да не компрометира този си успѣхъ, смяталъ, че поне за сега трѣбва да изостави временно обсѫждането на упоменатия лозунгъ.

Конференцията се закрѣла. Въ договора не се предвиждало никакво ограничение на леките сили (кръстосвачи, торпедоносци и подводници) и това оставило надежда у англичаните да запазятъ своето вѣковно господство надъ моретата. Нейниятъ лекъ флотъ, факторъ отъ грамадно стратегическо значение — билъ по-голѣмъ и по-добъръ отъ американския. Тази надежда обаче не се оправдала. Съперничеството въ въоружените морски сили се пре-несло отъ линейните кораби и на леките такива и предизвикало една нова конференция, която се състояла този пътъ въ Женева.

Възлаганитъ надежди обаче на извиканата по инициативата на Кулиджъ женевска конференция за урегулиране въпроса за леките морски сили не се оправдавали. Конференцията се провалила поради противоречията относно морската политика между Англия и Америка. Тоя разрывъ билъ предизвиканъ най-вече отъ въпроса за кръстосвачите. Докато американците поддържали, че искатъ

да строятъ по-голѣми кръстосвачи съ по-голѣмъ районъ на действие, поради това че нѣмали достатъчно бази, англичаните настоявали обратното, искали голѣмъ флотъ отъ малки кръстосвачи, но разбира се при отсѫтствие опасността отъ по-голѣми американски. Задкулисната страна предложена отъ С. А. Щати, се заключавала въ това, че Америка се стремяла по всѣкъвъ начинъ да спре постройката на голѣми кръстосвачи въ Англия, като запази това право за себе си. Това обстоятелство обаче би дало голѣмо стратегическо преимущество на флота на С. А. Щати, на което Англия не е могла да се съгласи.

Провалянето на конференцията предизвикало буря отъ негодуване въ С. А. Щати. Американскиятъ печатъ повель ожесточена кампания срещу Англия, обвинявайки я въ предумишлено проваляне на конференцията. Не по-малка роля въ това отношение изиграли и изпратените специални кореспонденти въ Женева. Тѣ старателно алармирали американското обществено мнение съ сензационни съобщения, че Англия тайно превъоръжавала своя флотъ и че нѣкои отъ корабите като „Нелсонъ“ и „Родней“ се модернизирали срещу опасността отъ въздуха, че вече сж разработени проекти за особена маскировка на бѫщащи корсарски кораби и др. Съ една дума Англия се осигурила отъ къмъ Америка на Вашингтонската конференция и сега действувала въ обходъ на склучения договоръ.

Взаимната полемика достигнала апогея си, когато и британската преса открила огнь по американските журналисти, обвинявайки ги въ това, че тѣ сж станали ордия на своите индустриалци и капиталисти, които се стремѣли да осъществяватъ „свободата на моретата“, като заплашаватъ господството на английския флотъ. Работата достигнала до тамъ, че въ тази полемика се намѣсили и двамата американски адмирали заемащи високи постове Роджърсъ и Лейнкънъ. „Първиятъ помѣстъль въ списанието „N. S. V. Inst Procedings“ една голѣма статия съ искане да се овладѣятъ моретата, а вториятъ — заявилъ направо, че С. А. Щати се приближава къмъ война, която рано или късно ще избухне, поради икономическата конкуренция съ Англия. Адмиралите ги поддържалъ и сенаторътъ Бора. „Необходимостта отъ ново тѣлкуване на международното право, — казалъ той на едно отъ заседанията въ сената — е очевидна. Ние и Великобритания сме въ надвучерието на морското съревнуване, подобно на това, което бѣше между ня и Германия. Ако не произлѣзе такова ново тѣлкуване — ние ще започнемъ да строимъ флотъ, които би билъ достатъченъ за да осигури нашата свободна търговия по моретата. Ако ли Англия откаже да гарантира свободата на морските съобщителни пътища и не уважава правата на неутралните държави, ще поискаме щото нашиятъ флотъ да бѫде не само по-силъ отъ Британския, но и отъ всѣка възможна съ другите флоти комбинация. §

Още по-голѣмо впечатление произвело изявленietо на президента. Недоволенъ отъ провалянето на конференцията, Кулиджъ въ своето послание до конгреса, писалъ: „ние знаемъ сега, че съ Англия не бива да разговаряме друго яче,

освен като съпровождаме нашите предложения със една впечатляваща корабостроителна програма". Същия ден президентът предложил да бъдат построени: 25 кръстосвача, 9 флотилоносача, 32 подводници и 5 хърчилоносача, всичко на общо стойност около 700 милиона долара.

Всичката тази заплаха срещу въковното го-

сподство на Англия надъ моретата, накарало Лондонъ да потърси сближение съ Парижъ, но тъкмо тогава произлъзло едно ново неочекано събитие: громкото появяване на Герания на международната аrena, което разбъркало всичките карти на сложната английска игра и за което ще ви разкажем въ следната книжка.

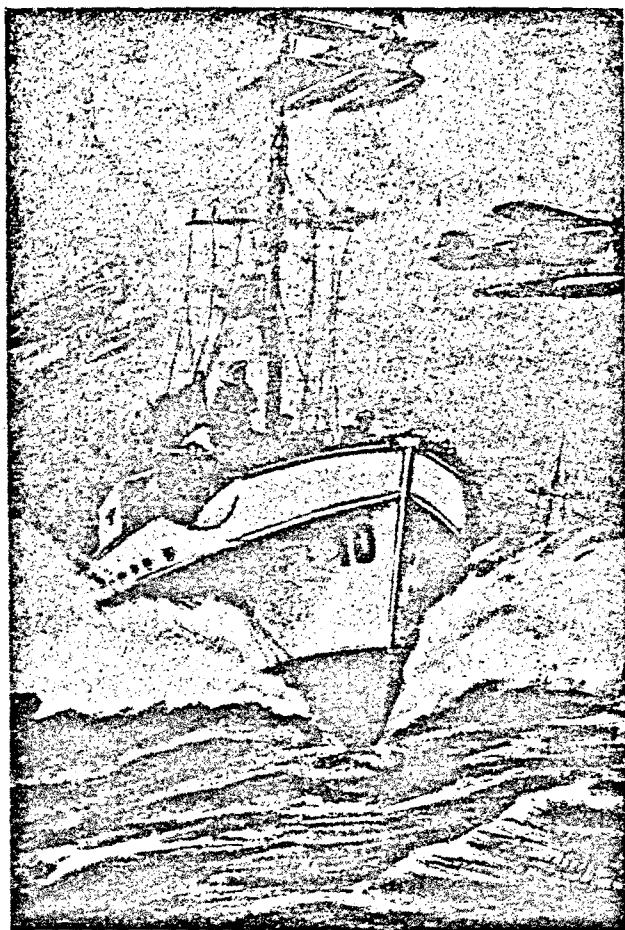
69

Александър Ганчевъ

## Англия и нейното господство по море

На 1 септемврий, войната, която днесъ се води и е основателно съмътана като продължение на Съветовната, приключи две пълни години. Като се имаше предъ видъ, че Съветовната война продължи повече от четири години, никой не можеше да допуска, че сегашната война ще бъде сравнително къса. Върно е обаче, че, като изключимъ войната срещу островна Англия, която крие известна особеност, германската армия успѣ да се справи въ рекордно късо време съ армиите на всички по-малки и голѣми държави, които бѣха се наредили на страната на Великобритания.

Продължението, следователно, на сегашната Европейска война не се дължи толкова на нѣкаква съпротива отъ изключителенъ характеръ, колкото на едно особено качество, което, както изглежда, е специалитетъ само на Форейнъ Офисъ.



Въ атака

Нѣме споръ, че както Съветовната война, така и сегашната, е била подгответа отъ Англия. Но още по-вѣрно е, че никога великобританската империя, когато е съмътала че трѣба да воюва, не се е излагала сама на ударитъ на набелязания отъ нея противникъ. И тоя путь тя си послужи съ неизбѣжните жертви.

Но за щастие или нещастие, това по-късно ще се установи, този путь избраниятъ жертви вмѣсто да действуватъ едновременно, навлизаха въ войната разпокъсано. Това обстоятелство даде възможность на германското командуване да бие вътвѣка една отъ тѣхъ въ рекордно късо време. Но то имаше за Англия тази положителна страна, че удължи непредвидено войната. Иначе, ако английската коалиция бѣше действувала вкупомъ, би могла да се съмѣта като сигурно, че сегашната война, при съвременното водене на войната отъ страна на германското главно командуване, щѣше да бѫде отдавна привършена.

Непредвидената отъ самото начало на войната, дошла по-късно, намѣса на Съветския съюзъ на страната на Англия, дойде наново да удължи войната. Дали червената армия е оправдала напълно надеждитъ, които Лондонъ ѝ е възложилъ, това не може още сега да се знае. Въ всѣки случай имайки предъ видъ нещастието, което сполетя царска Русия презъ 1917 година поради невъзможността на Съглашението да подпомогне съ материали и оръжие тогаващната императорска армия, бездействието на англосаксонците въ тоя моментъ, когато маршалитъ Будьони и Ворошиловъ хвърлятъ последнитъ си дивизии за да не бѫдатъ откъснати, първиятъ отъ брѣговете на Черно море, а вториятъ — отъ тия на Балтийско море, е бездействие съ нищо неоправдано.

А нѣма никакво съмнение, че колкото съпротивата на червената армия ще бѫде по-упорита, и и по-продължителна, толкова по-улеенена ще е и самата отбрана на островна Англия.

Най-бързо и ефикасно може да бѫде подкрепена нуждащата се червена армия презъ Черно море и по-трудно — презъ Балтийско море. Презъ Съветовната война англичани и французи пожертвуваха не много бойни кораби, но и стотици хиляди души за да форсиратъ Дарданелитъ и презъ Черно море да подадатъ ржка на русите, но не успѣха.

Принасянето днесъ национална червена армия въ жертва и по-голѣмата част отъ бойния и търговски флотъ за защитата на Ревель и Балтишпорть, както и решението на Будьони да отбранява Одеса на Черно море, до последния патронъ, показватъ голѣмото значение, което и болневиките даватъ

на тия две големи военни и търговски пристанища. Но бръговетъ на тия две морета имат и огромно стратегическо значение и то за отбраната вече на цяла Европейска Русия. И наистина, окончателното откъжване на руският войски от Черно и Балтийско морета поставя във въздуха „отбраната“ на самата Москва. Въздържането до сега на германското главно командуване да нападне фронтално большевишката столица, се дължи до голема степен на това обстоятелство. Защото падне ли Петроградъ ще се види, че скоро ще последва съждбата му и Москва, макаръ че разстоянието между двата милионни градове да е повече от 600 километра.

