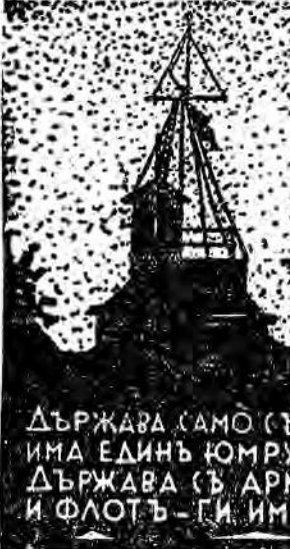


МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЕ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ЛЮДЕТЪ ОТЪ ВЪЗДУХЪ



МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

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

ДРУЖЕМИЧНИКЪ ЗА МОРЕКА ПРОСВЕТА И ОБНОВА.
ОТВОРИТЕ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

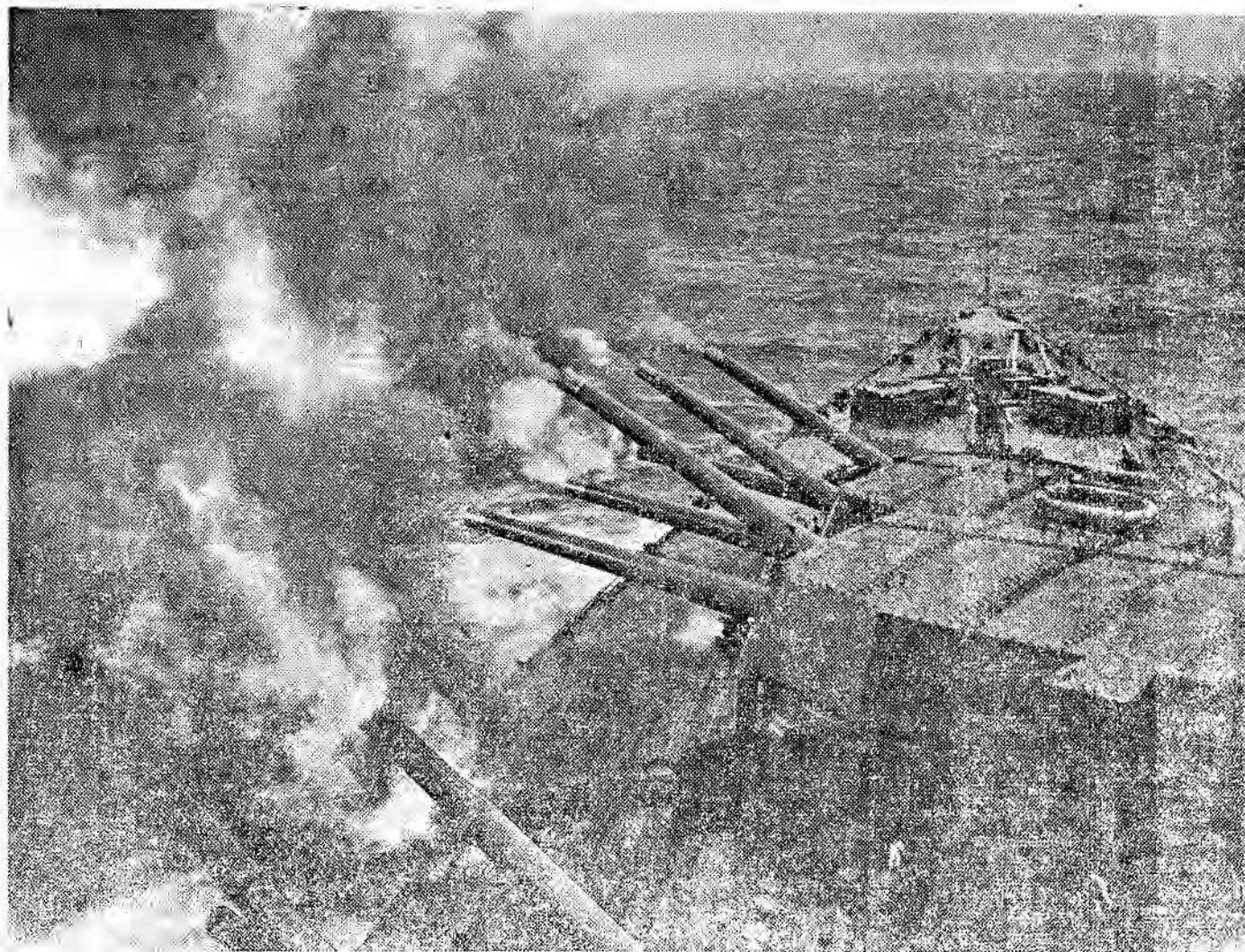


Година IX.

