



ДЪРЖАТА САМО СЪ ДАРИЯ
ИМА ЕДИНЪ ЮМРУКЪ
ДЪРЖАВА СЪ ДАРИЯ
И ФЛОТЪ - ГИ ИМА ДВА!

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

ДВУСЕДМИЧНИКЪ ЗА МОРИКА ПРОХРЪТА И ОБНОРА

ДЪКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Година I.

Варна, 16 януарий 1935 год.

Брой 8.

За посещенията.

Думата е за ония, установени, като международенъ морски обичай, посещения, които се правятъ отъ военнитѣ кораби при разни случаи.

Военниятъ корабъ е олицетворение на силата и мощта на държавата, чието знаме той носи. За това и посещениято, и начина на посрещанието въ тоя случай иматъ особенъ представителенъ характеръ.

Заеднообразие, възприети сж общо-задължителни правила, по които се извършватъ тия посещения и други незадължителни правила, по които се отдаватъ разнитѣ почести. Въ еднитѣ и другитѣ е прокарано едно начало на еднаквостъ: да се прави онова, на което може да се отговори по сжщия начинъ. Целта на посещениято се указва предварително. За официалнитѣ посещения сжществуватъ много и твърде разнообразни поводи. За това не бива непременно да се предполага политическа мисия при подобни случаи, макаръ че флотитѣ сж най-мощния лостъ на дипломацията. Продължителността на плаването, начинътъ и целта на учението, необходимостта отъ почивка и отъ освежаване на запаситѣ сж обикновенни и най-чести причини за посещения. При все това, посещенията въ всички случаи сж знакъ на внимание, а сжщевременно и желание

да се покаже своята „силна страна“.

Отъ 11. до 16. т. м. гостуваше въ Варна, английскиятъ кръстосвачъ „Лондонъ“, който идва за пръвъ пътъ въ България. Той е подъ флага на командира на I-а разузнавателна ескадра к.-адмиралъ Търнъ.

Следъ войната, особено презъ последното десетолетие, насъ ни посетиха съ различни видове кораби, почти всички велики сили (Англия, Италия, Франция, Америка), а въ последнитѣ 2—3 години и всички наши съседи. Всички показаха новоститѣ си, съ които се гордѣятъ предъ свѣта. Внушителни американски изтрѣбители, съ красиви линии италиански изтрѣбители и подводници, образцовъ учебенъ французки корабъ, великолепно, излъчващи мощъ и дисциплина, английски кръстосвачи: тѣ всички достолепно представляваха признатото могъщество на своитѣ държави.

Нашитѣ съседи, колкото и млади да сж, не останаха по назадъ. — Успѣли на време да се приготвятъ, днесъ тѣ сж щастливи, че иматъ съ какво да се покажатъ предъ свѣта. Не закъснѣха и на насъ да укажатъ внимание — и да ни се похвалятъ.

Ние посрещнахме всички съ еднакво внимание. На всички указахме нашето гостоприемство, което ги предразполагаше

къмъ откровенностъ и желание за сближение. И винаги нашитѣ гости сж оставали доволни. Задоволството си тѣ изразяваха съ пожелания за общо сътрудничество въ мирнитѣ и културни начинания за напредъкъ и настойчива покана да ги посетимъ... Хубави пожелания и тѣжни до болка... Та кой не би се смутилъ отъ една, макаръ и чистосърдечна покана да се върне визитата при тази участъ, която ни се отреди? Кой не би почувствувалъ при какво неравенство спрѣмо свѣта сме поставени...

И при всѣко изпращане, когато нашитѣ гости си взематъ последно сбогомъ съ Варна и я осветяватъ съ прожекторитѣ, намъ ни става още по тѣжно, припомняйки си поканата „заповѣдайте у насъ — върнете ни визитата“ — Но кога и съ какво? — Кога България ще може да покаже предъ нашитѣ съседи и по-далечни народи своята мощъ на морето. Кога нашето военно-морско знаме ще бъде поздравено съ топовни гърмежи отъ онѣзи, които ни посетиха? Българинътъ достойно може да представи своето знаме и на море, стига само да му се даде възможностъ да има съответни кораби, отговарящи на нуждитѣ ни, като страна граничаща съ морето и голѣмата международна рѣка.

— Не се надѣгаме и да очакваме...

Нашите покойници.

Преди 16 години, на 13. януарий 1919 год., угасна единъ много полезенъ за бедната ни морска книжнина и мисълъ животъ, който обещаваше да бжде още по-полезенъ и цененъ за токущо зародилата се българска морска идея и нейната пропаганда всрѣдъ народа.

Георги Антоновъ е роденъ на 13. септемварий 1886 год. въ гр. Свищовъ. Като 14-годишенъ младежъ, той е постъпилъ въ Военното училище, което е следвалъ и завършилъ съ отличие, като артилеристъ, въ 1906 г. Обаче още въ училището е била определена неговата бъдеща кариера, като морякъ; трѣбвало е да се изпратятъ двама портопей-юнкери въ флота. Антоновъ е издържалъ пръвъ изпита и той бива изпратенъ, като подпоручикъ, на служба въ военния ни флотъ, където въ 1908 год. завършва морския офицерски курсъ, а по-късно, въ 1912 год., за да завържи и допълни военноморското си образование, бива изпратенъ да се специализира въ минните офицерски класове въ Кронщадъ (Русия).

Войните отъ 1912 и 1914 години му потрѣбватъ да свърши класа, макаръ че на два пъти ходи за това въ Кронщадъ. Намѣсата на България въ общата война презъ 1915 год. го заваря Н-къ на Минната Отбрана на Бломорския ни брѣгъ. Презъ 1916 г. той бива назначенъ командиръ на торпедоносецъ въ Черноморската частъ. Къмъ края на 1918 год. е изпратенъ за командантъ на кюстендженското пристанище за да свърши въ началото на 1919 год., следъ кратко боледуване отъ петнистъ тифъ, живота и службата си.

Нѣкакъвъ фатализъмъ преследваше тоя човѣкъ и неговите близки. Дошелъ на Божия свѣтъ на 13 число, той трѣбваше пакъ на 13 число да го напусне. Роденъ на Дунава, влюбенъ въ Бѣлото море, мечталъ да работи на морското поприще, той трѣбваше да умре на брѣга на Черно море съ разбити мечти за морското величие на България, тъкмо въ момента, когато ней отнемаха Бѣломорието и когато ѝ



КАПИТАНЪ ЛЕЙТЕНАНТЪ ГЕОРГИ АНТОНОВЪ

згърбяваха да има воененъ флотъ... Той привлече въ служба на родното море по-малкия си братъ Лефтеръ, който достигна до чинъ мичманъ II р., и малко следъ загубата на по-големия братъ, трѣбваше и той да намѣри смъртта си въ водите на Черно море, като морски ловецъ. Една година по-късно, при едно бедствие, мѣтниятъ Дунавъ отне живота на още единъ братъ на това нещастно семейство, живѣло винаги до водната стихия и пожелвало три скъпоценни млади живота все заради сжщата стихия...

Кап. лейт. Антоновъ е билъ единъ отъ рѣдките труженици въ изграждане на българската морска култура.

Служейки като морски офицеръ, той покрай правитѣ си служебни дължности, съ жеръ се е борилъ

за просвѣтата на българина въ морско отношение. Той е единъ отъ голѣмите ратници за преуспѣването на морската идея, като основа за напредъка на България.

Нѣма областъ въ разрабѣтката на тая идея, въ която той не се е намѣсилъ. Той усърдно пише въ всѣкидневния и воененъ печатъ за да обяснява значението на морето и флота. Преведе и издаде на български ценното съчинение на италианския капитанъ Болати ди С. Пиеръ: „Кратъкъ очеркъ по морската политика“. Той горещо се застъпва за морското училище, като настоява за неговото сериозно обзавеждане. Пише ръководство по морско дѣло за да попълни една празнота въ нашата морска книжнина.

Бидейки на служба презъ 1913 г. на токущо завзетия Бѣломорски брѣгъ, той се прониква отъ голѣмото му значение за бъдещето на страната и става апостолъ за културното и етническо овладѣване на Бѣломорието. Той има нещастieto да доживѣе отнеманieto на Бѣло море отъ България. Като протестъ той написва хубавата си книга „Нашата южна граница“.

Георги Антоновъ бѣше голѣмъ родолюбецъ и единъ отъ първите пионери за прочистване езика ни отъ чужди „купешки“ думи.

Най-голѣмата заслуга на Георги Антоновъ е, че той е единъ отъ първите проповедници на морската идея и ратникъ за основаването на морски съюзъ.

Паметта на Кап. лейт. Антоновъ ще остане една отъ ценните въ дѣлото за изграждане на морска България.

Поклонъ предъ тази паметъ на заслужилия български морякъ.

Г. С.

Всѣка държава, която иска да стѣпи на собствени крака, трѣбва да има брѣгъ, а за да запази брѣга, трѣбва да има флотъ.

МОРСКА МИСЛА

НЪКОИ МИСЛИ ПО ОТБРАНАТА НА МОРСКИТЕ НИ БРЪГОВЕ.

Всѣкой път, когато е ставало дума да се създаде единъ по-отговарящъ на нуждитъ за отбраната на морските ни брѣгове флотъ, се е възразявало, че той ще струва твърде скъпо и че би било много по-изгодно за съкровището, ако отбраната на крайбрежието ни се организира на базата на брѣгова артилерия, допълнена съ сухопътни войски и авиация.

Несъстоятелността на горното е очевидна и да се убедимъ въ това нѣма нужда отъ много и особени доказателства.

Ако приемемъ, че по нашия черноморски брѣгъ, дълъгъ 312 км., ще се създадатъ само две приморски крепости, едната въ Варна и другата въ Бургасъ, въ най-благоприятния случай, сферата на влияние на тия две крепости не ще се простира на повече отъ 15—20 км. северно и южно отъ най-изнесенитѣ пунктове на двата залива. Следователно, на пълно разположение на противника ще останатъ още много брѣгози участъци отъ крайбрежието, които при известни благоприятни метеорологически условия, даватъ достатъчно удобства за произвеждане на десанти.