Всичко това, по-добре от другите, го схващатъ самите англичани, защото тъкмо, следъ русите, ще се почувствуватъ застрашени. Ако следователно, въпреки всичко това, англичаните съществуващите пакъ изоставили большевиките на собствените имъ сили, това сигурно не ще да е отъ липса на желание, а защото нѣматъ никаква възможност, макаръ и да продължаватъ да твърдятъ, че същ гospодари на водните пространства.

Но същ ли наистина англичаните господари — на моретата днес?

Въ безбръежните води на Тихия океанъ, англичаните се отказаха още съ договора, подписанъ въ Вашингтонъ на 6-ти февруари 1922 година, по силата на който тъкмо се задължаваха да не укрепватъ никой бръгъ на 110 градуса източно отъ меридиана по Гринуич. Отстъпването за 99 години на Съединените щати презъ миналата година на редъ владени отъ Англия острови по крайбръежието на Америка, бѣ едно ново потвърждение. Дори и отбраната на самия Сингапуръ, най-силната въ свѣта английска морска крепость, е или ще бѫде засилена съ северо-американски бойни кораби.

Въ Средиземно море, завладяването отъ германците на о. Критъ отбраняванъ отъ самите англичани, е едно отъ неопровергимите доказателства, че великобританският боенъ флотъ не е пъленъ господарь и на Средиземно море. А презъ това море минава най-важниятъ морски имперски путь отъ метрополията за Индиите и обратно. Днесъ този путь е почти запустѣлъ!

Битката за Норвегия, завършила съ пълна германска победа, дойде да покаже че и въ тaka нареченото Северно море, английскиятъ боенъ флотъ не можа да изиграе ролята на пъленъ господарь въ това море.

Истина е отъ друга страна, че плаването на търговски и бойни кораби, принадлежащи на силите отъ Осъта е днесъ твърде ограничено. Въ

всъки случай връзката по море между Италия и нейните колонии по северния бръгъ на Средиземно море е поддържана редовно. Плаването по крайбръежието на Франция, Белгия, Холандия и на северъ по южния бръгъ на Северното и по Източно морета, доколкото е необходимо за отбраната, връзката и снабдителните служби на германците, е също така задоволително. Разбира се, че въ случаи не може да се говори за нѣкаква свобода на плаване, но върно е също, че днесъ Германия и Италия съвсемъ не сѫ въ положението, въ което се намираше Райхъ презъ време на Свѣтовната война. О, не!

Отъ друга страна, съ пълното господство на Осъта отъ Кале до Днепропетровскъ и отъ Нарвикъ до о-въ Критъ, Германия и Италия иматъ на разположение цяла Европа за свое жизнено пространство. По тоя начинъ тъкмо, въ сравнение съ островна Англия, която превозва по море почти всичко, освенъ каменни въглища, отъ далечни презоceanски земи, чувствува днесъ много по-малка нужда отъ моретата, отколкото самата Англия.

И така наречената битка за Атлантика се води днесъ за утрешната съждба на Великобританската империя, а не за засилване блокадата на Третия Райхъ, или по-точно — на Осъта.

Отъ друга страна заемането на Исландия отъ Съединените щати, както и намѣрението имъ да се настанятъ и на Азорските острови, владени днесъ отъ Португалия, идвa да покаже на всички, че не само върху безбръежните води на Тихия океанъ, но и върху Атлантическия океанъ, Съединените щати престъпятъ вече ръце!

По тоя начинъ Великобритания изглежда че предъ двете за нея опасности: германската и североамериканската, е решила да избере и прегърне последната. И въ двата случая сбаче, Англия идва да покаже на свѣта, че следъ две годишно възване по сухо, по море и във въздуха, тя е престанала да играе ролята на довчеришна безотговорна господарка на моретата.

Зашото дери и въ „нейния“ океанъ тя води днесъ една безуспѣшна морска война, като брегъ съ последни сили останали и единственъ „мостъ“ презъ Атлантическия съканъ, по който също може съ цената на повече отъ 13 милиона тона потопени до сега търговски кораби, да поддържа живота на населението и отбраната на Метрополията.

Тия загуби сбаче, както се съобщава, не могатъ да бѫдатъ въ никакъ случаи попълвани дсри и съ помощта на Съединените щати.

Тогава?

Ясно е. Зашото, който се брани, той не е господарь на положението.

Капитанъ II<sup>р</sup>. Недѣлчевъ

## Въздушни десанти въ морската десантна операция

Втората свѣтовна война даде цененъ опитъ за боевото използване на въздушния десантъ. Отъ не-големите диверсионни десанти съ ограничена целъ, приложени въ 1939 год. въ Полша, германците преминаха къмъ големи въздушни десанти съ оперативно значение въ Норвегия и на континента. Въпростъ за боевото приложение на въз-

душния десантъ на практика е вече решенъ (макаръ че теоретическата му разработка също дасъ не е завършена). Опредѣлили също също така и способът за снемане и тактиката на въздушни десанти, както при самостоятелни действия, така и при взаимодействие съ морски десантъ.

Норвежската операция, проведена на основа-

вание на стратегическо, оперативно и тактическо взаимодействие на всички видове въоружени сили на Германия, даде редът поучителни примъри от взаимодействие на въздушните десанти съ морските такива.

Така, за обезпечаване на морската десантна операция въ Осло, германците съ снели на разсъмване на 9 април 1940 год. два въздушни десанта: — единът на гражданския аеродромъ Осло, другия на аеродрума Ставангеръ. Въ двата случая въ началото биль снетъ първият ешалонъ, който може да се нарече група за захващане; числено-

телна степен повлияла за успешния изходъ на цѣлата операция — градът биль бързо застъ.

Успехът на операцията по завземане на Осло се явилъ въ резултатъ на доброто боево обезпечение — въ частностъ, доброто организиране на разузнаването.

Съ едновременността въ снемането на морския и въздушенъ десанти, било достигнато обръжаване на обекта, дезорганизация въ боевото управление на норвежкото командване и деморализация на норвежските сили.

Снемането на въздушния десантъ на свой редъ, било обезпечено съ достигане на господство въ въздуха. Немногочисленната норвежска авиация била напълно парализирана, английската пъкъ авиация започнала своите действия по аеродрумите едва на 10 априлъ, т. е. следъ единъ день. Следователно, пръчка въ въздуха, при снемане на въздушния десантъ, не е имало. Отдѣлните опити да се попръчи на десанта отъ страна на норвежските самолети съ пресъчени отъ германската изтребителна авиация, прикриваща десанта отъ въздуха.

Отъ примъра на завземането на норвежската столица, ние виждаме каква голъма роля играе въ десантната операция оперативното и тактическо взаимодействие на морския и въздушенъ десанти.

Въ десантните операции могатъ да бѫдатъ приложени следните видове въздушни десанти: 1) парашутенъ десантъ, 2) снемашъ се десантъ и 3) комбиниранъ десантъ. Всички тѣ иматъ свои положителни и отрицателни страни.

Парашутниятъ десантъ е приложимъ както днемъ, така и нощемъ. Неговото преимущество се явява въ това, че той не изиска за своето осъществяване специално подгответи площиадки, а бързината на развъртането за бой, следъ задържане на земята, позволява да се пуснатъ парашутисти въ непосредствена близостъ къмъ набелязания обектъ. Къмъ отрицателната страна на парашутния десантъ тръбва да се отбележи неговата зависимост отъ метеорологически условия въ пункта на пускането, а също така и слабото въоружение на подобенъ десантъ въ сравнение съ снемащия десантъ (десантъ чрезъ слизане на самолети на земята).

Обаче опитът е показалъ, че презъ лѣтото не благоприятните метеорологически условия въ пункта на пускането на парашутния десантъ не съ особено голъмо препятствие. Добре тренираните бойци-парашутисти могатъ успешно да се пускатъ отъ самолети при облачностъ по низко отъ 600 метра и да се приземлятъ (задържатъ на земята) при сила на вѣтъра при земята 6—7 м. въ секунда. Има данни, че германците следъ полската кампания започнали да прилагатъ пускането на парашутисти отъ височина 100—150 метра. Спускането на парашутистите отъ малка височина рѣзко намалява тѣхната загуба отъ зенитните срѣдства на противника и прави парашутния десантъ по-малко зависимъ отъ метеорологичните условия въ пункта на спушкането. Спускането на парашутиста отъ малка височина продължава по-малко отъ 10 секунди. Това време е до толкова ограничено, че срѣдствата за отбрана едва успяватъ да се пригответъ за бой.

Снемащиятъ се въздушенъ десантъ (десантъ чрезъ слизане на самолета на земята) се прилага,



Избухване на мина

стъта на всяка такава група не превишавала 120—130 човѣка. Групата натоварена на пять самолета, съпровождани съ изтребители, провеждала слизане на неприятелски аеродромъ въ течение на полуминута. Скачайки отъ самолета, движещъ се на колела по аеродрума, бойците се групирало по отдѣления и се отправяли къмъ своите цели. Съпроводящите изтребители активно обезпечавали действията на първите групи, унищожавайки огневите точки на противника на аеродрума и прикривайки групите отъ въздушна атака. Въ нѣколко минути всички важни пунктове на аеродрумите били завземени отъ първите ешалони на въздушния десантъ, а аеродрумите се подготвлявали за снимане на главните сили.

Главните сили на въздушния десантъ, отъ около 3000 човѣка били снети на аеродрума Осло единъ часъ следъ снимането на първия ешалонъ. Веднага следъ снемането си този крупенъ въздушенъ десантъ повель настѫпление въ тила на противника срещу фронта на снетия свой морски десантъ, т. е. къмъ гр. Осло и съ това въ значи-

също така денемъ и нощемъ. Неговото преимущество въ сравнение съ последния е съ по-мощното въоръжение (артилерия и танкети), доставено заедно съ бойците съ самолетите. Тактическото преимущество на снемащия се десантъ се заключава въ това, че снемането може да се произведе непосредствено на незабелязания обектъ за действие — на аеродрума на противника. Обаче това не винаги е осъществимо. Понеже снемащият се десантъ ще се наложи да бъде снетъ не на аеродрума на противника, а на избрана въ полето площадка. Местото за слизане, очевидно, ще зависи от това, съ каква цель се снема даденият десантъ. Отрицателна страна на снемащия се десантъ се явява необходимостта от подходяща площ за слизане на самолета.