Варна 1. май, 1943. год.

Брой 178.

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



КОМУНИСТИЧЕСКАТА АРМИЯ ЗАЩИТИ

ПЪСТЪРЪ СЪЛБЕЦЪ

ЕЗАКЪГЪ НА ЧИСЛАТА

ГЕРМАНСКАТА телеграфна агенция се научава, че от деня на нападението при Пърл Харбър до края на март, 1943 година германските, италианските и японските морски и въздушни сили сж УНИЩОЖИЛИ 2,590 НЕПРИЯТЕЛСКИ ТЪРГОВСКИ КОРАБИ, СЪ ОБЩЪ ТОНАЖЪ ПОВЕЧЕ ОТЪ 15 МИЛИОНА ТОНА. Отъ тоя брой 1,752 неприятелски търговски кораби, съ общъ тонажъ повече отъ 11,000,000 тона станали жертва само на германските въоръжени сили, отъ 7 декември 1941 година до 25 мартъ 1943 година.

Споредъ едно съобщение на американската осведомителна служба, следъ поражението при Пърл Харбър отъ корабостроителницитъ на Съединенитъ Щати СЖ БИЛИ СПУСНАТИ НА ВОДА ВСИЧКО 321 ТЪРГОВСКИ КОРАБИ СЪ ОБЩЪ ТОНАЖЪ 3,000,500 ТОНА.

ПЕТНАДЕСЕТЪ МИЛИОНА ТОНА ЗАГУБЕНИ СРЕЩУ ТРИ МИЛИОНА ТОНА ПОСТРОЕНИ: това е равностойността на морската война срещу търговските кораби следъ „черната неделя“ при Пърл Харбър, до края на мартъ, 1943 година.

Прочее, германските, италианските и японските подводници, надводни кораби и самолети сж УНИЩОЖИЛИ ПЕТЪ ПЪТИ ПО-ГОЛЪМЪ ТОНАЖЪ ОТЪ ТОЯ, ПОСТРОЕНЪ ВЪ СЖЩОТО ВРЕМЕ отъ корабостроителницитъ на Северна Америка.

СПОРЕДЪ берлинската осведомителна служба, германските морски сили сж разрушили до края на февруари 1943 год. 23 МИЛИОНА ТОНА КОРАБИ. Около 4,000 кораби съ срѣденъ тонажъ отъ 6,200 тона всѣки единъ, сж потопени. Срѣдната месечна цифра на загубитъ отъ началото на войната ВЪЗЛИЗА НА 600,000 ТОНА, ИЛИ НА 100 КОРАБИ, докато срѣдната загуба на съюзницитъ на денъ е 20,000 ТОНА ИЛИ 3 КОРАБИ.

Обслужата на единъ корабъ се състои срѣдно отъ 60 души. Опитътъ е доказалъ, че три четвърти отъ личния съставъ загива, ако корабътъ е торпилиранъ. Следователно, ЗАГУБИТЪ НА ХОРА ВЪЗЛИЗАТЪ СРѣДНО НА 135 ДУШИ ДНЕВНО.

Споредъ английски сведения, англо американцитъ сж извършили до края на февруари 1943 год. 400 въздушни нападения срещу областитъ на Райха и завзетитъ земи въ западна Европа, или срѣдно едно нападение на всѣки три дни. На последицитъ отъ една въздушна атака се противопоставя загубата на

6,000 тона или 9 кораби съ 400 моряци и загубата на тѣзи 60,000 тона кораби повлича извънъ това загубата на 100,000 тона първични, хранителни и бойни материали.

КАТО се има предвидъ равностойността на подводната война, знаменателно звучи речъта на английския държавенъ подсекретаръ Уилямсъ, произнесена въ Лондонъ, въ която се подчертава, че подводната война е влѣзла въ най-опасната за Англия фаза и че положението на англосаксонското корабоплаване щѣло все повече да се влошава, предвидъ очакваната презъ идващитъ месеци особено силна подводна дейностъ.