Но да допуснемъ, че съ създаването на тия две само приморски крепости и съ поставянето въ тѣхъ на значителни гарнизони и достатъчно въздушни сили, действително, ще се достигне обезпечаването на нашето крайбрежие отъ десанти.

Нека сега видимъ, какво би струвало артилерийското въоръжение и фортификационнитѣ постройки на тия две даже отъ импровизиранъ характеръ морски крепости.

Преди да пристъпимъ къмъ отговора на тоя въпросъ, ще отбележимъ, че числото на нѣколко орджия, необходими за отбраната на известенъ брѣгови участъкъ, не се определя произволно, а въз основа на известни норми, дадени отъ теорията и практиката и съображения, които се налагатъ отъ мѣстнитѣ условия, а именно:

1) Отъ силата и въоръжението на неприятелския флотъ, който ще действува срещу тоя участъкъ.

2) Отъ количеството и качеството на подвижнитѣ сръдства (флота), който ще противодейства на противника.

3) Отъ мѣстнитѣ топографически и хидрографически свойства, на брѣ-

говетъ и подстъпнитѣ къмъ въпросния участъкъ.

Нека за фиксиране на мислитѣ изоставимъ многото крайбрежни пунктове и участъци, макаръ и удобни за десанти но съ по-второстепенно значение, а говоримъ само за приморскитѣ крепости Варна и Бургасъ.

Въ настоящия моментъ, по силата на Севърския договоръ, дессажно Босфора и Дарданелитѣ, въ Черно море могатъ да действатъ флотитѣ на всички държави безъ изключение. Въ нашия разчетъ, обаче, ние не ще се считаме съ голѣмитѣ флоти на великитѣ държави, макаръ, че въ началото на голѣмата война, българскиятъ Деде-Агачъ бѣше бомбардиранъ отъ английски, френски и японски кораби и нашитѣ войски на южния фронтъ се сражаваха съ сенегалци и какви не още народности. За база ще вземемъ флота, даже не и на Гусия, защото тѣмъ отношение на насъ е първо много голѣмъ, а по-слабия — тѣмъ на Турция.

Като имаме предъ видъ и новитѣ строежи на Турция, нѣма да направимъ грѣшка, ако приемемъ, че при единъ евентуеленъ конфликтъ съ последната, предъ нашитѣ брѣгове може да се яви единъ турски флотъ, съ едно общо вторжение състояще се отъ около: 50—60 орджия отъ голѣмъ калибъръ и 120—150 орджия отъ сръденъ и малкъ калибъръ. Спсредъ установенитѣ отъ теорията и практиката норми, само за отбраната на Варна и Бургасъ отъ единъ такъвъ флотъ, изключително съ артилерия, на брѣга на участъка на всѣки отъ двата залива би трѣбвало да имаме поне по $\frac{1}{3}$ отъ общото число орджия, съ които ще разполага неприятелскиятъ флотъ, или общо за артилерийската отбрана на двата залива ще трѣбва да имаме 35 до 40 орджия отъ голѣмъ и 100—120 такива отъ сръденъ и малкъ калибъръ. Общата стойностъ на тия орджия, включително батареитѣ, погребитѣ, казармитѣ и другитѣ инсталации за произвеждане на стрелбата и за командването, ще възлѣже на около 6 милиарда лева, при личенъ съставъ въ мирно време не по-малко отъ 3,000 долни чинове и 100—150 офицери и това безъ да влизатъ въ разчета необходимитѣ суми за укрепяването и въоръжаването на въпроснитѣ пунктове и

отъ къмъ сушата и за организиране на противовъздушната отбрана.

Това въоръжение е разчетено при най-благоприятнитѣ условия за насъ. Като се има предъ видъ, обаче, че както Варненскиятъ, тъй и Бургаскиятъ заливи сж толкова широки, че единъ неприятелски флотъ (и мѣстлъ да действа поотдѣлно срещу батареитѣ разположени по дветѣ страни на залива, за да ги подбие по части, безъ да се излага твърде много на едновременния огънь на батареи отъ дветѣ страни, тогава числото на необходимитѣ ни орджия би трѣбвало да се смѣта 2 или $1\frac{1}{2}$ пъти по-голѣмо отъ посоченото по-горе.

Въ този разчетъ не се взематъ предъ видъ сухопътнитѣ сили, които ще бждатъ ангажирани съ отбраната на крайбрежието, които нѣма да бждатъ малко и които биха били използвани много по сплучливо на сухопътния фронтъ.

Очевидно е отъ изложението, че само четвъртината отъ тази колакална сума би била достатъчна да си създадемъ и поддържаме най-силния и боеспособенъ флотъ на Балканитѣ, флотъ разбира се не отъ броненосци и кръстосвачи, а отъ брѣгови и минно-позиционни сръдства, достатъченъ обаче, да противодейства на всѣко неприятелско нахлуване отъ къмъ морето и въобще за отбраната на крайбрежието ни.

За това всички малки държави, които не преследватъ голѣма политика, съ огледъ на географското положение на държавата, дължината на крайбрежието, търговско-економическитѣ и политическитѣ си интереси, за отбраната на своитѣ брѣгове поддържатъ малки отбранителни флоти, съразмѣрни и организирани съобразно нуждитѣ имъ, отъ което общо правило, като че ли само ние се опитваме да правимъ изключение.

Следователно, най-разумната и единствената възможна база за организиране отбраната на крайбрежието ни е създаване на единъ лекъ отбранителенъ флотъ, състаенъ отъ минно-торпедни кораби — подводници, торпедоносци, подпомогнати отъ самолети и достатъчно минни позиции.

онии сръдства (мини и бръгови орждия).

За правотата на горното, ние имаме много прѣсни и извънредно поучителния примѣръ: — бомбардировката на Варна отъ руския флотъ на 27. Октомврий 1915 г. Нека не се забравя, че Варна тогава не бѣ спасена отъ бръговитѣ батареи на крепостта, които не дадоха даже единъ изстрелъ, а отъ двата подводника, които атакуваха ескадрата и я принудиха да прекрати стрелбата и при най-голѣмъ ходъ да се отдалечи.

Вече е крайно време да се отърсимъ отъ досегашнитѣ си предразсѣдци по отношение отбраната на нашегo крайбръжие.

Отъ невзетости и увлечения ние бѣхме достигнали до тамъ, че нѣкои сериозно настояваха, че бръгътъ може да се отбранява само съ земни войски, безъ да е нуженъ нѣкакъвъ флотъ; други казваха, че бръгътъ може да се отбранява само съ бръгова артилерия и минни за-

граждания; сега пакъ нѣкои отиватъ по-далечъ, като подържатъ, че нито флотъ, нито бръгова артилерия сѣ нуждни, достатъченъ билъ само въздушниятъ флотъ. Всѣки специалистъ защитава и бърза да предлага своето оръжие.

А истина е, че за отбраната на бръга сѣ нуждни едноглаго „а най-богатата и най-бедната страна — и земна армия, и бръгова артилерия, и минно-позиционни сръдства, и въздушни сили, а ний-вече флотъ — найводенъ и подводенъ, както е истина, че пехота безъ артилерия, конница и инженерни войски не може.

Най-после обстоятелството, че граничимъ на море и че половината отъ границата ни е водна и че съседитѣ ни разполагатъ съ морски и рѣчни сили, необходимостта ни налага да отиваме и ние по стѣпкитѣ на другитѣ държави. Сушата и морето искатъ съответствующитѣ сръдства за действия.

При една силна армия и единъ добре организиранъ флотъ, нашитѣ

приятели ще ни обичатъ по-вече, а неприятелитѣ ще ни почитатъ и уважаватъ по-иначе и ще държатъ смѣтка за нашитѣ интереси, не само на сушата, но и на морето, защото правилно бѣше казалъ единъ французинъ: „България, това е армията ѝ“. Безъ армия и флотъ ние сме нищо въ международенъ смисълъ.

Но щѣло да бжде скъпо да се създаде и поддържа такъвъ флотъ?

Действително, скъпо е, но при тежканието на морския бръгъ е не сравнено по-скъпо и ако искаме да го запазимъ и да увеличимъ шансоветѣ си за излазъ на свободно море, трябва да не се склпимъ и да се не спираме предъ никакви жертви за създаването на единъ отбранителенъ флотъ. Другъ е въпроса, ако смѣтаме да се лишимъ отъ морския си бръгъ, — тогава нѣма да ни трѣбва никакъвъ флотъ!

С. В.

КАКЪ СЕ РАБОТИ ЗА ВОЕННИЯ ФЛОТЪ ДРУГАДЕ И У НАСЪ

Очебийно е, че отъ година на година, идеята за пропагандиране на морето и възникитѣ флоти, въ всички държави, взема характеръ на държавна необходимостъ. Въ това и на несведущиятъ ще се увѣри, ако се вгледа въ грижитѣ и сръдствата, които всички държави, а особено нашитѣ съседи, разходватъ.

Много организации като: „Морска лига“ въ Англия, „Морска и колониална лига“ — Франция, „Италианска морска лига“ — Италия, „Лига морска и рѣчна“ — Полша, „Германски морски съюзъ“ — Германия, „Военно Морско Научно Обществъ“ — С. С. С. Р., „Ядранска стража“ — Югославия и много други, повечето отъ които подържководството на Министерството на Войната и Флота, чрезъ широка пропаганда извикваха на животъ и създадоха флотитѣ на отечествата си, сѣ реаленъ изразъ на това.

Има ли още нѣкой да се съмнява, че създадениятъ отъ адмиралъ Тирпицъ и Кайзеръ Вилхелмъ „Германски морски съюзъ“ създаде нѣмския флотъ отъ преди войната, а Югославската „Ядранска Стража“, съ общитѣ усилия на всички патриоти югослави, непрестанно работи за преуспѣване на флота имъ, комуго недавна подари единъ отъ най-модернитѣ изтърбително-флотиловодчата „Дубровникъ“. Така е и въ Ромъния, Гърция и особено Турция, кждето чрезъ вдъхновенна пропаганда и подтикъ на подобни организации, се гради съ усиленъ темпъ военно-морското имъ строителство и авиация, послѣствие на което сѣ сравнително мощнитѣ имъ

кораби по число и сила и то отъ първостепенно значение.