Комбинираният въздушен десантъ е комбинация от парашутен и снемашъ десантъ. Първият ешалонъ, спускащъ се на парашути, заема аеродрума на противника или набелязаната площадка, а следъ това обезпечава слизането на самолетите съ останалите сили на десанта. Комбинираният способъ за стоварване на въздушен десантъ тръбва да се признае за основенъ.

Да се избере този или оня видъ десантъ всецилъ зависи от обстановката. Необходимо е да се проанализират нейните елементи, като условията на местността, съотношението и взаимноразположението на силита на противника и свояте сили, метеорологическата и въздушна обстановка, задачата, поставена на десанта, препятствията и пр.

При завземането на Осло германците приложили снемащия се въздушен десантъ. Условията, определящи избора на този видъ десантъ, изброени от насъ по-горе сѫ: — добро разузнаване и господство въ въздуха. Обстановката диктувала прилагането именно на снемащия десантъ и германците успѣшно сѫ го приложили.

Съвършено друга обстановка се е рисувала при заемане аеродрума Ротердамъ въ Холандия на 10 май 1940 год. Господството въ въздуха и тукъ оставало на страната на германците. Не рискувайки съ прилагане въ дадения случай на снемащия се десантъ, германците се установили на комбинирания въздушен десантъ. На разсъмване, когато могло да се използва полумрака и мъглата, бились пуснати съ парашути първият ешалонъ от въздушния десантъ, или групата за завземане около 120—130 човѣка. Пунктът на спускане парашутистите се намиралъ на 3 км. от аеродрума. Следъ 10 минути от приземяването си, първият, ешалонъ се придвижи къмъ обекта. Планът за завземането бились подробно разработенъ, всичко подраздѣление имало своя опредѣлена задача — где и какво именно да завземе или да унищожи. Съпровождащите изтребители прикривали пускането на парашутистите, а следъ това имъ съдействвали въ завземането на аеродрума, унищожавайки огневитѣ точки и живата сила на противника.

Спускането на десанта и завземането на аеродрума е ръководено отъ офицеръ отъ десантната служба, намиращъ се на самолетъ въ въздухъ. Следъ завземане на аеродрума, по сигналъ на този офицеръ дошли главните сили на десанта (800 човѣка), които благоприятно произвели слизане на аеродрума.

Когато местността е лишена отъ достатъчно количество площи или равнини, които при помощта на парашутисти могатъ да бѫдатъ подгответни за слизане на самолети, налага се да се ограничава само съ парашутни десанти. Това се отнася и при случаите когато господството въ въздуха принадлежи на неприятеля, при който случай парашутният десантъ може да бѫде спуснатъ само през нощта, защото въздушните сили на противника не позволяватъ осъществяването на това денемъ.

Опитът проведенъ въ Норвегия е показвалъ, че приложението на въздушния десантъ е една отъ удачните форми на взаимодействие на морските и въздушни сили въ десантната операция на мор-



Морски бой

ския театъръ. Естественно е, че следъ разгромяването на Франция, Англия тръбва да се счита съ възможността Германия да предприеме стратегически десантъ на английска територия. И не бива да не се признава, че стратегическата позиция на Германия прави проблемата за нахлуване въ Англия теоретически разрешимо.

Обаче обстановката, въ която би се изпълнила тази операция, коренно се отличава отъ обстановката, която бѫше въ началото на норвежската операция. Преди всичко при осъществяване нахлуването въ Англия не би могла да се използва нито стратегическата, нито тактическата внезапност. Второ, противодействието на британските сили на снемането на десантъ на собственната територия на Англия би било несравнено по-силно, отколкото това противодействие, което сѫ указали англо-френските сили на германците въ норвежската операция.

Накрай, противодесантната подготовка на английския театъръ е неизмѣримо по-висока, отколкото това е било въ Норвегия. Отбранителната зона („линията Чърчилъ“) на южното, западното и източното крайбрѣжия на Англия достига дълбочина 150 км. Тази зона има мощни бетонни укрепления, електрифицирани телени заграждания, противотанкови съоружения и система батареи, обезпечаващи преграденъ огънь. Освенъ това на острова е съсредоточена армия отъ около 5 милиона човѣка. Препятствията сѫ до толкова силни, че не-

подгответа или слабо подгответа десантна опера-  
ция, е обречена на неуспех.

Предвиждането на тия трудности е довело до това, че германците съзидат няколко месеца съ подготвката на операцията чрез разгромяване на аеродромуите, морските бази, железнодорожните възли и промишленните центрове въ южната и югоизточна части на Англия. Ежедневните крупни въздушни сражения надъ Англия свидетелствуват за това, че германското командване (ако се допустне, че то не се е отказалось от идеята за нападане въ британския остров) се счита съ необходимостта за основната подготовка на морската десантна операция, разчиствайки за нея пътя, завоювайки господството във въздуха.

Едновременно съ борбата за достигане господство въ въздуха Германия подготвяла крупни части за морски десантъ и крупни въздушни десантни части. Още въ първите дни следъ разгрома на Франция въ чуждия чечагъ се указава твърдението, че Германия разполага за нахлуване въ Англия съ въздушенъ десантъ отъ 20,000 човека. Събитията ще покажатъ, ще бѫдат осъществена и въ каква форма ще се изрази тази дълго подготвяна операция.

Опитът на текущата война позволява да се изведат нѣкои поуки и да се наблюдават перспективите за по-нататшното развитие на въздушно-десантните операции.

Приложението на въздушните десанти въ морските десантни операции е въ форма на тактическо и оперативно взаимодействие съ морските десанти.

Въздушниятъ десантъ, предназначенъ за оперативно въздействие съ морския десантъ и снетъ въ тила на противника до 100—150 км. отъ бръговата черта, може да задържи прехвърлянето на оперативните резерви въ района на снемане морския десантъ. Съ своите действия противъ аеродрумите на противника той може да отслаби неговите атаки отъ въздуха по десанта. Съ действията, отправени на сближение съ морския десантъ, той ще окаже на последния помощъ въ развитие на успѣха следъ снемането на десанта.

Такава е основната роля на въздушния десант въ съвременната морска десантна операция.

Въпросите за взаимодействие между флота и авиацията, — морския десант и въздушния десант, тръбва да бъдат обработени до колкото е възможно най- внимателно и до последна подробност. Тръбва да се помни, че снемането на въздушния десант става твърде по- сложно, отколкото това е било въ Полша, Норвегия и Холандия, когато съществували подгответни противодесантни части. Вече въ Белгия и Франция прилагането от Германия на въздушния десанти се указало по- малко удачно: — част от снетите десанти били напълно унищожени. Снемането на въздушен десант въ Англия, ако той се осъществи, тръбва да се предполага, че ще срещне силно съпротивление от страна на авиацията, армията и специално организирани противодесантни корпуси.

Отъ тукъ изниква задачата за организиране на взаимодействието въ всичката широта. Взаимодействието тръбва да се започне отъ предварителната подготовка на операцията. Взаимодействищите и организиращите щабове и командири

търбва да набележат и изучать района на съединенето  
мането въздушния десантъ, да остановяте във този  
районъ основните и запасни площацки за слизане,  
да определят препятствията, които биха пречели  
на снемането и да набележат силите и съдъстивата  
за тяхното унищожаване. Необходимо е да се  
определи мястото за действие, времето и направ-  
лението на удара на въздушния десантъ, въздуш-  
ните сили, корабите от флота и морския десантъ.  
Необходимо е, накрай, да се установи, кой, кога и  
какви зрителни и радиосигнали ще подава.

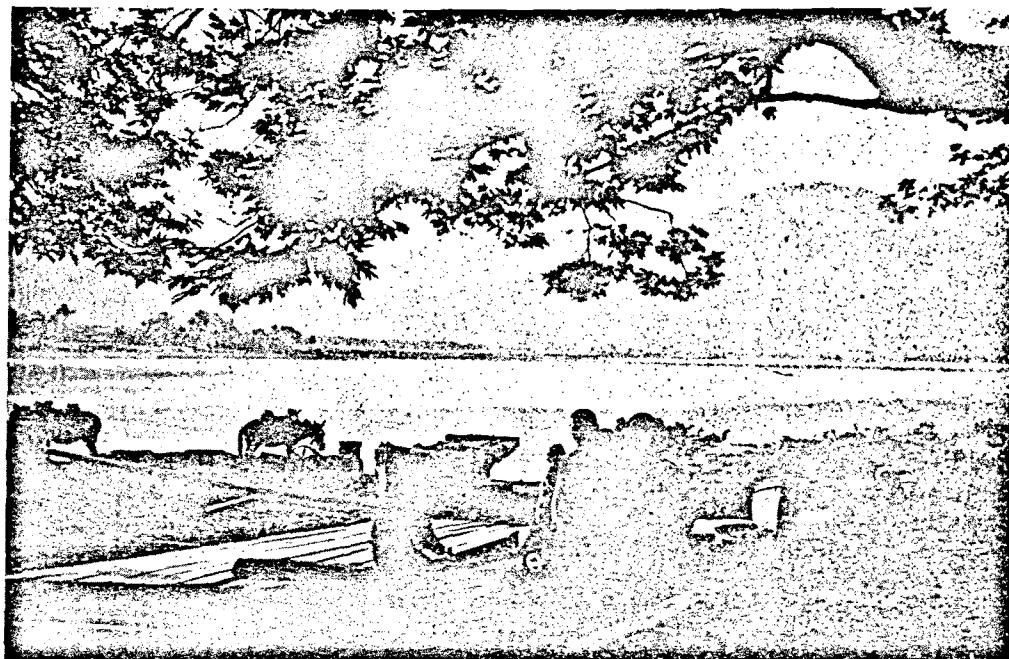
За обезпечаване на морския десантъ да бъдат назначени нѣколко въздушни десанти, изпълняващи различни задачи. Едни да дезорганизират отбраната въ тила и навѣтре, отвличайки върху себе си сили на противника, други пък ще обезпечават непосрѣдствено снемането на морския десантъ. Това усложнява организацията на взаимодействието. Очевидно, че първата част на десанта, дезорганизираща отбраната, трѣбва да спуска за благовременно по-решителън командиръ, ржководящъ операцията. До снемане на морския десантъ тя ще бѫде въ взаимодействие само съ въздушните сили. Другата пък част отъ въздушния десантъ, непосрѣдствено обезпечаваща снемането на морския десантъ, взаимодействува съ последния презъ всичкото време, отъ началото до края на операцията. Нейното действие трѣбва да изпревари подхождането на първата група на морския десантъ и да отвлѣче отъ нея вниманието на противника. Огъ тука само по себе си произлиза, че времето за излитане на десанта за непосрѣдствено обезпечаване се опредѣля отъ командиря на морския десантъ, при когото се намира за съветникъ командиръ отъ въздушната десантна служба. Сигналът за излитането се подава по радиото.