Л О Щ А

Уредничеството на „Морски прегледъ“ благодари за следнитъ получени дарения:

1. Д-ръ В. Казанджиевъ, мед. лѣкаръ, Русе . . . 500 лв.
2. Ив. Парашкевовъ, Русе . . . 100 „
3. Ученици отъ гимназията, Кавала . . . 100 „
4. Кап. Йорданъ Ничевъ, Казанлъкъ . . . 100 „
5. Районенъ кооп. съюзъ „Огоста“, Фердинандъ, . . . 70 „
6. Петъръ Шиваровъ, Габрово . . . 60 „
7. Стефанъ Василевъ, аптекаръ, Ломъ . . . 60 „
8. Петъръ В. Стоенчевъ, Ст. Загора, улица „Василь Левски“ 47 . . . 50 „
9. Кап. Иванъ Ивановъ, Враца . . . 50 „
10. Подпор. Алекс. Узуновъ, Враца . . . 50 „
11. Димитъръ К. Тоневъ, с. Новградецъ, Варн. . . 50 „
12. Иванъ К. Гочевъ, с. Новградецъ, Варн. . . 50 „
13. Димитъръ З. Чобановъ, с. Новградецъ, Варн. . . 50 „
14. Христо В. Бакърджиевъ, с. Смѣдово, Преславско . . . 50 „
15. Митко Лаз. Филиповъ, В. Търново . . . 40 „
16. Капитанъ Пано Чуклевъ, Враца . . . 40 „
17. Подоф. Къно Ганчевъ, Враца . . . 40 „
18. Крумъ М. Хаджийски, с. Грамада, Кулско . . . 40 „
19. Подпор. Георги Доцевъ, Враца . . . 38 „
20. Подпор. Симеонъ Горановъ, Враца . . . 36 „
21. Техникъ Трайчо Стояновъ, Враца . . . 30 „
22. Подпор. Петко Денковъ, Враца . . . 30 „
23. Подпор. Ангелъ Георгиевъ, Враца . . . 30 „
24. Подпор. Николай Накровъ, Враца . . . 30 „

25. Подпор. Михаилъ Вълковъ, Враца . . . 30 „
26. Фелдф. Цвѣтко Баталски, Враца . . . 30 „
27. Фелдф. Иванъ Писариковъ, Враца . . . 30 „
28. Фелдф. Петко Волвоевъ, Враца . . . 30 „
29. Фелдф. Петъръ Бочевъ, Враца . . . 30 „
30. Подоф. Костадинъ Цоневъ, Враца . . . 30 „
31. Подоф. Иванъ Йончевъ, Враца . . . 30 „
32. Подоф. Стоянъ Ниновъ, Враца . . . 30 „
33. Подоф. Иванъ Мончевъ, Враца . . . 30 „
34. Недѣлчо М. Караджовъ, с. Черганово, Казанлъкъ . . . 30 „
35. Стоянъ Г. Гочевъ, с. Новградецъ, Варн. . . 30 „
36. Никола Борисовъ, студентъ, София . . . 30 „
37. Иванъ Д. Георгиевъ, с. Ст. Мих., Н. Пазарско . . . 30 „
38. Добри Д. Бакърджиевъ, Горна Орѣховица . . . 30 „
39. Подоф. Илия Ивановъ, Враца . . . 30 „
40. Величко Г. Данаиловъ, В. Търново . . . 25 „
41. Подпор. Христофоръ Христовъ, Враца . . . 25 „
42. Подпор. Кръстю Йотовъ, Враца . . . 20 „
43. Стефанъ Ц. Стефановъ, Троянско . . . 20 „
44. Подпор. Миронъ Рѣзашки, Враца . . . 20 „
45. Христо Стефановъ, Враца . . . 20 „
46. Фелдф. Видинъ Русиновъ, Враца . . . 20 „
47. Подоф. Върбанъ Кировъ, Враца . . . 20 „
48. Подоф. Здравко Станоевъ, Враца . . . 20 „
49. Младенъ Ивановъ, Бѣлоградчикъ . . . 20 „
50. Руско Анастасовъ, Б. Н. Б., гр. Смолянъ . . . 20 „
51. Борисъ Поповъ, Айтосъ . . . 20 „
52. Димит. Томовъ, Варна . . . 50 „
53. Димитъръ Апостоловъ, Варна . . . 30 „
54. Георги Халачевъ, Варна . . . 50 „
55. Димитъръ Щеревъ, морякъ, Бѣломорието . . . 20 „
56. Тодоръ Колчевъ, София . . . 40 „
57. Димитъръ Заимовъ, Варна . . . 100 „
58. Христо Вълчановъ, Б. Н. Банка, София . . . 100 „
59. Ненко Лазаровъ, хлѣбаръ, Габрово . . . 500 „
60. Петко Желевъ, зѣбо-лѣкаръ, Добричъ . . . 200 „
61. Чавдаръ Ив. Чивиковъ, Русе . . . 60 „
62. Станко Ат. Станевъ, Плъвенъ . . . 50 „
63. Павелъ Антоновъ, София . . . 70 „