Така ли е обаче у насъ? Отъ далечното минало и до днесъ, въ стремежа никъмъ подеиъ и издигане на държавата, най-малкъ дѣлъ грижи сме отдавали и отдаваме на морето. Тази свойствени на племето ни хладина и незаинтересованостъ къмъ морето, така рѣзко очертала се отъ историята ни, за нещастие и днесъ продължава да ни откъсва отъ тази стихия — вратата на Родината.

Освенъ като икономически елементъ, морето отъ миналото и до днесъ, много малко се е отчитало и по отношение морската ни отбрана.

Поводъ и основание да пиша това, ми даватъ сжго така и честитѣ, макаръ и неофициални критики, изказвани нескрито и много самоувѣрено отъ мнозина граждани и даже офицери отъ Армията, които безъ да иматъ компетентния погледъ и основно познаване въпроситѣ, свързани съ морето и морската ни отбрана, най-често изказватъ публично и съвсемъ не на мѣсто смѣли мисли и мнения, стигайки за съжаление често до тамъ, да отричатъ нуждата ни отъ воененъ флотъ, смѣсвайки ролята на корабитѣ отъ търговския ни флотъ съ военнитѣ такива.

Не е тукъ мѣстото да се разграничаватъ ролитѣ на единитѣ и другитѣ, което съставлява предметъ на обстойно научно изложение и е отъ компетентностъ на отговорнитѣ фактори. Дългъ ми е обаче да спомня и обърна вниманието на всички добри българи обстоя-

телството, че когато едни сравнително много по-силни отъ насъ народи, сжго така тежко подтиснати отъ финансови и материални нужди на времето, съ здраво формирано национално съзнание, съ стари култури, въ много по-малки размѣри застрашени отъ близки и далочни врагове, съ несломима и непоколебима воля работятъ и полагатъ системни усилия за създаване на военнитѣ си флоти — колко повече подобни усилия сѣ необходими за насъ, застрашенъ отъ толкова близки и далечни опасности, носещи въ душата си толкова рани и разочарования на миналото.

Съцената на всичкониетѣ трѣбва да превъзмогнемъ тежитѣ условия и въодушевени отъ най-възвишени чувства на любовъ и преданностъ, къмъ морето, да паработимъ за създаване и пруспѣване на флота си — пръвъ и най-сигуренъ стражъ, на Родината отъ, къмъ морето, при една бждаща война.

Нека не се забравя, че въ трудния си пътъ, българскиятъ флотъ и българската идея за морето се нуждаятъ отъ искрежитѣ и навременни усилия на всички — държавна и общество. Въ заключение, необходимо е, всички пропити отъ съзнанието на добри граждани, да му дадемъ безрезерватна си подкрепа за неговото преуспѣване. Иначе, грѣшкитѣ на миналото ще се повтарятъ, а всичко направено набързо при една бждаща война (което безусловно ще се наложи), ще бжде само една късна утеха.

Нека бждемъ внимателни и предвидливи, за да не повтаряме скъпо платенитѣ грѣшки на миналото.

Шалапатовъ.

ОБУЧЕНИЕ - ВЪЗПИТАНИЕ И ОБНОВА

СЪВМѢСТНИТЪ МАНЕВРИ НА АНГЛИЙСКИЯ ВЪЗДУШЕНЪ И МОРСКИ ФЛОТИ ПРЕЗЪ 1933 г. И ПОУКИТЪ, КОИТО ТЪ НИ ДАВАТЪ, ПО ОТБРАНАТА НА КРАЙБРЪЖИЕТО.

Презъ м. септ. 1933 год., Английското морско командване произведе съвмѣстни маневри между една частъ отъ морскитъ си сили и брѣговата авиация. Макаръ че тѣзи маневри иматъ по-вече характеръ на двустранна игра по брѣговата отбрана, отколкото на една истинска и пълна брѣгова операция, тѣ даватъ известни поуки по охраната на брѣга само съ въздушни сили. Като се има въ предвидъ действителността по отбраната на нашето крайбрѣжие и лансираната напоследъкъ, съвсемъ несъстоятелна идея, че тя ще може да се извърши само съ авиация, считаме, че е необходимо да се даде на кратко развитието на тѣзи маневри и се изтъкнатъ поуки, които могатъ да се извлѣкатъ отъ тѣхъ.

По сведения отъ нѣмското списание *Gavchutz und Lufschutz* мартъ 1934 година, въпроснитъ маневри сж били произведени на 22. и 23. септемврий въ шотландскитъ води. Вземащитъ въ тѣхъ участие, сили сж били раздѣлени на две страни: червена и синя. Червената страна, която е представлявала флота на воюващата съ Англия континентална държава, е получила задачата да обстреля английското пристанище Елие Фиръ офъ Фортъ. Синята страна — частъ отъ брѣговия английски въздушенъ флотъ — пѣкъ е получила задачата да отбранява това пристанище.

Командуваниятъ червената страна е билъ контръ-адмиралъ В. М. Жемсъ. Неговитъ сили сж се състояли отъ 3 линейни кръстосвачи, 2 аеротранспорта, 3 кръстосвачи и 15 разрушители. Двата аеротранспорта сж разполагали съ 18 изстребителни и 12 бомбардировачни хвърчила. Освенъ тѣзи бойни сили, ескадрата е разполагала още и съ 6 неутрални торпедоносци, които сж имали назначение да даватъ помощъ на слѣзлитъ по принуждение хвърчила.

Защитата на синята крепостъ е била повѣрена на маршала отъ въздушния флотъ Клекъ Холъ. Неговитъ сили сж се състояли отъ 9 гидроплана (аеролодки), 54 бомбардировачни (36 дневни и 18 нощни) и 12 торпедни хвърчила. Съ изключение на аеролодкитъ, всички въздушни сили сж били колесни.

Понеже маневритъ сж имали ха-

актеръ на практическо упражнение по действието на брѣговата авиация върху морски сили, допуснати сж били известни тактически ограничения. По важни отъ тѣхъ сж следнитъ:

Намалена е била скоростта на корабитъ до 12 мили въ часъ. Това ограничение е било твърде неизгодно за червенитъ морски сили, понеже е увеличило много времето за заемане позиция при обстрелване на целта и времето на оттеглянето. Сжщото е намалило силно способността на корабитъ да извършватъ маневри за отбиване на въздушна и торпедна атака. Яловата артилерийска стрелба е била замѣнена съ прожекторна свѣтина, а аеробомбитъ — съ цвѣтни ракети. Ограниченъ е билъ до известна степенъ и въздушниятъ бой. Синитъ изстребителни сж можели да се доближаватъ до бомбардировачнитъ хвърчила на червенитъ най-много до 90 метра.

Маневритъ сж започнали на 22. сутринята, при едно предположение, че морскитъ сили на червенитъ се намиратъ вънъ отъ радиуса на действието на синитъ хвърчила. Последнитъ получаватъ задача да откриятъ, къде се намира червениятъ противникъ и да разузнаятъ за неговитъ намѣрения. На корабната авиация на червенитъ пѣкъ се дава задачата да нападне синитъ въздушни аеропристанища и да разузнае за охранителнитъ имъ мѣрки.

Тази задача червениятъ хвърчила не сж могли да изпълнятъ добре, понеже синята брѣгова авиация е била заблаговременно премѣстена на спомагателни, добре маскирани аеропристанища. Освенъ това действията на двата въздушни противника сж били попрѣчени и отъ лошигъ условия на времето.

Едва къмъ 13 ч. 50 м. хвърчилата на синитъ сж могли да откриятъ червенитъ морски сили на едно разстояние 75 мили източно отъ Май Исландъ. Два часа по-късно, нѣколко червени хвърчила сж нападнали и бомбардирани главната квартира на синитъ и две отъ вътрешнитъ имъ аеропристанища. Веднага следъ това, 6 нови червени бомбардировачни хвърчила сж нападнали и морското синьо аеропристанище.

На следния день, задачата на синята страна е била разширена. Об-

ластата за разузнаване се почти удвоява (отъ 600 на 1000 кв. мили). Въ връзка съ това, разузнавателната и морска авиация е била увеличена съ брѣгови хвърчила. На синитъ въздушни сили е било възложено още да атакуватъ съ бомби и торпеда корабитъ на червената страна.

Презъ този день метеорологичнитъ условия сж били сравнително много по-добри отъ тѣзи на предния. Въпрѣки това, поради локална низка мъгла, въздушнитъ сили на аеропристанището Тюрхаусъ сж останали въ бездействие почти цѣлия предъ обѣдъ.

Действията сж започнали въ 5 часа сутринята. Къмъ 6 часа и 15 минути разузнавателнитъ сини хвърчила сж открили неприятелскитъ морски сили на около 50 мили източно отъ Май Исландъ. Тѣхното точното наблюдение, обаче, е било почти осуетено, понеже изстребителната авиация на червенитъ е влѣзла въ ролята си.

Бомбардирането на червенитъ кораби отъ хвърчилата на синята страна е започнало къмъ 9 часа. Въ дадения моментъ тѣ сж се намирали на 50 мили източно отъ Елие, движейки се къмъ брѣга съ една незначителна скоростъ отъ 12 мили въ часъ. Върху тѣхъ сж били направени всичко 19 нападения, отъ които 17 бомбени и 2 торпедни. Бомбенигъ нападения сж били извършени по два начина: чрезъ серийно обстрелване отъ хоризонталенъ полетъ и чрезъ единично пикиране. Презъ време на тия нападения, противовъдушната отбрана на червената ескадра е била повѣрена на изстребителната авиация и противоаеропланната артилерия. Корабитъ сж продължили своя пѣтъ и следъ като сж се приближили на 15 мили до брѣга, обстрелѣли сж съ тежката си артилерия зададенитъ имъ цели.

Споредъ официалното съобщение на английскитъ адмираленъ щабъ, произведенитъ маневри сж имали скромната задача на едно практическо упражнение по нападението на брѣгови хвърчила върху морски сили и по отбраната на последнитъ. Всички маневри и предохранителни мѣрки сж служили само за тази целъ. Главното командване е нѣмало ни най-малко намѣрение да

прави някаква преценка върху силата и дейността на различните родове оръжие. По тази причина бръговата артилерия и подвижната бръгова охрана (флотът) не сж вземали участие.