Въ морската десантна операция въздушниятъ въздушния десантъ се явява като боево обезпечение на действияа на морския десантъ, затова неговите действия тръбва да бѫдат подчинени на командирия, ръжководящъ цѣлата десантна операция.

Взаимодействието на въздушния десант съвъздушните сили, обезпечаващи операцията, тръбва да бъде непрекъснато. От това зависи изходът на операцията. Въздушните сили тръбва да обезпечат въздушно — десантните части, чрезъ разузнавателни данни, произвеждайки фотоснимки на района за слизане и да установят силите на противника във този районъ. Авиацията тръбва да неутрализира изтребителната авиация на противника на нейните аеродруми, да неутрализира зенитната артилерия по курса за следване отъ въздушния десантъ, да прикрие десанта по пътя му и възпункта на снемането му съдействия по живите сили на противника. Обезпечаване на боевото снабдяване на въздушния десантъ и връзката съ него също така влизат възможностите на въздушните сили.

Въздушно-десантните войски е младъ родъ оржжие. Тъхната тактика, очевидно, още получава развитие въ сраженията на текущата война. Обаче още сега може да се твърди, че въздушните десанти, заедно съ изтребителната и бомбардировачна авиация ще играят не маловажна роля въ большинството отъ морските десантни операции.

По статьята на С. Ф. ГОЛОВАЧЪ —  
въ „Морской Сборникъ“.



Заливът на с. Потамя  
на о. Тасосъ

Ем. Мутафовъ

## Бългото море въ нашите народни пѣсни

Стара истина е, че народните пѣсни отразяват народните копнени и блѣнове, народните преживѣлици и вѣрвания, че тѣ сѫ най-доброто огледало на народния битъ. По тази причина академическото изучаване на народния битъ се насочва къмъ народното творчество. А когато правдата трѣбва да установи принадлежността на известна земя, покрайнина или морско крайбрѣжие, то трѣбва да вземе предвидъ, преди всичко, жизнеспособността на народа, въ душата на когото живѣе копненъ и блѣнъ, за да се отдава на желана творческа дейност въ въпросната земя или море.

На тази мисълъ ме навеждатъ голѣмите съвременни събития, които иматъ за цель да непрѣдъятъ новъ редъ въ живота на народа, възъ основа на една национална и социална правда. Въ такова време се управяватъ народните сѫбини за бѫднина съ по-добри изгледи за естественото развитие на българския народъ, съобразно вѣковните му въжделания и стремежи.

Самото мѣстоположение на българската базиния е опредѣлило посоката на народното поселение. Бѣломорието е било вѣковната прицель на българския народъ.

Това добре се е отразило въ народните ни пѣсни. Въ тѣхъ нѣма изкуственост и предуясъсъль. Инькъ тѣ не биха могли да сѫществуватъ въ устното предание на народа и да се запазятъ въ течение на многовѣковния народенъ животъ.

Така напримѣръ, въ една коледаинска народна пѣсънъ, пѣяна въ с. Слатина, Софийско, и другаде се казва следното:

„Че ще кажа на майка си,  
на майка си, на сестра си,  
да оплетать тѣнка мрежа,  
да премрежкатъ Бѣло море,

да уловятъ мрѣна риба,  
да наготовятъ добра гостба,  
да нагостиятъ добро гости,  
добро гости коледари.“

Въ тази народна пѣсънъ, пѣяна въ народенъ обичай, недвусмислено е показано Бѣлото море като такова, въ което българинътъ свободно може да лови риба за своите добри гости, носещи му добри вести и благопожелания.

Въ друга подобна пѣсънъ, ето какъ е възпѣто Бѣлото море:

„Извихме се два сокола,  
извихме се въ сине небе  
и видѣхме Бѣло море,  
Бѣло море, бѣла рибка,  
бѣла риба златоперка.  
Съ крило море раздѣлихме,  
съ мрежа море замрежихме,  
та хванахме бѣла риба...“

Това е едно художествено изобразяване на слизането отъ родопските височини по бѣломорския брѣгъ за риболовъ, лодкарство и работа по параходи и платноходи. По този брѣгъ голѣма част отъ населението въ родопския край намира свое препитание. На тази тема има написана една статия въ сп. „Морски сговоръ“, г. VI, кн. 10; „Бѣло море като изворъ на блага за Родопския край“ отъ г. Русенски. Добре е да бѫде прочетена.

Въ една пѣсънъ, записана въ Добричко, е дадена картина на бурно Бѣло море:

„Подухнали сѫ два бѣли вѣтра,  
та се разигра Бѣлото море,  
Бѣлото море съ гимнитѣ.  
Вси гемиджии Бога молѣха...“

Ето пѣкъ картината на утихнало Бѣло море споредъ народните ни пѣсни:

„Света се гора наднела,  
нади море се наднела,  
гора по море гледаше,  
по море плува бъль кайкъ...“

Какъ хубаво е предадено отражението на светогорските височини въ утихналите води на Българо море, по което плува лодка съ опнати бъли платна.

Както посочените народни пѣсни, така и други такива показватъ, че на Българо море народът е гледалъ като на свое море отъ вѣкове. Но въ неговата жизнена сила сѫ виждали опасността ония, които не искали съперници на това море и които искали да запазятъ връзка съ съблазнителния за тѣхъ Цариградъ, или пъкъ единъ денъ върху развалините на турската империя да издигнатъ своята мощь начело съ стария Бизансъ, съ претенции за историческо право върху него.

За тази целъ върху българското население по това крайбрѣжие се е прострѣло домогването на асимилатори.

Въпрѣки всичко, Българо море е запечатано въ народното ни творчество като българска ценность. Стремежът вѣковенъ къмъ него е едно отъ богатствата въ духовната съкровищница на българския народъ. Въ този стремежъ лежи залогъ за развитие и разцвѣтъ стопански и културенъ за българския народъ, отхвърленъ неестествено отъ югъ къмъ родопските височини.

Но правдата на потиснатите народи вече се издига като свещенна хоругва и се вѣе съ грѣмъ и мълния върху ограничителите и поробителите, и българскиятъ народъ се намира предъ осъществяването на свойте вѣковни въждѣления.

Да преобъде на вѣки вѣковъ въ скотовете на своята майка България бъломорската ни покрайнина!

69

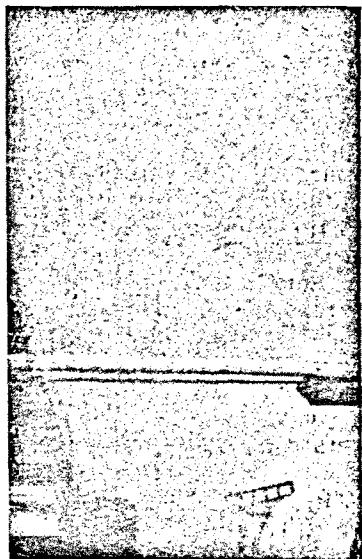
Д. Роеевъ

## Моряшка сѫдба

Бѣлиятъ дунавски корабъ Кн. „Мария Луиза“ направи широкъ завой и едва полюшванъ отъ собственото си вълнение, се насочи къмъ pontona. На кея стои завързанъ съ дебели вжжета и проволки голѣмъ рѣчно-морски унгарски корабъ. Часть отъ екипажа му стои на сѣнка подъ изпънатите сѣнници и гледа съ любопитство къмъ бавно минаващия край тѣхъ бъль корабъ.

Младъ, мургавъ хубавецъ се отдѣля отъ групата и облегналь се на една отъ стойките, напрѣга взоръ да прочете името на кораба.

„Мария Луиза“ — бавно отчита той и съ вълнение заговорва нѣщо на идващия къмъ него корабъ офицеръ.



Взриваването на кораба „Мария Луиза“

По народность, възрастъ и образование, ние сме различни, но по участъ и разбиране сме братя. И ето ни вечеръта събрани наедно предъ чаша бира.

Наоколо шумъ отъ приказките на много хора събрани заедно за да одуматъ този или онзи. Радиото се мжчи да заглуши всичкия тозъ шумъ и да ни увлѣче съ нѣкаква си монотонна и неподходяща за това място мелодия:

Макаръ и съ тихъ гласъ, обаче, ние се разбираме. Той унгарецъ — азъ българинъ, и макаръ на нѣколко езици, които и двамата лошо владѣемъ, ние се разбираме. Ние говоримъ за нѣщо близко за настъ, нѣщо което е съпровождало винаги живота ни, свѣрзанъ съ водата: говоримъ за незнайната моряшка сѫдба и трагичното загиване на кораба „Кн. Мария Луиза“ въ Пирейското пристанище.

Отрасналь и живѣлъ на Дунава и морето, истински морякъ, съ полузатворени очи да си припомни всичко, което лично е видѣлъ на 31 май — той разправя: „Ние бѣхме завързани близо до „Мария Луиза“. Видѣхъ отъ задния хамбаръ димъ. Разтичаха се хора, дойде пожарната команда. Наложи ни се да се отдалечимъ отъ горящия корабъ и да обливаме полубата съ вода. Огнениятъ езици, извиращи се къмъ небето, се усиливаха. Работниците отъ пристанището се разбѣгаха, предчувствуващи страшното, което идва.

Дойдоха четири влекача, закачиха горящия корабъ и го повлѣкоха къмъ изхода на пристанището. И тогава стана най-страшното...

Виждали съмъ и другъ пожари, виждали съмъ да умиратъ хора, преживѣлъ съмъ бури, които заплашваха да погълнатъ всѣки моментъ кораба ни, но това бѣ нѣщо страшно, нѣщо нечувано. Силниятъ грѣмъ разтърси Пирейското пристанище. Отекващъ дълго нѣкѫде далеко, той загълхна най-после отнесенъ отъ вѣтъра.

Последентъ приветь, може би, къмъ майката Родина, може би избликъ на накипѣла мъсть или последно предупреждение, че върху тая жертвата народъ ще изгради своето утрешно морско величие.