(Следва)

ВЪРХОВНА ДОБРОДЕТЕЛЪ

Празнувайки денът на храбрите херои—Георгиевденъ, дългъ ни е да припомнимъ съ гордостъ на свѣта, доколко българинътъ обладава върховната добродетелъ—храбростта.

Да, великъ храбрецъ е българинътъ—доблестниятъ воинъ и трудолюбивиятъ работникъ, прославилъ своето име съ хероични дѣла както въ миръ, така и въ брань!

Защото, да се възправишъ съ осанката на непобедимъ юнакъ въ една вулканична точка на Старопланинския полуостровъ, и съ мощта на вѣковенъ джбъ да устоявашъ срещу буритѣ на превратната историческа съдба—това не е ли дѣло на храбростта?

Само единъ храбъръ народъ може да се бори и да умира за своята родна земя тъй, както се е борилъ и умиралъ българскиятъ народъ: неговиятъ пътъ презъ вѣковетѣ е кървава диря, очертана отъ нечетни храбърци, устремени къмъ победата и свободата.

Само единъ храбъръ народъ може да излъже безпримѣрно храбри водачи като Крумъ, Симеонъ, Самуилъ, Калоянъ и редицата прославени български царе, които бѣха честити и горди да летятъ съ крилата на орли къмъ вѣчната слава по друма на себежертвата и подвига, следвани отъ своитѣ единни въ мисли и дѣла поданници.

Вѣковни робски напасти безсилни бѣха съ убийственото си бreme и черно нечовѣшко тегло да убиятъ духа и да почернятъ свѣтлото име на българина, защото въ духа на този страдалецъ и светецъ Богъ бѣ запалилъ неугасващия свѣтилникъ на храбростта—и тази добродетелъ стана безсмъртенъ живецъ, съ който вѣчната българщина се представи за чудо и приказъ предъ свѣта.

Храбростта разпали въ родолюбскитѣ сърдца на търновскитѣ велики боляри Петъръ и Асенъ вѣрата въ българската мощъ—и тази вѣра даде сили на мъжествени дѣсници да обнажатъ бунтовни мечове, и съ победенъ набѣгъ срещу заробителитѣ, да завоюватъ свободата.

Преклонението на българина предъ храбростта съ творческо вдъхновение извая великанския образъ на народния ни юнакъ Марко, който въ съкровищницата на народното пѣснотворство заживѣ като безсмъртно приказно възплъщение на всепобедния български духъ.

Храбростта преобрази „тъмния и непознатъ“ инокъ Паиси въ пророкъ и спасителъ на народа си, храбростта го вдъхнови да напише „вѣчното евангелие на българщината и българолюбието“, което изповѣдваха съ

любовъ и клетвена вѣрностъ всички българи, а съ потоци кръвь отъ жертвоготовнитѣ си сърдца доказаха, че сж изпълнили доблестно и последното слово на това българско евангелие.

Отъ Паисиевото евангелие на храбростта почерпиха знание и сили Бенковски и Левски, Ботйовъ и Хаджи Димитъръ, и въ храбра борба съ тирана, умрѣха за България; като приказни храбърци въ неравенъ бой умираха опълченцитѣ, бранѣйки Шипченския проходъ.