Въпреки тази декларация на английското адмиралтейство, произведениетъ маневри позволяватъ да се извадятъ известни поуки: Най-първо, подчертава се още веднажъ, констатираната и при редъ други морски маневри, истина, че разузнавателната и боева дейностъ на авиацията е силно зависима отъ метеорологичните елементи. Поради лошата видимостъ и неблагоприятните временни условия, разузнаването на синитъ хвърчила било опорочено. Презъ първия день на маневритъ, тѣ можаха да откриятъ противника едва къмъ 13 часа и 50 минути. Следователно, цѣлия предобѣлъ тѣ бѣха принудени да бездействуватъ. Презъ втория день, въпреки че времето — общо взето — е било добро, поради падналата частично низка мъгла, въздушните сили на едно аеропристанище останаха известно време изолирани отъ общата операция.

Улеснена съ отсъствието на бръговата артилерия и подвижните морски сили (кораби и мини) и изпозвайки слабата страна на авиацията, червената ескадра, въпреки, че се е движела съ една съвсемъ малка скоростъ, успѣва да се приближи на желаното разстояние и бомбардира зададената ѝ цель.

Всичко това иде да подчертае старата истина, че никое оръжие, колкото и мощно да е то, не е въ състояние да разреши самостоятелно задачите на съвременната война. Както на сухо, така и на море, достигането на крайната цель — победата — е резултатъ отъ съвместното действие на различните родове оръжие. Тѣхниятъ комплектъ представлява единъ видъ живъ организъмъ, който може да се сравни съ човѣшкото тѣло. Ако на последното се отнеме единъ отъ органитъ, споредъ неговата важностъ, то или престава да живѣе, или осакатява и загубва правилния ходъ на своето развитие и действие. Сжщо така, когато отъ организма на съвременната армия се премахне единъ родъ оръжие, а за негова смѣтка се усилюва другъ, извършва се едно сигурно и

съ лоши послѣствия осакатяване. Както ни показватъ разгледанитъ маневри, не може една морска граница да се охранява само отъ въздушни сили. Липсата на подвижното и неподвижното морско оръжие дава възможностъ на противника да използва тѣхните слаби страни и да постигне поставенитъ си задачи. Да се твърди, че едно крайбръжие ще може да се охранява само отъ бръга и само съ авиация е равносилно да се поддържа едно съвсемъ погрѣшно и фалшиво становище, че сухопътната граница ще може да се охранява само съ артилерия и авиация. Старата военна история ни учеше, че пехотата е царицата на боя. Новата пъкъ ни показва, че въпреки гигантските крачки на техниката, пехотата не ще изгуби своето централно положение въ живия организъмъ на сухопътната армия. *А това, което пехотата представлява за сухопътната армия, въ отбраната на морските граници се замѣня съ подвижното и неподвижното морско оръжие — корабитъ съ своитъ торпедъ, артилерия и минитъ.*

Г. П.

САМОСТОЯТЕЛНО СПАСЯВАНЕ НА ОБСЛУГИТЪ НА АНГЛИЙСКИТЪ ПОДВОДНИЦИ.

Въ английския флотъ е вече наредено да не се правятъ никакви опити за бързото изваждане на потънали подводници за спасяване на обслугитъ, а корабитъ отишли на помощъ да прибератъ изплавлитъ на повърхността хора отъ подводнике съ помощта на Девисъ апарата, който е въведенъ въ всички английски подводници.

Това голѣмо измѣнение и ново въведение по спасяване обслугата на подводниците е било съобщено на парламента на 12. мартъ 1934 г. отъ първия лордъ на адмиралтейството Sir Bolton-Fyres Monsell съ следните думи: „Следъ много дълги и подробни опити дойдохме до заключението, какво повдигането на единъ потъналъ подводникъ за такова крат-

ко време, че да може да бжде спасена неговата обслуга, е работа невъзможна. Днесъ единственъ сигуренъ начинъ за спасяване обслугитъ на потъналитъ подводници е съ помощта на апарата на Девисъ, който е въведенъ въ всички наши подводници. До това заключение дойдохме, както отъ нашитъ всестранни опити, така сжщо и на тия

МОРЯШКИ ДЪЛГЪ.

Разказъ отъ М. Парвухинъ.

Да, не съ праздни джобове скитаха изъ града моряцитъ отъ океанския параходъ „Албатросъ“. Пълни съ злато бѣха тоя день тѣхните широки моряшки джобове.

По петстотинъ марки на човѣки! И то безъ да се смѣта получената отъ управлението заплата за цѣли шестъ месеца.

По петстотинъ марки на всѣки!

Въ атлантическия океанъ край бръговетъ на Ню-Фаундленъ „Албатросъ“ срещна изоставенъ параходъ, полупотъналь „чаенъ-параходъ“ напуснатъ въ време на буря отъ страхливата му команда. Но бурята бѣ отлетѣла нѣкъде надалечъ, къмъ северния полюсъ, а напустнатиятъ параходъ, едвамъ издигайки се надъ повърхнината на водата, все плуваше и плуваше по волята на вълнитъ. Изглеждаше че всѣка минута параходътъ може да потъне. По опустѣлата куверта се плзгаха вълни: съ тихъ плѣсъкъ и шумоление се стичаше во-

дата на пенливи поточета въ морето. Стѣбо се наклоняваше полузатънлиятъ параходъ ту на една, ту на друга страна. Наоколо съ жаленъ вѣкъ прехвърчаха чайки, а следъ парахода описвайки широки кржгове, следваше акула.

Капитанътъ на „Албатросъ“ реши да се опита да извлече парахода. Защото — не е шега: само парахода струва нѣщо половинъ милионъ марки... А, може би, ще сполучи да спаси и нѣщо отъ товара пъкъ и машинитъ.

Шестима моряци отплуваха на полупотъналия параходъ. После отиде друга смѣна, трета. Моряцитъ прекараха на парахода три почти четири денонощия.

Смѣняваха се: осемъ часа една група, осемъ друга, осемъ трета. Три пѣти на день отъ „Албатросъ“ минаваха на парахода моряци. Ония, които бѣха отбили своята трудова смѣна свободно почиваха. Тѣзи пъкъ, които оставаха на „Албатросъ“, намръщено гледаха другаритъ си, които сноваха по ку-

вергата на „Джеферсонъ“ — тъй се наричаше пострадалиятъ параходъ — защото параходътъ бѣ пълненъ съ вода. Чудно е, че той още се държи, не потъва. Но той може нато камъкъ да отиде на дъното всѣки мигъ. И тогава — сбогомъ, прощайте всички. . . .

Почти на сигурна смъртъ отиваха моряцитъ, които прекарваха на палубата на „Джеферсонъ“. Смъртта ги дебнѣше, усмихваше имъ се, жбѣше имъ се. Смъртта ги плашеше чрезъ кръска на бѣлокрилата чайка, чрезъ скриптенето на корабнитъ вѣжа и плѣсъка на водата по палубата.

Три денонощия. Деветъ пѣти се смѣняваха моряцитъ. Капитанътъ, старъ морски вѣлкъ, познаваше моряшката душа и не искаше да обиди никого отъ моряцитъ на „Албатросъ“, всѣки можеше да потъне съ парахода, или да спечели, ако сполучатъ да завлекатъ парахода въ пристанището.

И ето, трудната работа сполучи: „Албатросъ“ бавно повлече следъ

въ другите флоти, особено на С. А. С. Щати. Успешното спасяване на обслужата на подводника „Посейдонъ“ въ 1931 год. и неуспешният опитъ за повдигането на „М 2“ презъ 1932 г. също потвърдиха правилността на нашето заключение. Всички офицери и моряци, които служатъ въ подводниците се обучаватъ въ употребата на апарата. Танкът — систерна за това обучение има въ Госпорътъ, втори се строи въ Хонгъ-

Конгъ, а трети скоро ще бжде построенъ въ Малта.

Въвеждането на апарата има и това преимущество, че затворената обслужа на потъналия подводникъ, бидейки сигурна за своето спасение, би останала да помогне и да види резултата отъ повдигането, ако има нареждане за бързото повдигане на пострадалия подводникъ, вмѣсто да бърза да спасява най-напредъ себе си. Въ тази смисълъ сме дали на-

реждане по флота, че за бждеще нѣма да се предприематъ бързи повдигания на потънали подводници за спасяване обслугитъ имъ, понеже нѣма никаква реална полза и че това наше заключение е най-много въ интереса на самитъ обслуги“.

П. В.

Морето и Дунаба ще осигурятъ напредъка на България.



ВЕНЦ-МОРСКА ИСТОРИЯ

ПОСЛЕДНИЯ ПОХОДЪ НА ГЕРМАНСКИЯ ПОДВОДНИКЪ И 29.

На 10. Мартъ 1915 г. новиятъ германски подводникъ И 29 напусна Остенде и се отправи въ Ирландско море съ задача да води крейсерска война. Отъ тоя първи и въ същото време последенъ походъ, той повече не се и върна и дълго време не се знаеше неговата съдба.

Английскитъ вестници отъ 14. и 15. мартъ 1915 г. съобщиха, че И 29 задържалъ и потопилъ около островъ Сцили нѣколко английски търговски кораби. Следъ това, на 26. мартъ бѣше прехваната една радиограма на английското адмиралтейство, въ която доста пълно се говорѣше за участъта на И 29. Това даде основание да се предполага, че И 29 е потопенъ.

Тѣй като въ радиограмата никакви други подробности не се указваха, а въ английския и неутраленъ печатъ се споменаваха, че подвод-

никътъ е влачилъ на буксиръ къмъ брѣга спасителнитъ лодки отъ потопенитъ кораби, въ Германия бѣха вече напълно увѣрени, че И 29 по всѣка вѣроятностъ е станалъ жертва на противниковъ корабъ — примка. Наистина, по-късно пресата писа за гибелта на И 29, но само следъ официално публикуванитъ отъ английското адмиралтейство сведения, станаха известни подробноститъ около потопяването на И 29.

Излизайки на 10. мартъ отъ Остенде И 29 на 11. и 12. мартъ потопилъ съ торпедо при западния входъ на канала 1 французки и 3 английски търговски кораби. Съ това запасътъ отъ торпеда почти е билъ изчерпанъ. Надѣвайки се да срещне около севернитъ английски бази ценна военна плячка, командирътъ на подводника Ото Венингенъ отива обратно въ Северно море, около Орк-

нейскитъ острови.