Загинаха тамъ ваши добри моряци. Азъ не ги познавамъ, но знамъ едно: тѣ ми сѫ близки,

тъхната участъ е и моя, както е еднаква и участъта на нашите два народа.

Водимъ, може би, отъ любителско чувство, въпрѣки лошото време, азъ направихъ нѣколко снимки на горящия корабъ. Тъ сѫ тукъ, а тамъ въ кабината си азъ пазя кѫсъ отъ корабната обшивка на „Мария Луиза“, откъснатъ и съ полуразтопени краища, изхвърленъ отъ силната експлозия върху нашия корабъ.

Пазя и парче отъ бинокъль, стоящъ, може би, до последния моментъ на врата на нѣкой отъ корабните офицери...

Тежна моряшка сѫдба, която трѣбва да бѫде напътствие за васъ българитѣ.

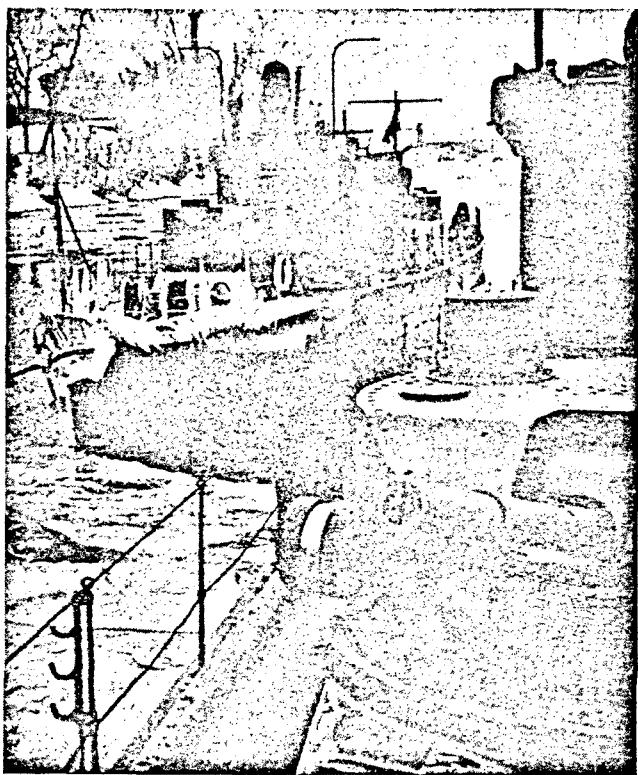
Скжпа жертвъ предъ олтаря на Родината, която не трѣбва да забравя никой отъ васъ“.

Той мълкна загледанъ въ чашата си. Наоколо шумѣха. Радиото свиреше нѣщо весело. Нѣкой се опита съ пиянски гласъ да запѣе, но пѣсенъта му замрѣ въ общия шумъ.



Корабът „Мария Луиза“ въ началото на пожара

Чужди по народностъ, но близки по чувства и сѫдба, ние напустихме заведението. Нощта ни погълна; тъмна и незнайна.



Рѣчни унгарски патрулни кораби

Нап. лейт. Кууджунлиевъ

## Къмъ родния брѣгъ

При започване неочекваните враждебни действия между дветѣ най-могъщи въоружени сили въ Европа, Германия и Русия, корабът „Шипка“ се намираше на котва въ пристанището Батумъ, очаквайки своя редъ да застане на кея за разтоварване на товаръ, който превозваше.

Поради взетите предварителни твърде строги предпазни мерки отъ страна на руския полицейски власти, още съ навлизането въ большевишките териториални води, радиостанцията и радиоапаратът на „Шипка“ бѣха запечатани и българските моряци нѣмаха възможност да слушатъ ежедневно предаваните чрезъ радио новини относно бойните действия по различните фронтове и свѣтовното политическо положение. Ето защо, за избухналата нова война и нейното провеждане, твърде краткитѣ и неясни сведения се получиха късно.

За гигантския и кръвопролитенъ двубой на дветѣ милионни армии, моряците узнаха въ последствие, отъ необикновенното раздвижване въ пристанището и наложената забрана отъ военните власти, обслужата да не слиза на брѣга и остане затворена въ кораба. На последния бѣха веднага поставени четири въоружени войници, отъ които двама неотложно се намираха въ огнъ-

ното и машинни отдѣления, а другите двама следяха за действията на моряците върху палубата. Освенъ това, заповѣдано бѣ, огънътъ въ пещите на парните котли да бѫде веднага загасенъ и пѣра, до второ нареддане, макаръ и за движението на спомагателните машини, главно за поддържане освѣтлението и ниската температура въ хладилните помъщения, да не се развива въ котлите, съ което се целѣше, да се отнеме възможността на кораба за отплаването отъ пристанището.

Командирътъ на кораба протестира за необикновеното държане на властите и неоснователното задържане на „Шипка“, тъй като България бѣше неутрална страна, обаче, бѣ му отговорено, че такива били получени отъ командването нареддания и, въроятно скоро въпростъ щѣль да бѫде благоприятно разрешенъ. Така сѫщо, забранено бѣше моряците да се събиратъ на групи по горната палуба.

За обслужата отъ „Шипка“ протекоха дни на еднообразие и тревога за неизвестността, която се бѣше надвесила надъ кораба. Всѣки, дълбоко застриженъ, мълкомъ се питаше, до кога ще бѫдемъ въ това мѫчително задържане и, какъвъ ли край ни е отредила сѫдбата? Мисълъта обаче за далеч-

ната Родина, нито за мигъ не напушташе обслугата, която търпеливо понасяше всички лишения, очаквайки деня когато корабът ще забразди родните води.

Поради невъзможността за поддържане низка температура във хладилните помъщения, съхранявани във тяхъ ограничени количества хранителни припаси, бъха изложени на разваляне, а съ това съществуваше и опасността, следъкратко време обслугата да се лиши съвършенно от храна и бъде неминуемо обречена на гладуване.

Набавянето на необходимите хранителни припаси от града и пристанищните складове бъеше немислимо, поради единствената причина, че тъкъ се намираха във търде ограничени количества и се продаваха на баснословни цени. Населението се трупаше на дълги върволици предъ продоволствените складове, очаквайки редъ за получаване на нищожни количества картофи или други продукти. Често върволицата се огъваше поради произълзлите сбивания между нѣкои отъ гражданините, желаещи съ сила да си пробият път и заематъ по-предно място, преди да се получи съобщението, че раздаваниетъ за презъдена хранителни припаси съ привършени.

Наблюдаяки отъ далечъ тая борба на граждансътото за извоюването на недостатъчния свой наскъченъ хлѣбъ, мисъльта на всѣки морякъ отъ „Шипка“ неволно се отправяше далечъ, къмъ щастливото Българско Отечество, въ което свободните и жизнерадостни граждани имаха всѣкога възможността да си набавятъ неограничени количества разнообразна, доброкачествена и евтина храна. И всѣки за себе си отправяше благодарностъ къмъ Бога, за гдето е дарилъ благословената българска земя съ изобилиенъ плодъ и всичко необходимо за съществуването на нейните синове.

Вглеждайки се въ измъжените и покрити отъ сѣнката на нищетата и изтощението замислени лица на работниците и гражданините на Батумъ, всѣки морякъ отъ „Шипка“ мигновенно отправяше мисъль къмъ родните свои братя и, спомняйки си за тѣхните свѣтнали отъ набуяли сили и задоволство образи, извършваше кратко сравнение между живота въ Родината и тоя тукъ, въ „бolshevishkiy raj“. Естествено, че заключението бъеше въ полза на хубата родна земя, въ която всѣки притежаваше свой домъ, свое семейство и бъеше свободенъ да говори, да се смѣе и нагажда вървежа на своя животъ въ блаженство и за възхода на българския народъ.

Следъ една седмица, разрешиха да запалимъ парните котли, а съ това да използваме спомагателните машини за поддържане ежедневния животъ на кораба.

За вървежа на военните действия, които живо интересуваха всички отъ кораба, нѣмахме възможност да научимъ друго освенъ кратките и неясни сведения, отбелязани въ единствения мѣстенъ вестникъ, отъ който властите благоволиха всѣки деня да ни даватъ по единъ брой.

Въ тоя вестникъ се печатаха и статии съ противобългарска пропагандаторска цель, които ни хвърляха въ тревога, тъкъ като рисуваха положението въ България търде измѣнено, черно и нерадостно.

\* \* \*

Най-подиръ, почти следъ единъ месецъ престой, като последица на упоритите настоявания отъ наша страна, бъеше разрешено корабът да застане на кея и започне разтоварването на стоките. Последното, поради липса на достатъчно работници и умишлено извършваните прѣчки, вървеше търде бавно и продължи търде дълго.

Най-подиръ товарните помъщения вече бъха напълно изпразнени и корабът се приготвяше да заминава. Като че ли тежък камъкъ бъеше смъкнатъ отъ сърдцата на моряците отъ „Шипка“, които съ радост очакваша деня, въ който корабът ще излѣзе въ открыто море и ще се отправи за родния брѣгъ. Заедно съ надеждата и радостта обаче, за връщането въ Родината, обслугата бъеше обхваната и отъ желѣзните клещи на нетърпението, тъкъ като необходимото разрешение отъ руските власти за отплуването на кораба, още се бавеше и той бъеше принуденъ още дълго време да остане за възпроизванъ на кея, очакващъ отстранението на възникващите всѣки денъ нови прѣчки. Естествено, че нѣмаше по-тежко и по-трудно поносимо бреме отъ това на продължителното очакване, особено, когато последното се намираше подъ влиянието на неизвестността.

Като последица на направените отъ команда на кораба постъпки за освобождаването на „Шипка“, изразени въ изпращането на съответните телеграми до българския пълномощенъ министър въ Москва, най-подиръ се получи дълго очакваното разрешение, корабът да бъде готовъ за заминаване, като бъеше опредѣленъ и частъ на тръгване.

Когато обаче, корабът се намираше въ готовностъ за отплуване, неочекано дойде нареддането, че заминаването до второ нареддане се отлага. Въ последствие властите обясниха, че това се наложило, за да се извършватъ съответните нареддания до командването и корабът на руския черноморски флотъ, за да се осигури безопасния преходъ на кораба презъ опасната зона, въ която се намираха на стражка и въ очаквателно положение множество бойни кораби.