Станала му нераздѣлна спътница, тази чудодейна върховна добродетелъ не измѣни нивга на българина: тя го придружаваше по всички бранни полета презъ войнитѣ за освобождението и обединението на роднитѣ земи, водени въ най-ново време, когато съ ураганнитѣ вѣкове „Ура“ и „На ножъ“ родниятъ войскарь летѣше напредъ и все напредъ, и съ кръвта на храброто си сърдце чъртаеше свещенитѣ граници на велика България.

И нищо чудно, че сжщата храбра Татковина, която можа да отгледа чада като Василъ Петлашковъ, Гюро Михайловъ и Маря Бунева, можа да издигне нержкотворнитѣ паметници въ своята история като Дойранъ, Червената стена, Завоя на Черна, да напише хероични поеми, каквито сж Одринската, Тутраканската, Черноморската—и още една и две ли?

Обединени въ предѣлитѣ на прадѣдната земя, днесъ българитѣ по-буйно отъ всѣкога възпламеняватъ въ сърдцата си огъня на храбростта, който непрестанно е пламенѣлъ въ огнището на неумиращата българщина презъ вѣковетѣ.

Но щастливи и горди да посочимъ храбростта като съкровищно достояние на всепобедния народностенъ духъ, когато въ деня на храбростта поднасяме сърдечна данъ на прослава на всички знайни и незнайни български храбърци, нека съ чувство на благоговение и признателностъ да включимъ и историческитѣ образи Нарвикъ, Сталинградъ, Ромель, подводнитѣ херои на Осьта, рикаритѣ на Великия океанъ—тѣзи величави символи на храбростта, съ която нашитѣ велики съюзници и братя по оржие украсиха за вѣчни времена своитѣ бойни знамена!

Съ тия мисли, редомъ съ българскитѣ бойци отъ сушата и въздуха, бодъръ на своя постъ, родниятъ морякъ празнува Георгиевденъ, готовъ съ своя малкъ, но храбъръ флотъ, да изпълни синовния си дългъ къмъ България и войнишката клетва предъ своя любимъ Върховенъ Вождъ царъ Борисъ III, челниятъ представителъ на върховната българска добродетелъ—храбростта...



† КАПИТАНЪ ИВАНЪ ТОМОВЪ
корабоначалникът на „Кн. Мария Луиза“

Въ сждбоносни исторически времена като сегашните, когато борци за свободата и възхода на обезправени и подтиснати народи съ кръва бележатъ всѣка стѣпка на своя единственъ по величїе победоносенъ походъ, скѣпата жертва на частъ отъ храбрата обслуга на кораба „Княгиня Мария Луиза“ е скѣпа кървава данъ, съ цената на която родното българско морячество увѣковѣчава своето свѣтло име. Нѣколцина доблестни покойници завинаги ще сви-

детелствуватъ съ безсмъртните си духове, че и морска България е била на борчески постъ въ борбата за възтѣржествуване на новия редъ въ Европа и въ свѣта...

Вѣрни въ живота и въ смъртта на морето и Родината, спятъ тѣ своя непробуденъ сънъ въ водитѣ на пирейското пристанище. Безкрѣстни сѣ тѣхните гробове, каквито сѣ гробовете на истинските морски синове. Ала безсмъртни сѣ тѣхните духове. И тѣ ще бждатъ неугасващи

пжтеводни звезди за всички сѣрдцати люде на нашата прехубава татковина, които сѣ дали клетвено обещание да украсятъ своето жизнено поприще съ дѣлата на презморското странствуване. Нека отъ поколѣние на поколѣние и отъ вѣкъ на вѣкъ да се предаватъ тѣхните завети, като незагльхваща тѣржествена симфония, а безпримѣрниятъ имъ подвигъ да възрастне като вдѣховителенъ кумиръ на българското морячество! Аминъ!...

ВѢЧНА СЛАВА!