На 18. мартъ И 29 срещъ въ северната частъ на Северно море, приблизително на срѣдата на линията Пентландъ Фиртъ — Линдесинъ, голѣма частъ отъ английския флотъ, състоящъ се отъ първа, втора и четвърта ескадра линейни кораби, които сж произвеждали тактически учения.

Учението ескадритъ завършватъ на 18. по обѣдъ въ Ш = 58° 21 С. и Д. = 1° 21, X3. На четвъртата ескадра на вице-адмиралъ Стерди е било заповѣдано да отиде въ Кроумарти и отдѣляйки се, ескадрата легнала на курсъ з. ю. з. Първа и втора ескадри въ колони по дивизионно следвайки генералния курсъ з. с. з., се отправятъ съ 15 мили скоростъ, движейки сезигъ-загъ, за Скапа-Флоу. Времето е било тихо, морето спокойно, видимостъ много добра. Въ

себе си съ стоманени вжжа полупотъналия чаенъ параходъ, преплува покрай грамадния паметникъ на свободата, освѣтляваща свѣта съ своя могъщъ факелъ, влѣзе въ голѣмото пристанище на Нью-Йоркъ и хвърли котва. Застана на своя котва и другия параходъ до него. Бѣше спасенъ едва ли не цѣлъ милионъ марки — на една богата компания и едно застрахователно дружество. И прислугата на „Албатросъ“ получи своя дѣлъ за спасението на „Джеферсонъ“ по петстотинъ марки на човѣкъ.

Не е много, ако си спомнимъ, че тази прислуга жертваше своя животъ. Но нима морякътъ, когато се отправя на пътъ, не жертвува живота си за жалко възнаграждение.

II.

Сега моряцитъ се бѣха върнали съ натѣпкани съ злато джобове въ отечеството си въ старото моряшко гнѣздо Хамбургъ.

Тѣ пиянствуваха. Малко е даже да се каже пиянствуваха. Въ една кръчма, за нѣкаква дрѣзка дума на

келнера, тѣ изпочупиха за триста марки мебели и сѣдове.

Въ друга накараха стопанина да довлече въ ресторанта една вана. Изсипаха въ нея нѣколко дузини бутилки вино. Взеха чаши и пиха, черпейки вино направо отъ ваната.

Полупияни, тѣ ходѣха изъ града, дразнейки минувачитъ, карайки се съ полицията, тласкайки мирнитъ граждани. Джонъ Холендеръ намисли развлечения да стегне релситъ на електрическия трамвай.

После пакъ се събраха въ една кръчма, седѣха на маса, отрупана съ бутилки, викаха, пѣха пѣсни, караха се и се хвалѣха.

Ще плюя на тоя кучешки животъ! — крещѣше, тропайки съ своя косматъ юмрукъ, Хайнрихъ Шюбелъ — Бога ми, ще плюя. По дяволитъ. Гладувашъ, мръзнешъ. Всѣки мигъ може да потънешъ. Имамъ почти хилядо марки. Ще се ожена до мартъ, самъ ще отворя кръчма.

— Ще стана писаръ! пригласяше му Томъ Вимсонъ. Ще си купя чер-

на дреха, бѣла вратовръзка... Чудо... ..Гаранция ли искате? Заповѣдайте, ето я!

— Ще ида въ село, хленчеше още единъ — Томъ Райтомъ, тамъ не е животъ, а прелестъ.

III.

И ето когато си бърборѣха, въ кръчмата влѣзе, облечена въ дрипи, блѣдна млада жена съ дете на ръце и се спрѣ при масата на моряцитъ. Тя нигде не говореше само гледаше съ пълни отъ мъжа и страдание голѣми очи.

Стопанинътъ на кръчмата искаше да я изпжди.

Едъръ червеноликъ слуга сложи ръка на рамото ѝ.

— Просекиня? А не щѣлъ ли да отидешъ въ полицията? Вънъ стѣ тука!

Но моряцитъ се застъпиха.

Остави я! Махни се! . . . Или . . . Искашъ ли да пийнешъ гълъбице?

Тя поклати отрицателно глава.

— А какво искашъ?

— Диря мъжа си!

Нѣкой се изсмѣ.

13 часа и 15 минути (средно европейско време) Marlborough, челният кораб на левата колона от първата ескадра забелязва от дясната си страна между двете колони перископ. Едновременно с това видял и следа от торпедо, което минало на около 30 метра под кърмата на последния кораб Neptune. Веднага корабите от първа и втора ескадра обръщат на дясно и увеличават скоростта на 17½ мили.

В 13 часа и 20 минути Marlborough вдигнал сигнал на четвъртата ескадра (Benlow), която на близко разстояние е пушила килватерната струя на първа ескадра: „напред и в дясно от вас подводникът“. В 13 часа и 28 минути линейният кораб Dreadnaught, лфвофланговият кораб на четвъртата ескадра, забелязал на около 1000 метра напред по левия си борд показващия се не далеч на юг перископ, завил и с пълен ход върхлетял върху него и в 13 часа

и 35 минути наранил подводника. Кулата на последния не се е видяла, но носовата част се е показала над повърхността на водата под жгъл, приблизително около 30°. Намиращия се на носа номер 129 е могъл да се чете до потъване на подводника. Лекия кръстосвач Blanché до 15 часа и 10 минути е останал на мястото на потъването на подводника, но на повърхността се е показало само масло и дървени части; от личния състав никой не се е спасил.

За това, как командирът на подводника е оценявал обстановката в перископа, може само да се изказват предположения. Първият ход от неговата атака е напълно ясен. След това, когато подводникът е употребил, от намиращите се у него седем торпеда, четири по параходите, той е могъл да има в апаратите в дадения случай три; а може би, ако не е имало попадения и по-малко торпеда.

И 29 се е насочил в атака, вземайки позиция между двете колони от първа ескадра и на паралелен курс пуснал по последния кораб Neptune торпедо, което е минало зад неговата кърма. Трудно е да се каже, какво е ръководило командира на подводника, когато той, атакувайки Neptune, е обрънал на юг. Възможно той да е искал, след първия несполучлив истрел, да атакува подходящата четвърта ескадра и да не е забелязал поворота на Dreadnaught. Но по вероятно е, че той повърнал на юг зад атакуваната първа ескадра, очаквайки тя наново да измени курса си и съсредоточавайки по нея всичкото си внимание, не е забелязал намиращата се в страни четвърта ескадра, толкова повече, че тая последната е била скрита от дима на многото и бързодвижещи се кораби.

Камберовъ.

ЕПИЗОДЪ ИЗЪ ПОДВОДНАТА БЛОКАДА НА БОСФОРА ОТЪ РУСИТЕ ПРЕЗЪ 1916 ГОД.

На 14. мартъ 1916 г., в 14 часа ние излязохме на море с подводника „Тюленъ“ за поддържане подводната блокада предъ Босфора. Обичният район на блокадата обемаше 50 мили широчина между меридианите на Кара-бурунъ, фара Румели и Амостро.

Следъ проверка натоварването и диферентовката на подводника, взели за всеки случай провизии и топливо за 20 дни, ние напуснахме рейда. Времето беше хубаво. Излязли на открито море, ние взехме курсъ право на Босфора.

Неприятелският бръгъ се оказа в мъгла. Виждаха се само височините. Съ трудъ ние се определихме по тях и застанахме на подводна котва на 6 мили от Румелийския маякъ. В мъглата нищо не можеше да се предприеме.

На четвъртия денъ мъглата се разнесе и ние в 5 часа сутринята се снемехме от котва и се отправихме от Румелийския заливъ къмъ Анатолийския бръгъ, надъвайки се, че натоварените с въглища параходи, идващи отъ Зунгулдагъ, в тъмнината не ще успѣятъ да влѣзатъ до

разсъмване въ Босфора и известно време следъ разсъмване ще бждатъ на наше разположение за атака.

Въ 7 часа сутринята ние прескохм Босфора на 2½ мили.

Командирътъ реши да крейсерува покрай бръга на 1½ миля изтокъ — западъ.

Подводникътъ се намираще въ полубоева готовностъ. Въ бойната рубка бѣ само стражевиятъ офицеръ, а всички други офицери бѣха събрани въ каютъ-компания на чаша чай и игра на карти.

Командирътъ реши да стои на тази

— Избирай си, хубавице, когото искашъ. Искашъ ли да ти бжда мъжъ? А славно ще погуляемъ извика той.

— Мартинъ го казваха — безвучно промърмори тя, Мартинъ Байеръ. Добъръ, много добъръ. А той ме обичаше. И детето... много ни обичаше и милѣшел! Ще се върне отъ плаване, веднага дома. Той е тъй силенъ, тъй смѣлъ, тъй уменъ.

— Дѣ е той сега, запитва нѣкой отъ моряците младата жена.

Тяжните очи се напълниха съ сълзи. Трепнаха блѣдните ѝ устни. Детето сякашъ усѣтило скръбта на майка си, заплака и тревожно си раздвижи ръцете.

— Не зная, не зная — съ убийтъ, неясенъ гласъ прошепна тя — трѣбваше да се върне преди петъ месеца. Отплува за Америка на „Бургундия“.

Сякашъ електрически токъ премина по тѣлата на моряците. На „Бургундия“. На същата „Бургундия“, която въ една бурна нощъ се сблъска съ нѣкакъвъ норвежки корабъ при канарскитѣ острови.

Да, тази „Бургундия“, отъ цѣлия екипажъ на която уцелѣ само единъ юнгъ и старецътъ готвачъ. Тамъ имаше двадесетъ и осемъ човѣка екипажъ. Изчезнаха безъ вѣстъ двадесетъ и шестъ.

— Да, на „Бургундия“. Шестъ месеца го чакамъ. Казватъ нѣкои — сама азъ въ вестниците четохъ — била потънала „Бургундия“. Казватъ, всички се издавили. Но това не може да бжде. Не, живъ е моя Мартинъ! рече жената. Пакъ се разплака. Детето ѝ стихна.