Започнала се бъше тежка борба на нерви, въ която радостта отъ разрешението за отплуване и нареддането „Шипка“ да остане до втора заповѣдъ въ пристанището, често се преплитаха и подлагаха обслугата на изпитание. Но, българскиятъ морякъ, каленъ, въ борбата съ водната стихия, търпеливо устоя на тия тежки изпитания и дочака часъ въ който корабът „Шипка“ предпазливо забразди водите на Черно море.

\* \* \*

Подмѣтанъ отъ непрестанно връхлитящите вълни на разпѣненото море, корабът неотклонно следваше пътя къмъ Родината. Следъ всѣки туптежъ на машината и съ всѣки ударъ на перкитъ въ кипящата вода, „Шипка“ все повече се приближаваше къмъ родния брѣгъ. Обслугата, весела и щастлива, че сполучи да се освободи отъ рамките на неизвестността и предъ мисъльта, че скоро ще зърне и ще стъпи на китната родна земя, съ задоволство изпълняваше възложената й служба, като презъ цѣлото време на плаването бъеше будна и на щрекъ, защото все пакъ опасността съществуваше. Възможно бъше нѣкоя отъжсната отъ минните заграждания мина, плаваща

по водната повърхност да се удари и взриве въ кораба или пъкъ, нѣкой руски боенъ корабъ, поради нѣкаква случайност или следствие разбираніята на неговия командиръ, би предприелъ враждебни действия срещу „Шипка“ и би потопилъ последния.

Корабът се движеше осамотено изъ необятната морска ширь. Наоколо, до гдeto орловиятъ погледъ на наблюдатела стигаше, хоризонтътъ се губѣше въ разлюляната гръдъ на разпънените води, надъ които скоро се спустна тъмна, непрогледна ноќь.

Бълнението се усили значително. Подмѣтанъ почти на всички страни, празниятъ корабъ се тресѣше отъ ударитъ на грамадните вълни, чийто ревъ и бучение зловѣщо се носѣха наоколо.

Радиотелеграфистътъ влѣзе въ връзка съ Родината, гдeto чрезъ радиостанцията, въ опредѣлени промежутъци отъ време бѣ предавано за място-нахождението на най-новия български корабъ „Шипка“, който се бѣше насочилъ вече къмъ носъ Емона.

Когато първите лжчи на изгрѣващето слънце, озариха източния хоризонтъ и корабътъ се намираше приблизително на сто мили отъ родния брѣгъ, неочеквано изъ разпънените води на морето изникнаха очертанията на две торпедни лодки, които съ голѣма скорост, губейки се отъ време на време въ гънките на високите водни планини, бѣзо приближаваха къмъ „Шипка“, чиято обслуга, изкочила на горната палуба, бѣ обхваната отъ известенъ страхъ за въроятните действия на руските торпедни лодки. Нима въ последния мигъ, когато корабътъ бѣше така близко до родния брѣгъ, и моряците се радваха на срѣщата съ своите близки, „Шипка“ би изпитала ударитъ на сѫдбата и тия

на руските бойни кораби, имащи задачата да прекратятъ корабоплаването по водите на Черното море?

Обаче, колкото разочароването отъ внезапната срѣща съ торпедните лодки бѣ горчиво, толкова радостта бѣше по-голѣма и по-нестихаща, когато се забеляза, че това бѣха български торпедни лодки, дошли да посрѣщнатъ кораба и поематъ защитата му до родния брѣгъ. Тогава всички моряци, които се намираха върху горната палуба на „Шипка“ и тия, които имаха възможност да изкочатъ изъ вътрешните помѣщения, лудо замахаха съ шапки и обхванати отъ нестихаща радост закрещяха:

„Наши, наши сѫ! Това сѫ нашите торпедни лодки!“

И дѣлго надъ разпънената водна ширь се носѣше нестихащото мощно „ура“ на моряците отъ „Шипка“, които възторжено приветствуваха срѣщата съ малките бойни корабчета отъ българския воененъ флотъ.

Чувството на народностната гордостъ дѣлбоко се бѣше загнѣздило въ сърдцата на моряците, които съ просълъзени отъ радостъ очи, уповавайки се на сигурната зѣщта на торпедните лодки, уверено направляваха кораба „Шипка“ къмъ родния брѣгъ.

Подхвърляни като малки тресчици, обливани отъ грамадните връхлити вълни и изгубващи се често въ бездната между водните планини, торпедните лодки смѣло продължаваха да се движатъ предъ и въ страни отъ „Шипка“, съ което достойно изпълниха възложената имъ задача, да посрѣщнатъ далечъ въ морето търговския корабъ и, поемайки неговата защита, осигурятъ движението му къмъ родния брѣгъ.

69

## МОРСКИ СОНЕТИ

Константинъ Гинdevъ

### Вълноломъ

Въ замисленостъ — срѣдъ пѣнести талази  
издигналь лобъ гранитенъ — великанъ  
суровъ и мраченъ, гордъ мѣлчи... Елмази —  
разбити капки — кѣпять камень станъ.

И ето съ стрѣвъ стихия бѣзо лази,  
връхлита въ мощній вълноломъ — вулканъ  
изригва — сякашъ завистъ и умрази  
предвѣчни нудятъ ги на вѣчна бранъ...

Но твърдъ отпоръ! Вълните сетни сили  
въ притома яростно сѫ устремили  
къмъ гордия всесиленъ властелинъ!

О, той е неязвимъ! Стена гранитна!  
И менъ кога стрели ме тѣй налитнатъ,  
упазва ме духътъ ми — исполинъ!

### Маякъ

Зловеща, ледна ноќь! Предъ нась, задъ нась вода —  
страхотна бездна! Съ адски вой вълните бѣсни  
подмѣтатъ кораба... Въ безкрайний сводъ небесни —  
заоблаченъ — не свѣти ни една звезда...

Ний плаваме — безъ путь — въ посоки неизвестни  
въ пустинята на тазъ разбунена вода —  
и за спасене безъ надежда навсегда!  
Въ очакване... мѣлчимъ ний блѣдни и несвѣстни!

Д повикъ мощнъ и тревоженъ въ тоя мракъ  
надава корабната гърлеста сирена —  
и безъ отвѣтъ — погльща го стихия разрягена...

Но ей въ далечината мига свѣтъ маякъ!  
О, Боже! Плаваме ний вече ободрени  
къмъ брѣговете тамъ отъ него освѣтени.

69

Крумъ Кънчевъ

## Съ пълни вътрила – напредъ! |

Ние, приятелите на сините води, можемъ съ радост да се поздравимъ: варненският морски спортен отредъ застъпва вече въ своята дейност и въстроходството. Идете на спортивния пристанъ и вие ще видите редомъ съ стреловидните шестгребни и осемгребни лодки около дузина въстроходки — нарочно строени съ яхтенски обликъ и качества или пригодени за въстроилно стъкмяване.

Когато водите на отредническата плавалня се пъннат отъ мургавите мускулести тѣла на млади плувци, когато гребните лодки неспирно сѫт въ движение, браздите очарователния варненски заливъ, въ сѫщите мигове, една следъ друга се откъсват отъ котвените си стоянки бѣлокрилите въстроходки, вешто насочвани къмъ близки и далечни цели отъ обучени и смѣли спортсти. Това, което преди година—две бѣше блѣнъ и стремежъ, днесъ клони къмъ обнадеждаващо осъществяване.

Наистина, въстроходното дѣло на Отреда бележи своите първи стъпки. Но като колкото за воюванията му сѫт по-безшумни и скромни, колкото повече упоритост и любовь е вложено въ това ново творчество, за да се преодолѣятъ прѣките на единъ трънливъ и задръстенъ путь, толкова повече крепнатъ духоветъ на всепреданните въстроходни ратници, възпламенени отъ вѣрата въ своя успѣхъ. Почти всѣки отъ тѣхъ е преминалъ труженническиятъ години, презъ които търпеливо и грижовно е изучавалъ плувната и гребната сръдности — и е гордъ, че съ съ зреѣлостта на дълготрайния поучителенъ моряшки опитъ може да се посвети на въстроходното подвизаване, да застъпи благородния „спортъ на спортоветъ“.

Опиянени отъ неизразима любовь къмъ плуването подъ вътрила, шепата въстроходци отъ Отреда денъ изъ денъ възрастватъ съ облика на сѫщински „стражи и спътници на вихрите“, съ които влизатъ едновременно въ съюзъ и борба. Навремени за тѣхъ просторниятъ варненски заливъ се оказва малъкъ — и не сѫт рѣдки вече случаите на добре замислените и сполучливо извършени въстроходни плавания до по-далечни кяхтове, каквито сѫт хижа Родни Балкани, рѣка Камчия, градъ Балчикъ, при участието на нѣколко лодки, а сѫт отбелязани единични набѣзи до Бургасъ, Созополь, Царева рѣка и другаде.

Но всѣкога скромни, отредниците сѫт привърженици на безшумното дѣло. Състезателни прояви предъ зрители тѣ устрояватъ много на рѣдко, макаръ че уредбата и изнасянето на едно състезание представя добра възможност за приобщаване на по-голѣмъ крѣгъ люде къмъ морето, а въ сѫщото време е пробенъ камъкъ за годността на състезатели и уредници.

Така, напримѣръ, на 3 августъ, т.г. недѣля, бѣха устроени въстроходни състезания, повече опитни, отколкото показни. Можеби затова не бѣха и разгласени, както това се върши въ подобни случаи.

Възеха участие седемъ въстроходки, които имаха задачата да покриятъ повече отъ 12 километри, като проплаватъ разстоянието Морскиятъ бани — носъ Галата—Лазуренъ брѣгъ—Морскиятъ бани.

При силенъ поривистъ западенъ—северозападенъ вѣтъръ, който изпрѣваше по пътя на въстроходните обслуги редица отъ трудности и опасности, състезанието завърши успѣшно, като не само бѣрзината и изкуствното водене на три отъ лодките (Зеница, Бездѣлникъ и Викингъ) означава постижение, но и пристигането до крайната цель на оставатъ лодки, безъ нещастни случаи, макаръ и съ закъснение...

Въ близкия обсегъ на „Цельта“ е истински празникъ. Многобройните зрители съ неспирно внимане и възбуда следятъ хода на бѣрзолетните лодки, съ одобрителни възгласи и похвали, посрещатъ една следъ друга завършващи опредѣления пробѣги. А спортистите — морни отъ напрежение и горди предъ плодоветъ на неуморното и усърдно усояване на въстроходното изкуство, съ блѣснали отъ борчески устремъ очи, се заричатъ да работятъ все повече и по-успешно като безименни труженици въ светото име на морска България.