— Не е възможно да е загиналъ Мартинъ. Че нали той знаеше — ние нѣмаме нийде никого съ Хансъ. Само той, единичкъ той, ни е, продължи жената. Роднините ме изоставиха, майка ми — тя е омъжена за единъ важенъ господинъ — ме проклѣ за това че обичахъ Мартинъ. Простъ морякъ е моя Мартинъ, Всички ни изоставиха. Но азъ не се боехъ: азъ обичахъ и обичамъ моя морякъ. Ето детето му, синъ на Мартинъ. И майката, съ майчинска свѣтла гордостъ, издигна високо въ въздуха детенцето. Детето

се засмѣ, впивайки очичките си въ сѣдящите около масата моряци. Протегна ръчички къмъ кафявите бакембарди на Джона Холендра.

— То се знае, мъчно ми е да чакамъ завръщането на моя мъжъ — съ тихъ покоренъ гласъ продължи младата жена. Гонятъ ме отъ квартирата. Задлъжнихъ. Писахъ на майка си. Получихъ отговоръ: „дай детето въ приюта и тогава се върни“. Но азъ по добре ще умра, отъ колкото да дамъ детето си въ приютъ. Мое си е то. Дете на моя Мартинъ! Ще се върне Мартинъ, ще ме попита: „де е нашето дете? Какво ще му отговоря? Замълча.

Ето ходя. Заглеждамъ се навредъ, където се събиратъ моряци. Може би, нѣкой ще ми донесе известие за Мартинъ. Може, нѣкой да го е видѣлъ, да е чулъ нѣщо за него. На, вие току що сте се върнали отъ плаване. Може, да сте се срещали съ моя Мартинъ? Може, да ми е пратилъ, чрезъ васъ поне единъ поздравъ.

Не се сърдете ще си отида...

позиция до 9 часа сутринта и ако до това време нѣмаме нѣкоя среща, да се отвлечемъ въ открито море, за да зареди акумолаторитѣ и даде почивка на екипажа на слънце.

Вечерта, наново да заемемъ позицията, за да атакуваме всѣки, който пожелае въ мрачината да излѣзе отъ Босфора.

Но уви! 9 часа е, а хоризонтътъ е чистъ, като огледало.

— Каква досада! четвърти день, какъ скитаме безъ резултатъ.

Въ бойната рубка се появи командирътъ.

— Хмъ, какво, нѣма ли нищо особено? Гдѣ е нашето мѣсто?

Командирътъ застана на перископа.

— Дѣй на лѣво!

— Дадено на лѣво! — доложи кърмчията.

— Тѣй дрѣжъ!

— Естѣ, тѣй дрѣжъ!

Веднага следъ това лицето на командира, гледайки въ перископа, се измѣни.

— Погледни, — обърна се къмъ мене командирътъ.

Въ перископа се виждаха голѣми кълба димъ, показващи се задъ носъ Шили.

Общото настроение веднага се измѣни. Въ очитѣ заблестя надежда. Всички застанаха на своитѣ мѣста. Ние се насочихме срещу дима, за да опредѣлимъ курса и скоростта на идващия врагъ.

Следъ $\frac{1}{4}$ часъ, въ перископа се виждаха нѣколко стожера и димови тръби и следъ нѣколко минути ясно се очерта двустожерниятъ и двутръбниятъ турски торпедоносецъ, типъ „Ядигаръ-Милетъ“, конвоиращъ

океански параходъ съ пѣленъ товаръ. Торпедоносецътъ съ голѣмъ ходъ се движеше, около кораба за да го охранява отъ подводници. Командирътъ реши първо да атакува парахода а следъ това торпедоносеца. Разчетътъ бѣше, че парахода представлява по-голѣма целъ и следъ неговото атакуване и потапяне, вѣроятно торпедоносецътъ нещего остави веднага и тогава ще дойде редъ и за него.

Опредѣлили курса на противника, ние застанахме на позиция на 1 миля северно отъ носъ Галата-бурунъ.

Въ 10⁴⁵ часа — бойна тревога!

— Атака! — носови апарати готови!

Ние всички съ нетърпение очаквахме момента на атаката. Мъртва тишина. Екипажътъ, като слѣпъ, нищо не вижда, освенъ своя командиръ и само изпълнява и нищо друго.

Командирътъ наблюдава на перископа.

Боевата рубка съ напрежение следи изражението на неговото лице.

— Снеми перископа!

Ние се движимъ подъ секундомѣръ и по точенъ курсъ.

Следъ 2 минути — Вдигни перископа!

Погледътъ хвърленъ. Всичко въ редъ. Врагътъ не измѣня своя курсъ.

— Снеми перископа! Следъ 2 минути нова провѣрка, наново перископа е вдигнатъ.

Веднага чертитъ на лицето на командира се опъватъ Главата му се отдръпва отъ перископа.

— Дълбочина 60 фута! Електромотори пѣленъ ходъ! съ громъкъ

гласъ изкомандва той.

— Естѣ, дълбочина 60 фута — чу се отговоръ.

— Торпедоносецътъ идва право по насъ, носътъ му е до перископа — успѣ да ми каже командирътъ.

Заработиха моторитѣ. Подводникътъ бързо тръгна къмъ потъване.

Въ сжщия моментъ, надъ насъ се чу шумъ отъ работа на винтъ. У всички имаше една мисълъ: — ще закачи ли кърмата ни? Очитѣ се вперватъ въ дълбокомѣра.

24, 26, 28, 30 . . .

Въ този моментъ торпедоносецътъ се намира надъ кърмата ни, но не закачи. Още единъ страшенъ моментъ — взривъ отъ подводна бомба. Но и това мина безъ послѣствия. Шумътъ отъ торпедоносеца заглъхна въ дълбочината.

— Дълбочина 22 фута! — веднага изкомандва командирътъ.

Подводникътъ бързо излѣзе на заповѣданата дълбочина.

— Вдигни перископа!

— Дѣсна, — огънь!

Подводникътъ се разгресе отъ излизащото торпедо.

— Снеми перископа!

— Лѣво на стена!

Азъ гледахъ на секундомѣра . . . 10 секунди, 15, 20, 25, 30 . . . 32 . . . нѣма взривъ, пропуснало.

35, 36 . . .

Но на 37 секунда адски взривъ. Нашата лодка се разтресе.

— Вдигни перископа!

Когато погледнахъ, нищо наоколо, само отдалечаващиятъ се съ пѣленъ ходъ торпедоносецъ.

Наоколо плаваха дѣски и части отъ корабъ.

Азъ зная вие се отекчавате, като ме слушате. Азъ все плача, а вие искате да се повеселите.

И наведе очи. Ржцетѣ й треперѣха. По бледнитѣ й сграни се търкулнаха сълзи.

Стария корабникъ Валтеръ Груберъ удари съ юмрукъ по масата.

— Хей, проклетъ да бжда, невѣсто! Марта ли те викаха.

— Мене ли? трепна жената — не, Маргарита.

— Е да, страшно ми е ослабнала паметта. Така, така. Маргарита Байеръ. Огъ Алатона ли е твоя мжжъ?

— Не отъ Грюнфелдъ.

— Дяволъ да ме вземе, разбира се, че отъ Грюнфелдъ. Какъ можахъ да забравя и това? На „Курония“ ли плава той по рано?

— На „Касторъ“!

— Да, на „Касторъ“! Казвамъ ти, много ми е отслабнала паметта . . . Кестенявъ единъ младежъ — русъ.

— Да, да, русъ, кестенявъ. По дяволитѣ. Добре че попадна ти тукъ. Че не съмъ срѣщалъ твоя мжжъ напоследъкъ, тѣй си е. Мо-

же нѣкой другъ да го е срещалъ. А пъкъ, че азъ бѣхъ задлъжнѣлъ на момъка! Да ме убие Богъ ако не дължахъ на твоя мжжъ двадесетъ . . . цѣли тридесетъ марки. Тридесетъ и петъ! Бога ми мислишъ че искамъ да те лжжа. Тридесетъ и петъ марки, чакай, струва ми се петдесетъ. Спомнихъ си. Вземи ги, невѣсто! Като се върне твоя мжжъ кажи му, че корабникъ Валтеръ му е върналъ дълга си! Па и на детето една жълтица, нека порастне морякъ.

И стариятъ подаде на младата жена нѣколко монети, после, като помисли, рече:

Съвсемъ съмъ обезумѣлъ. Че нали ми бѣ далъ твоя мжжъ още пари! Не зная, не зная какво му бѣше влѣзло въ главата. Ако отидешъ, каза Валтеръ, въ Хамбургъ преди мене, дай отъ мене на женцата ми петдесетъ марки.

Вземи ги, невѣсто. Чужди пари не ми трѣбватъ.

Отъ другия край на масата се обади Холендеръ:

— Твоя мжжъ бѣ джентлеменъ,

мистрисъ, какъ те казваха. Азъ изгубихъ на комаръ неговитѣ четирисетъ марки. А той не си ги иска. Сега имамъ пари! Мазолеститѣ ржце се протегнаха къмъ Маргарита, която гледаше смутено моряцитѣ.

— И азъ заемахъ на заемъ отъ твоя мжжъ, се чу единъ сипкавъ гласъ.

— И азъ . . .

И азъ сжщо. На . . .

Треперящитѣ ржце на жената ед-вама грабѣха шепзата сребро, злато, смачкани банкноти. Нѣкой взе всичкитѣ пари, сложи ги въ своята матроска шапка и почна да обикаля около масата.

Хей, дяволи, забравихте ли си старитѣ дългове? Плащайте!

И въ шапката се сипѣха пари.

Другъ ги събра въ копринена кърпа за вратъ и яко ги върза, на вжзелъ.

— Дрѣжъ! Сега е късно, ще ти ги вземе нѣкой. Сега си иди, гължбице!

Като на сънъ излѣзе младата жена на улицата.

Торпедото попаднало между огняното и машинното отделение. Огромният океански, австрийски параходъ „Дубровникъ“, две минути следъ изрива, се отправи къмъ дъното. Спасиха се само единъ механикъ и нѣколко моряка. Параходътъ бѣше пълненъ съ вѣглища. Съ него си отиваше смѣнената отъ Зунгулдакъ нѣмска рота. Задоволени, ние се отправихме въ открито море за почивка и подготовка за презъ нощта.

Отъ руски Ивановъ Иванъ.

Морето и Дуназа сж неизчерпаеми богатства!

Държава безъ море, нѣща безъ прозорецъ.



Край Ахтополъ.

Ф. К. Терзистоевъ.

Нашето черноморско крайбрежие е изпъстрено съ чудно красиви мѣста, които ние твърде малко ценимъ и почти не познаваме. На снимката е даденъ единъ кътъ на южното ни крайбрежие сѫло Ахтополъ. Грамадни каменни блокове — пирамиди, разхвърлени около брѣга даватъ красиви гледки.

МОРСКИ ВЕСТИ

ПОСЕЩЕНИЕТО НА АНГЛИЙСКИЯ КРЪСТОСВАЧЪ „ЛОНДОНЪ“.

На 11. т. м. въ 14 ч. 30 м., английскиятъ кръстосвачъ „Лондонъ“ подъ флага на в. адмиралъ Търнъ, командующъ 1 разузнавателна ескадра въ Срѣдиземно море, застана на котва въ Варненския заливъ, не далечъ отъ пристанището.

Кръстосвачътъ е пристигналъ въ Варна направо отъ о-въ Малта, — база на английския флотъ въ Срѣ-

диземно море. Поради гъста мъгла е билъ забавенъ нѣколко часа въ Цариградъ.

Съ пристигането си, адмиралътъ и командирътъ на кораба бѣха поздравени съ добре дошли отъ нашъ морски офицеръ, следъ което кораба се премѣсти и завърза въ предпристанището.

Веднага следъ това, адмиралъ Търнъ придруженъ отъ адютанта си и английския консулъ въ града,

направи официални посещения на Н-ка на Гарнизона, Околийския управителъ и Кмета на града.

Сжщата вечеръ въ офицерското събрание офицеритъ отъ гарнизона дадоха банкетъ на офицеритъ отъ кръстосвача. Пиха се поздравичи за Н. В. Царъ Борисъ III, Н. В. Английския Кралъ и за преуспѣването на двата народа.

На другия денъ, между 10 и 11½ ч., нашитъ официални власти вър-

И когато вратата се затвори следъ нея, Холендъръ попита Валтеръ:

Мистеръ Груберъ! Вие наистина ли познавахте мъжа на тази мистрисъ и бѣхте ли му дълженъ?

Не — каза Валтеръ, азъ изпълнихъ единъ моряшки дългъ.

Зидаровъ.

СИНИЯТЪ ШИФЪРЪ

Продължение отъ брой 7-й.

Незначителенъ презъ време на бой, бѣше една отъ тѣзи дребни случки, които могатъ понякога да промѣнятъ цѣли страници отъ историята. Точно това падане отъ коня, спомогна щастливо да се завърши мисията, която тукъ предавамъ.

Ранениятъ морякъ.

Случи се презъ една октомврийска нощъ 1917 г. Непроницаемата тъмнина, която царѣше надъ бурното море, се наруши отъ три зелени ракети. Малко следъ това се повтори сжщото отъ два червени. Отъ брѣга, въ знакъ на отговоръ блѣсватъ четири бѣли ракети. Сжщевременно една малка моторна лодка се отправя бързо къмъ една недалечна свѣтлина. Между вълнитъ,

въпрѣки тъмнината, се очертава силуетътъ на единъ подводникъ. Безъ съмнение касае се за нѣмцитъ. Трим души сж на палубата. Държатъ се здраво за перилата. Отъ лодка излизатъ двама човѣка и се качватъ на подводника. На подводника има единъ раненъ. Единиятъ кракъ му е счупенъ. Лѣкуванъ е съ разполагаемитъ срѣдства. Необходимо е едно по-добро лѣкуване и почивка. Въ подводника тсва е невъзможно. Заповѣдано е неговото лѣкуване въ тази тайна база. Подводникътъ нема нужда отъ друго. Болниятъ предаденъ на хората отъ моторната лодка, е едно хубаво здраво момче. Истински типъ на нѣмски морякъ. Подъ шапката съ лента „Deutsche Untersee flotille“ му пада буенъ кичуръ руси коси.

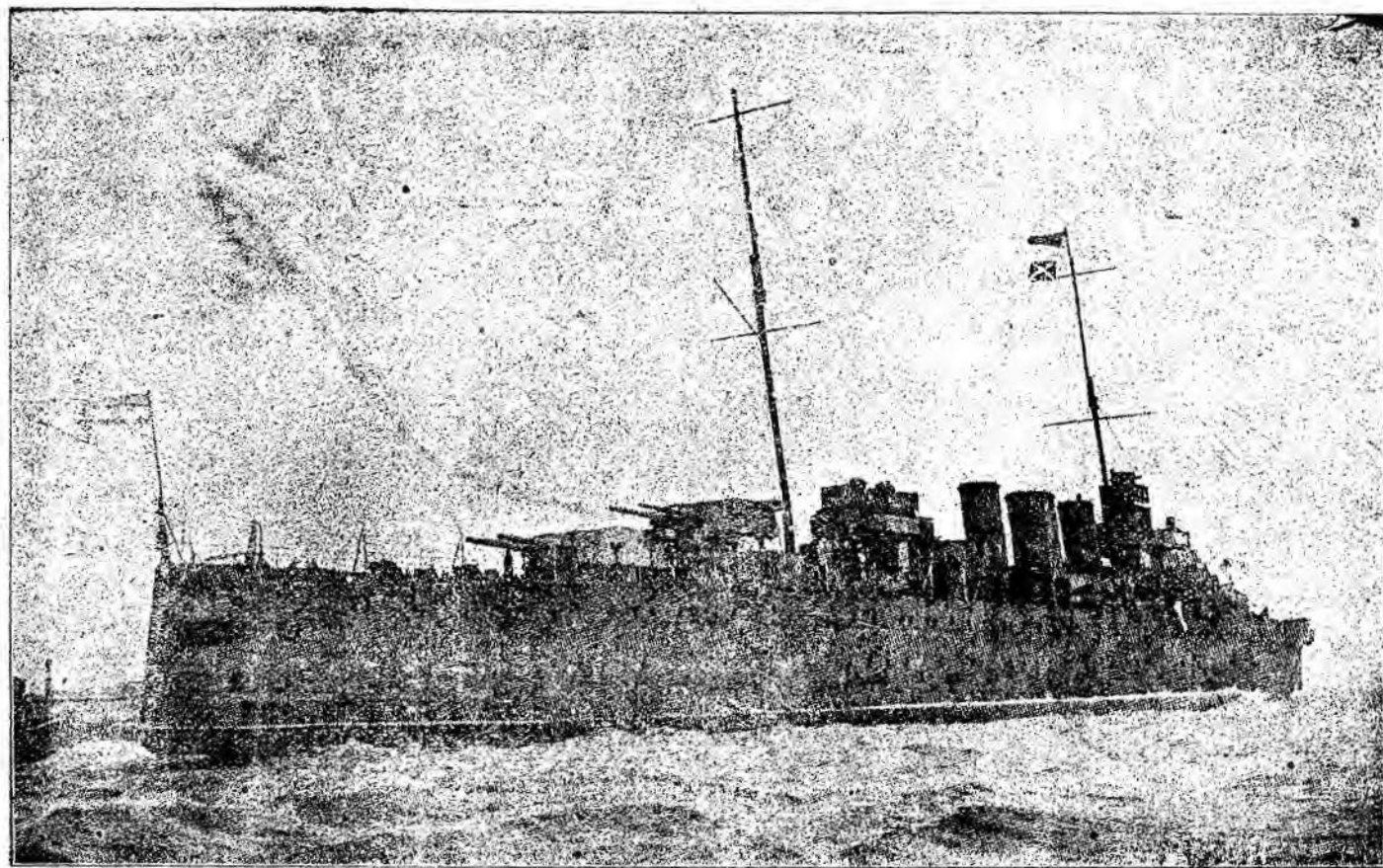
Следъ по-малко отъ единъ месецъ младежътъ е почти здравъ. Убива времето си въ дълги самотни разходки по плажа. Той не иска да остави никога прекрасната почивка. Още повече, че се обича съ едно хубаво момиче, дъщеря на чифликчия. Сжщиятъ, който прави дос-

тавки на нѣмцитъ. Момичето е черноока, цвѣтуща и интелигентна красавица. Помага на баща си и знае много интересни нѣща. Но една нощъ подводникътъ се завърна. Сега морякътъ е напълно здравъ и трѣбва да се върне.

Хубавата влюбена, съ намокрено отъ сълзи лице, не се изморява да прегръща силния морякъ и най-малко не подозира, че е обичала почти единъ месецъ поручика Samuel Mighny отъ шпионската служба на Англия. Още по-малко знае доброто момиче, че подъ галанката на нѣмския морякъ, влюбениятъ ревниво пази свитѣкъ отъ листове съ много ценни белѣжки и единъ екземпляръ отъ „Синия шифъръ бистъ“. Всичко ловко взето за време престояването му въ чифлика.

Една последна прегръдка ѝ той е ча подводника. Сжщиятъ онзи нѣмски подводникъ отъ миналия пътъ. Никакво съмнение. Касае се до И 31, намѣренъ на брѣга на Newcastle преди две години. Сега той отлично служи на съюзницитъ въ тази опасна мисия.

Славчевъ



Английският кръстосвач „Лондонъ“

наха посещения на адмирала, като при напушането на кораба, Н-къ на Гарнизона бѣ поздравенъ съ оржейни изстрели.

Сжщия день, въ 12½ ч., адмиралътъ покани на обѣдъ Н-къ Гарнизона, Н-ка на М. и Р. П. Сл. и представителитѣ на града и областта и ограниченъ брой офицери.

На другия день, адмиралътъ замина за София за да направи официално посещение на Н. В. Царя и на правителството. Въ негово отсъствие биде разрешено посещения на кораба, както за офицерското тѣло отъ гарнизона, така и за гражданството.

На 14 т. м. Василевъ-день вечерта, бѣ устроенъ въ честь на гоститѣ голѣмъ балъ въ офицерското събрание, на който присъствуваха всички г. г. офицери съ семействата си и специално поканени лица и семейства.

Балътъ продължи до късно презъ нощта. Следъ полунощъ, на гоститѣ бѣ поднесена малка закуска.

На 15. того, въ 16 часа имаше голѣмъ приемъ на кораба, за официалнитѣ представители на властта и поканенитѣ гости.