Да говоря ли за слаби страни, показани отъ уредниците на състезанието, да изброя ли грѣшки, сторени отъ спортните сѫдии, въ чито рѣже е правото и дѣлга да отсѫдятъ всѣкиму място споредъ постигнатото, да разкажа ли за преумората на състезателите, които трѣбваше да употребятъ нѣколко часове за прибиране въ спортивния пристанъ, проправяйки съ свръхчовѣшки усилия путь срещу развилнѣлия се буренъ вѣтъръ?... Това сѫт допълнителни нерадостни подробности, които по право влизатъ въ съмѣтката на всѣко състезание. И странно, въ тѣзи нежелателни грапавини и тѣгостни нелепици сѫт внедрени съкровищните зърна на поуката!

Ето, днесъ съмъ въ отредническия станъ, заобиколенъ отъ отредници, съ които съмъ дѣлълъ тѣжи и радости, въторзи и мечти, всички доблестно дали доказателства, че сѫт вѣрни приятели довѣръ на сините води, които въ миговетъ на плуването, гребането и въстроходство свещенодействуватъ, ржководен отъ неуяснявашата свѣтлина на своите морелюбски сърдца.

И тукъ — въ любимото училище за воденъ спортъ и ковачница на моряшки и народностни добродетели — обкръжени отъ гребла, котви, спасителни ризи, въстроупорни свѣтилища и лодъчни трибагреници, вдъхновените отъ отредници образуватъ сѫщинско бойно ядро, въ непрестаненъ походъ къмъ морето.

— Разнолики и ненапълно пригодни за съвършено въстроходно спортуване сѫт нашите лодки, малко сме на брой и осъждни сѫт нашите срѣдства... Ние знаемъ, че днесъ ще се строши стожерътъ на една лодка, утре друга ще гмурне своите вътрила и тѣло въ студените развълнувани води подъ напора на вихъра, другъ путь, ядовитъ вълнобой въ прибрѣжни скали ще разбие изнурения станъ на нелесно придобито корито. Но ние работимъ и нѣма уплаха и колебание да смразятъ нашите пламтящи сърдца. По-мѣдри и знаещи ще възрастнемъ, за да виждаме въ въстроходството повече една славна, отколкото опасна дейност...

Виждамъ изопнати, бронзови, образцово из-

вяни мищи. Виждам очи, които блъстят и съогъня на младостта, силата и красотата говорят повече от най-изразителните, златни слова. Слушам трепетът на смълни сърдца, които съ обич и дъло съ стремени да служат безспиръ на морето и на България... Това съ шепата вътрюходци от варненския морски спортен отредъ, сбрана

въ малобройна, но въ гранично неразбиваема дружинка подъ знамето на апостолска морелюбска служба!...

И вместо обширна възхвала и красноречивъ и мъдъръ благословъ, азъ изричамъ кратко, но братски сърдечно пожелание: „Съ пъленъ вътъръ, напредъ и все напредъ, смълни вътъходци!“

69

## Изъ живота и дейността на организацията

Въ заседанието си отъ 25 юли т. г. Главното управително тѣло утвърди първото управително тѣло на новообразувания клонъ на организацията ни въ гр. Охридъ, както следва: Председателъ: Любенъ Поповъ (пом. кметъ на гр. Охридъ). Подпредседателъ: Спиро Яневъ. Секретаръ: Петър Лешаровъ. Касиеръ: Владо Късевъ. Домакинъ: Христо Филевъ. Зав. спорта Любенъ Годоровъ — началникъ на пристанището. Съветници: Христо Грунчевъ, Методи Панчевъ. КОНТРОЛЕНЪ СЪВЕТЪ: Председателъ: Г. Бисеровъ — даначенъ началникъ. Членове: Любенъ Чакъровъ и Зафиръ Чорбевъ.

— Дълводителът на канцелариата на Главното управително тѣло е посетилъ отъ 13 юли до 21 с. м. клоноветъ въ Русе, Орѣхово, Свищовъ и градъ Тутраканъ, кѫдето съ подготвени условията за образуване на новъ клонъ. Въпрѣки особенътъ условия, въ които се намира страната, клоноветъ поддържат своя животъ и развиватъ дейност на мѣстна почва.

— Членътъ на Провѣгителния съветъ при Г. У. Т., Т. Горановъ, посети на 12 и 13 юли т. г. Силистра и Добричъ въ връзка съ проучване възможността да се създадатъ клонове на организацията и да се организиратъ детски морски лѣтовища отъ сѫщите градове.

— На 26 и 27 юли т. г. Варненскиятъ спортенъ отредъ предприе излѣтъ съ гребните си лодки до Балчикъ и обратно. На 27 юли съ били произведени демонстративни състезания съ юнкератъ отъ морското училище. Състезанията съ предизвикали голѣмъ интересъ. Условията за образуване на клонъ отъ организацията ни въ града съ на лице.

— На 27 юлий т. г. Варненскиятъ спортенъ отредъ е кръстилъ и осветилъ спортните лодки на отреда на клона въ Охридското езеро. По този поводъ отъ Охридъ ни пишатъ:

На 27 юли т. г. клонътъ ни устрои скромно тържество — кръщаване спортните лодки съ имената на Царското семейство. Кръстници бѣха: на лодка „Царь Борисъ III“ — мѣстниятъ началикъ на гарнизона, капитанъ Каменаровъ на лодка „Царица Иоана“ — околийскиятъ управителъ Г. Радковъ, на лодка „Ки. Симеонъ Търновски“ — председателъ на културния комитетъ т. П. Савиновъ и на лодка „Ки. Мария Луиза“ — началикъ на пристанището Г. Л. Годоровъ.

Следъ тържеството се устроиха показни гребни и плувни състезания: Оригинални и мили бѣха малките ратници на морската идея, 7—8 годишните отредници, които, седнали въ коритата за пране съ малки лопатки, си оспорваха палмата на пръвенството.

— На 31 юли т. г. Главното управително тѣло на организацията въ пъленъ съставъ на членоветъ му отъ гр. Варна бѣше посетено отъ Директора на водните съобщения, г. Георги Неновъ. Председателътъ на главното управително тѣло поздрави новия директоръ на водните съобщения отъ името на цѣлата организация и му изрази готовността на организацията да сътрудничи въ изграждане дѣлото на Морска България.

Директорътъ на водните съобщения изтъкна, че винаги е ценѣлъ голѣмото значение на организацията Б. Н. М. С., която е отбелаяла до сега толкова постижения въ областта на морската ни идея и е дала главните дейци, както въ дирекцията на водните съобщения, така и въ нейното ведомство. Поставяйки на преденъ планъ обществената страна на всички голѣми въпроси, които интересуватъ дирекцията, той счита че Б. Н. М. С. ще продължи да биде факторъ за обществено въздействие, което ще биде толкова по-резултатно, колкото по-тѣсно вървятъ ръка за ръка ржководството на дирекцията и Б. Н. М. С.

Всички разисквания минаха въ пълно единомислие и задушевностъ, съ което се подчертава още веднажъ сѫществуващото пълно единодушие върху голѣмите въпроси, интересуващи Морска България.

— Въ заседанието си отъ 31 августъ т. г. Г. У. Т. реши: Предъ видъ на събитията, които се развиватъ, общобългарскиятъ гребни и плувни състезания презъ този сезонъ да не се провеждатъ.

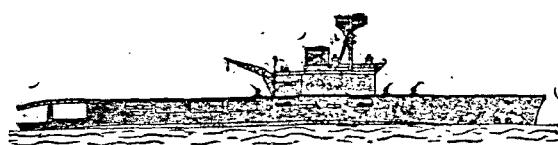
Г. У. Т. препоръчва тамъ, кѫдето има условия, да се произвеждатъ демонстративни и клонови състезания.

— Въ сѫщото си заседание Г. У. Т. утвърди управителното тѣло на Бургаския клонъ за 1941 година, както следва: Председателъ: Инжен. Богданъ Ганчевъ. Подпредседателъ: Инжен. Л. Русевъ и Коста Буббовъ. Секретаръ: Иванъ Райновъ. Ка-снеръ: Любомиръ Георгиевъ. Домакинъ: Сотиръ Кузмановъ и Съветници: Стефанъ Николовъ, Георги Кожухаровъ, Петко Загорски и Матей Матевъ. КОНТРОЛЕНЪ СЪВЕТЪ: Председателъ: Асенъ Минковъ. Секретаръ: Деянъ Тухчиевъ и Членъ: Любомиръ Поповъ.

— Поради събитията презъ лѣтния сезонъ не можаха да се организиратъ детски лѣтовища на клоноветъ, макаръ че се направиха всички приготовления за това.

Само Плѣвенскиятъ клонъ организира и изнесе съ успехъ и тази година морското съ лѣтовище. Лѣтовището бѣше уредено въ училището „Св. Кирилъ“, въ гр. Варна. Лѣтуването трая отъ 16 юли до 12 августъ. Лѣтуваха на една сѣмѣна всичко 66 деца, отъ които момчета 42 и момичета 24, съ 7 ржководители и 5 души прислуга. Лѣтуването премина напълно спокойно и съ ний-добри резултати за лѣтовищетъ.

— Въ редъ срещи между председателя на организацията и ржководството на организацията „Бранникъ“ се създъгдоха връзки съ тази организация и се уясни бѫдещата съ мѣстна дейност. По сѫщия поводъ и въ връзка съ писмото № 0106 отъ 3 юли т. г. на „Бранникъ“ Г. У. Т. изпрати на ржководството му двѣ изложби за целите и дейността на Б. Н. М. С., до сега и за организирането и развитието на водния спортъ подъ ржководството на Б. Н. М. С., като се изпратиха и всички излѣзи до сега печатни издания, за да се упознае сѫщността и досегашната дейност на нашата организация.





Изгледът от пристанището и заливчето на гр. Каварна

### Съдържание:

1. Главна дирекция на водните съобщения — В. Игнатовъ; 2. Новото въ морската ни политика — Ал. Маноловъ; 3. Свобода на моретата — В. П.; 4. Англия и нейното господство по море — Александър Ганчевъ; 5. Въздушни десанти въ морската десантна операция — Кап. II р. Недългевъ; 6. Бългото море въ нашите народни пъсни — Ем. Мутафовъ; 7. Морска съдба — Д. Роеvъ; 8. Къмъ родния бръгъ — Кап. лейт. Куюджуклиевъ; 9. Морски сънети — Константин Гинdevъ; 10. Съ пълни вътрила — напредъ — Крумъ Кънчевъ; 11. Изъ живота и дейността.