Приема продължи до 18 ч. 30 м. Домакинитѣ бѣха много любезни.

На другия день 16. т. м., въ 11 ч. 30 м. Н. В. Царьтъ, придруженъ отъ Н. Ц. В. Князь Кирилъ, отъ Военния Министъръ г. Генералъ Златевъ, г. Генералъ Гирджиковъ, г. Полксен.

Узуновъ, г. Кап. I р. Вариклечковъ, посети кръстосвача. Н. В. Царьтъ отиде до кораба съ нашата моторна лодка „Лилия“ подъ своя щандартъ, придружавана отъ двѣ английски моторни лодки. Съ вдигането на Щандарта, кръстосвачътъ поздрави Н. В. Царя съ 21 топовни изстрели.

Н. В. Царьтъ биде посрещнатъ на борта отъ адмирала, командира на кораба и останалитѣ старши офицери. Следъ като поздрави построената на палубата почетна рота моряци и направи прегледъ на цѣлия екипажъ, който премина церемонияленъ маршъ предъ него, Н. В. Царьтъ, заедно съ придружавашитѣ го, разгледа кораба и остана на обѣдъ, като гостъ на адмирала.

Обѣдътъ продължи до 14:30 часа, когато Н. В. Царьтъ напушна кораба, изпратенъ съ топовни изстрели и ура отъ цѣлия екипажъ, построенъ на горната палуба.

Н. В. Царьтъ напушна кораба съ една английска моторна лодка, придружена отъ нашата моторна лодка „Лилия“ и една английска.

На пристанището Н. В. поздрави построената почетна рота отъ 8-а пехотна дружина, следъ което се отпрати за Ексиноградъ.

Сжщата вечеръ къмъ 20 ч. „Лондонъ“ напушна Варненското пристанище.

Кръстосвачътъ е в. шингтонски типъ, построенъ и спуснатъ въ 1929 г.

съ 10,000 тона водоизмѣстване; при пълненъ товаръ той достига до 14,000 т. Дължината му е 192 м.; ширина—20'8; при пълно натоварванегази 6 м.

Въоръженъ е съ 8—20'3 с. м. орждия, поставени въ 4 отдѣлни кули, — две на носовата частъ и две на кърмовата, разположени по диаметралната плоскостъ на кораба.

Въоръженъ е още съ 8—53'3 с. м. торпедни тръби, разпределени по 4 на двата борта, събрани заедно и приспособени за залпова торпедна стрелба.

Противовъздушното въоръжение се състои отъ 4—10'2 с. м. орждия по 2 на двата борта; 4—47 м. м. орждия по 2 на двата борта и 2—40 м. м. картечници. Носи на борта си и едно 3 мѣстно водохвърчилс, главно за разузнавателна целъ, съ скоростъ 200 клм. и районъ на действие около 800 клм.

Палубната броня достига до 102 м.м., а бронята по бойнитѣ рубки и съоръжения — 76 м.м.

Двигателътъ е 4 парни турбини „Парсонсъ“ отъ 90,000 к. сили; — употребява течено гориво.

Дава максимална скоростъ 32 мили въ часъ; экономичната скоростъ е 20 мили. — Носи 3,400 тона гориво. Районъ на действие отъ 5—8,000 мили. Екипажътъ му е около 700 души — офицери, подофицери, чиновници и моряци.

Т. Цицковъ.

НОВИ МОРСКИ УРЕДИ И СЪОРЖЕНИЯ.

Уредъ за изучаване морските вълни.

На състоялата се т. г. въ Ленинград хидрологична конференция на Балтийските страни, хидрологът В. Кузнецовъ съобщилъ за изобретения отъ него новъ уредъ за определяне елементитъ на вълнитъ въ различнитъ дълбочини. Изследването силата на вълнитъ въ различнитъ дълбочини има голъмо теоретично и чисто практично значение.

Предложениятъ отъ Кузнецовъ уредъ може да се причисли къмъ типъ наречения типъ махални уреди. Той се състои отъ херметически запоено кълбо, закрепено наклонно за въртящия се около осъта си лостъ. Къмъ тоя лостъ е закрепенъ на особень шарниръ елинь жбецъ, който движи при клатенето на кълбото едно малко жбно колелце съ специаленъ броецъ.

При спущането на уреда на дадена дълбочина, вълнението причинява отклонение на кълбото, което отклонение се предава на жбното колелце и броеца. По този начинъ става възможно определянето голъмината на периода и силата на налгането на всъка вълна, а също и на скоростта ѝ.

Изобретателтъ е предложилъ също и схема за направата на самopiшущото махало, което предава чрезъ електрически токъ всичкитъ елементи въ колебанията на повърхността на вълнитъ.

Независимо отъ разрешението на задачата за изучаване колебателнитъ движения на водата въ различнитъ дълбочини, предложениятъ отъ Кузнецова уредъ е полезенъ също и за лабораторната практика, напиримър, за изучаване съ модели движението на воднитъ струи въ хидротехническитъ съоржжения.

Стоенчевъ

НОВЪ АНГЛИЙСКИ ТЕЖЪКЪ ВОДОЛЕТЪ СЪ ОРЖДИЕ.

Британското министерство на въздухоплаването е приело напоследъкъ най-новия типъ водолетъ „Perth“. Този водолетъ има три мотора отъ по 825 Н. Р. съ 2000 обрѣщения, типъ Rolls-Royes „Bussard“ II М. С.

При пълень товаръ, водолетътъ тежи 17-2 тона съ 212 кил. въ часъ и 1500 кил. районъ на действие, снабденъ съ гумена спасителна лодка. Членоветъ отъ обслугата могатъ свободно да се съобщаватъ помежду си, което имъ осигурява пълно задружностъ на действие. (Като куриозъ може да се каже, че комендантътъ на водолета има отдѣлна спалня-кабина съ топла и студена теку-

ща вода). Въоръжението му се състои отъ едно скорострелно 37 м.м. орждие съ 100 изстрела въ минута, три картечници и 910 кгр. бомби. Орждието е поставено на носа на обрѣщащъ се лафетъ и има много голъмъ жгълъ за обстрелъ. Началната скоростъ на снаряда е 610 м. въ сек., а далекобойността е 1372 метра. Поржчани сж още три водолета отъ сжщия типъ, всички ще бждатъ изпратени въ Малта. Това първо поставяне орждие на самолетъ е обрѣнало вниманието на всички специалисти, обаче, знае, се че още въ 1916 г. въ австро-унгарскитъ самолети типъ „Г“ сж били монтирани 70 м.м. орждия, много жси съ леки лафети. Опититъ съ самитъ орждия отъ този типъ сж били удовлетворителни, обаче поставени на самолетитъ — влошили тѣхнитъ аеродинамични качества, поради което сж били изхвърлени отъ употреба презъ 1917 год.

Изъ „Морнарички Гласникъ“. кн. II.
п. в.

България за да запази живота си, трѣбва да запази морето си, а за това ѝ трѣбва флотъ.



ХРОНИКА

На 11. с. м. английскитъ кръстосвачъ „Лондонъ“ посети Варненското пристанище и на 16 с. м. си замина.

На 15. с. м. Н. В. Царьтъ придруженъ отъ Н. Ц. В. Князь Кирилъ пристигна въ Варна и посети английския кръстосвачъ „Лондонъ“.

Отъ 1. декември до 31 с. м. 1934 г. въ варненското пристанище сж акустирани следнитъ параходи: „Принчипеса Мария“ ром. натовари 51 пжтника. „Кампидолийо“ италиански натовари 332 т. храни и добитѣкъ. „Юния“ германски натоварилъ 513 т. слѣнчогл. и сливи. „Диана“ итал. разтовари 95 т. чугунъ натовари 16 т. бобъ. „Калдя“ итал. разтовари 96 т. разни стоки. „Челио“ итал. разтовари 27 т. разни стоки, натов. 72 т. разни стоки. „Гащайнъ“ итал. натовари 72 т. разни стоки. „България“ бълг. разтов. 16 т. портокали, натов. 286 т. храни и добитѣкъ. „Естеръ Мария“ дански натовари 539 т. кюспе. „Авентино“ италиански разтовари 49 т. разни стоки. „Абация“ итал. разтовари 103 т. разни стоки. „Ц. Фердинандъ“ бълг. разт.

62 т. портокали, натовари 222 т. храни и добитѣкъ. „Орестесъ“ холандски разт. 346 т. разни стоки натов. 310 т. слѣнчогледъ. „Принч. Мария“ ромънски натов. 46 пжтника. „Алимния“ германски разтовари 831 т. разни стоки, натовари 338 тона просо и сливи. „Челио“ итал. натов. 261 т. храни. „Серсъ“ холандски разтовари 74 т. разни стоки. „Балканъ“ бълг. натов. 162 т. дребенъ и едъръ, добитѣкъ. „Калдея“ итал. натовари 20 т. захаръ. „Августъ Леонардъ“ германски натов. 585 тона храни. „България“ итал. разтовари 59 т. разни стоки. „Болгенъ“ итал. разтовари 102 т. разни стоки. „Капо Фаро“ итал. натов. 104 тона яйца. „Бургазъ“ бълг. разт. 4-5 т. порт., натовари 216 т. добитѣкъ. „България“ бълг. натовари 150 т. едъръ и дребенъ, добитѣкъ. „Абация“ итал. акустира на котва и замина. „Амелия Лауро“ итал. натовари 2,009 т. разни стоки. „Драморъ“ английски разтов. 266 т. разни стоки, натовари 146 т. бобъ. „Мерано“ итал. разтов. 23 т. разни стоки. „Еусито“ итал. натов. 183 т. бобъ и захаръ. „Камо Арма“ итал. разтов. 63 т. разни стоки. „Самосъ“ германски разтов. 455 т. разни стоки. „Албано“ итал. разтовари 100 тона разни стоки. „Принчипеса Мария“ ром. натовари 7 т. разни стоки и 36 пжтника.

ПОЩА

Всичко отнасяще се до вестника да се изпраща до управлението на Морската Полиц. Служба — Варна.

Умоляватъ се г.г. офицеритъ сътрудници на списанието да даватъ дописки за всички случаи отъ живота на частитъ които представляватъ общъ интересъ.

Мореплаването е показателъ за благосъстоянието на народа.