Редакционенъ комитетъ: лейтенантъ В. Паспалеевъ, д-ръ П. Д. Скорчевъ, инж. I р. Тр. Ивановъ.

## МАШИННА ФАБРИКА Е. МЮЛХАУПТЪ & СИЕ

А. Д.

Основана въ 1907 год.

РУСЕ

### ПЪЛНИ МЕЛНИЧНИ ИНСТАЛАЦИИ

Шелмашини  
Тарараспиратори  
Универсалки  
Постаменти за камъни  
Двойни валцове  
Планзихтери  
Грисмашини  
Филтри  
Вентилатори  
Деташьори  
Елеватори и др.

### ВОДНИ ТУРБИНИ

„Францисъ“  
„Пелтонъ“  
„Спирални“

### Чугунени тръби за водопроводи

Всички фасонни парчета  
Фитинги

Спирателни кранове

Пожарни хидранти

### Всички видове машини и части

Обработени

Полуобработени

Моторни глави и др.

### ЗЕМЕДЪЛСКИ МАШИНИ

Вършачки  
Редосъялки  
Леночукачки

# ИСКОВИЧЪ & ЛЕВИ А. Д.

Придворни доставчици  
РУСЕ – СОФИЯ

фабрика за химически произведения и текстилни изделия.

Телефони: Русе: 22-33 и 22-34 — София: 3-27-67.

## Първа Българска Петролна Индустря А. Д.—Русе петролна рафинерия

Производство на бензинъ, петролъ, газолъ, пижура

Вносъ на всички видове петролни деривати.

Генерално представителство на световно известните американски масла „Сънъ Ойлсъ“. Телефонъ 2851.  
Телеграми: Рафинерията.

## Българско Акционерно Дружество „ПОСТОЯНСТВО“—Русе

Производство на всъкакви памучни, ленени, коно-  
пени и полуутени платове и близенти.

Телефонъ 26-91.

## „ЮТА“

Акционерно дружество — Русе

Телегр. адресъ: „Юта“ Телефонъ 25-55.

## “ФАРЪ”

ЦЕНТРАЛА: РУСЕ

О. О. Д-ВО

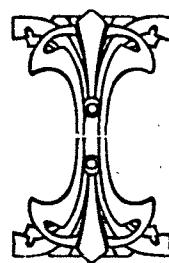
Телефони: Кантора № 22-72  
Рафинерия № 24-63

Телегр. адресъ:  
ФАРЪ—РУСЕ.

БЕНЗИНЪ, ГАЗЪ, ГАЗОЛЪ, ПИЖУРА

Приема и изпълнява бързо и акуратно поръчки.

Продава цинкови, железни и ламаринени варели от всъкакъв литражъ.



## Иосифъ Едуардъ Риглеръ

БЪЛГ. АКЦ. Д-ВО

за Книжна, Търговия и Индустря

Тел. № 20-87

РУСЕ

Печатница „Войниковъ“ — Варна — Тел. 26-82

# Българска Земедѣл. и Кооперативна Банка

## НАРОДНО УЧРЕЖДЕНИЕ

за

ОБСЛУЖВАНЕ СЪ КРЕДИТЪ БЪЛГАРСКОТО  
СТОПАНСТВО И КООПЕРАЦИИ

Основано въ 1864 година.

КАПИТАЛЪТЪ Е НЕОГРАНИЧЕНЪ

ОБСЛУЖВА СЪ КРЕДИТЪ:

Земедѣлските стопанства, земедѣлските кредитни и кооперативни потребителни сдружения, тѣхните съюзи и водните синдикати; занаятчийскиятъ кооперации; популярните банки и тѣхните съюзи.

**Доставя:** Земедѣлски оржия и машини, подбрани семена за посевъ на зърнени храни и фуражъ, меденъ сулфатъ (синъ камъкъ) за пръскане и предпазване лозята и овощните градини отъ болести и за защита отъ паразити; купува бакъръ, дървенъ материалъ, смазочни и горивни материали; занаятчийски материали и пр.

**Посредничи:** за продажба и износъ на земедѣлски производствения, събиращи отъ кооперативните сдружения: тютюнъ, пашкули, розово масло, прѣсни, сухи и консервираны плодове, зърнени храни и фуражъ, мешини, сахтиянъ, килими и др.

**Извѣршва:** всички банкови операции, приема спестовни влогове, срочни и безсрочни, при най-износни условия.

---

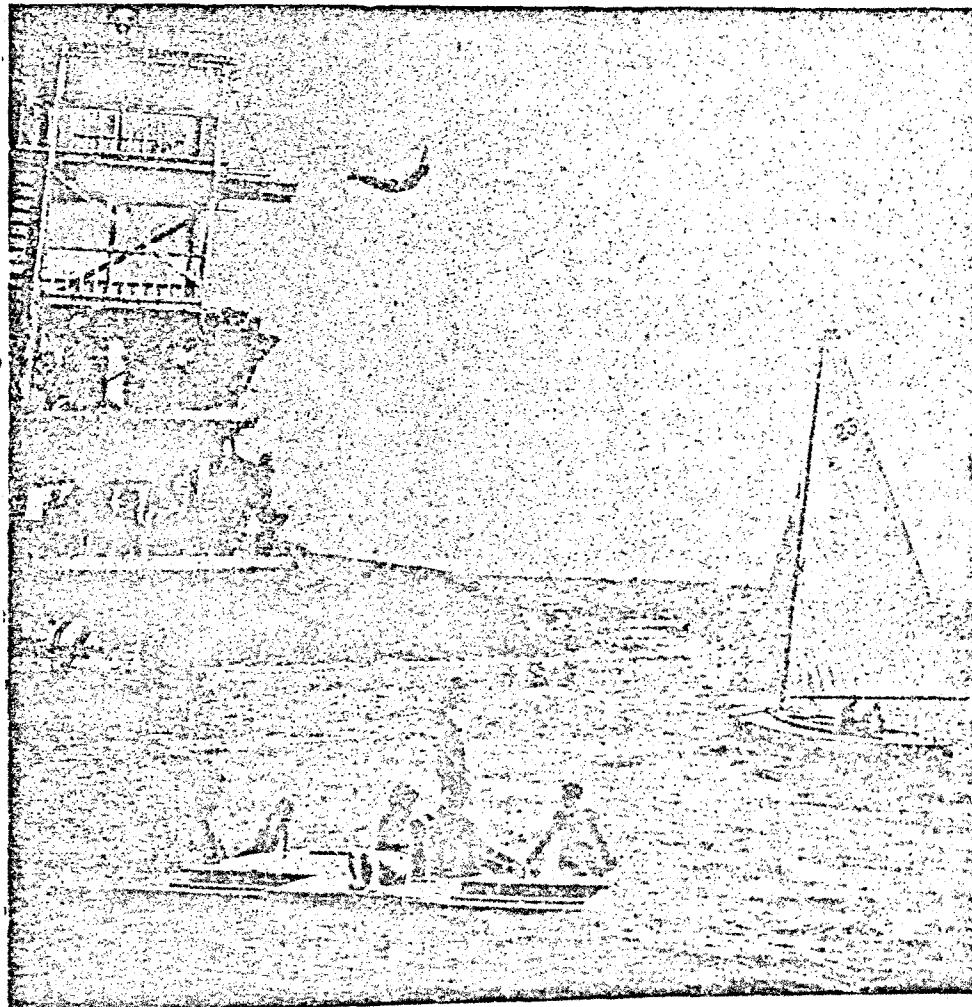
Седалище и управление въ София

112 клона и 53 агенции въ всички производителни, земедѣлски градове и села. 250 популярни банки въ цѣлата страна, които извѣршватъ влогово-акредитивна служба.

ПОСЕТЕТЕ ВАРНА

ПОСЕТЕТЕ ВАРНА

# ЦАРИЦАТА на ЧЕРНО МОРЕ



ЕДИНСТВЕНИЯ  
по своето  
мѣстонахождение  
и климатъ  
морски курортъ  
въ юго-източно  
Европа.

Великолепенъ плажъ. Най-модерно уредени морски студени и топли бани.

Всъкакъв видъ морски спортъ. Ручъ-банъ (водна пързалка). Максимална лѣковитостъ.

Категоризирани и нормирани хотели, пансиони, вили, квартири и ресторантни.

50% намаление за пѫтуване по Б. Д. Н. презъ сезона.

Чудни околности за екскурзии и излазти, красива природа.

Всъкдневни концерти обѣдъ и вечеръ въ морското казино. **Д А Й Н С И Н Гъ-БУАРЪ.**

Устройване морски тържества и забави.

Изборъ на „Царица на пляжа“. Музикални тържества.

## КУРОРТЪ „СВ. КОНСТАНТИНЪ“

Прелестно кѫтче край морския брѣгъ за истинска почивка и отмороз.

Плажъ — морски топли и студени бани. Първокласенъ ресторантъ. Джазъ. Дансингъ.

Хотела ремонтиранъ. Стайнъ снабдени съ текаша изобилна вода. Апгажиране стайнъ предварително.

Редовна автобусна връзка съ града.

# Българско Търговско Паравходно Дружество

## — Варна. —

БЪЛГАРИ,

Подкрепяйте родното корабоплаване! Въ мирно време търговският флотъ носи благополучие на страната, въ военно време силният флотъ е гаранция за по-сигурното опазване границите на отечеството ни.

Утре, когато моретата ще бъдат свободни и българските кораби забродятъ къмъ близки и далечни пристанища, всички тонъ българска стока тръбва да бъде товарена на български паравходъ.

За което и да е пристанище, ако има да товарите, най-напредъ потърсете български паравходъ.

## БЪЛГАРСКОТО ТЪРГОВСКО ПАРАХОДНО Д-ВО ПОДДЪРЖА:

1. Пътническа — стокова линия по българското крайбръежие.
2. Пътническа — стокова линия до пристанищата на Палестина и Египетъ
3. Пътническа-стокова линия до Айверсъ и всъко западно-европейско пристанище на Континента и Англия — при достатъчно товаръ.
4. Летни туристически пътувания до Цариградъ и обратно.
5. По споразумение, може да се отправи паравходъ до всъко пристанище на Черно и Средиземно морета.

Пътувайте и повъроявайте стоките си на паравходите на Българското Търговско Паравходно Дружество, дало достатъчно доказателства на добъръ пазител на интересите Ви.