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

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

ГЕОПОЛИТИЧНИ ВЪПРОСИ

Стратегическиятъ кроежи за островитѣ въ Атлантическия океанъ

Въ последно време англосаксонските закани срещу народитѣ отъ Пиринейския островъ зачестиха доста. Въ една отъ последните си речи Рузвелтъ припомни да не се забравя, че островитѣ въ Атлантическия океанъ край африканските брѣгове трѣбва да се включатъ въ кръга на вмѣшателството отъ страна на западното полукълбо. Нѣкои отъ отвѣдокеанските държави, повлияни отъ тази североамериканска теория отидоха до тамъ, че настояха за незабавното завземане на въпросните острови отъ Съединенитѣ американски щати. Много естествено, изъясненията на Рузвелтъ и неговитѣ сподвижници предизвикаха дейно негодование отъ страна на прѣко засѣгнатитѣ въ случая Испания и Португалия, а отъ само себе си се разбира, че тѣхниятъ примѣръ ще бжде последванъ отъ южноамерикан-

ските държави, които по духъ и кръвъ серодѣятъ съ жителитѣ на Апенинския полуостровъ: тѣ сѣ единни срещу тѣзи горделиви и отвратителни закани.

Португалскиятъ министъръ председателъ Салазаръ говори въ една кжса, но много изразителна речъ отъ името на иберийските народи отсамъ и отатѣкъ океана, като ги оценява за едно семейство, чиито отдѣлни членове никога нѣма да забравятъ своя общъ произходъ и нѣма да отслабятъ своята сплѣтеностъ. Днешните тежки дни сѣ отъ голѣмо значение за осъзнаването и за бързото и навременно взимане мѣрки срещу нападателя. При това, познатъ е испанскиятъ паниберийски стремежъ за ревностна борба срещу заплахи отъ подобенъ родъ. Така, подъ тежестта на англосаксонските закани се появява съ голѣма

сила едно възраждане на старото паниберийско сътрудничество — не само въ културно, но и въ политическо отношение.

Основата на стремежа на англосаксонските сили да владѣятъ Атлантическиятъ острови е, естествено, тѣхното мѣстоположение на голѣмитѣ корабоплавателни пжтища, поради което тѣ иматъ висока стратегическа и политическа стойностъ. Азоритѣ лежатъ на голѣмитѣ съобщителни линии отъ Европа за Сръдна Америка и пристанищата край Голфщромъ. Като вжглищни снабдителни източници за по-малките параходи при този дългъ пжтъ, Азоритѣ сѣ твърде удобни. Пжтищата, които водятъ отъ панамския каналъ или отъ Венецуела за Англия, минаватъ покрай Азоритѣ, отъ кждето тѣзи толкова важни презатлантически пжтища могатъ да се наблюда-

ватъ и проваляватъ. Притежаването на Азоритъ може да допринесе значително за превъзходството на дадена воюваща сила. Освенъ това, презъ тази островна група преминаватъ различни презатлантически кабели отъ Европа за Америка. Така, че тѣ представляватъ и единъ истински съобщителенъ вѣзелъ. Презъ последнитѣ години Азоритъ се използваха и отъ въздухоплаването. Чрезъ тѣхното мѣстоположение авиацията може да действа като отъ една естествено укрепена точка. Германската Луфтханза преди войната имаше многобройни сполучливи опити за презатлантически въздушни пътувания надъ Азоритъ. Днесъ надъ азорскитѣ острови се поддържа само една американска въздухоплавателна служба, единствената последна въздушна линия надъ северния Атлантикъ.

Азоритъ сж били открити още преди 1350. година отъ португалцитѣ и едно столѣтие по-късно заселени отъ сжшитѣ. Обаче не е изключено, че доста преди тѣхъ, тамъ да сж били норманитѣ, а споредъ преданието, тукъ сж били финикийцитѣ 600 г. пр. Христа.

Влажниятъ климатъ позволява да вирѣе една тропическа растителностъ.

Като междуконтинентална земя, Азоритъ се използватъ отъ повече отъ две столѣтия. Тукъ сж се събирали често цѣли ескадрили отъ вѣтроходни кораби, идващи отъ Индия, за да се отправятъ следъ това къмъ европейскитѣ пристанища. Англичанитѣ често сж прибѣгвали до тѣснитѣ си отношения съ португалцитѣ, за да използватъ Азоритъ. Напримѣръ, презъ Свѣтовната война отъ 1917 год. посетне тѣ служеха за база на американския флотъ. Тукъ португалцитѣ по това време започнаха най-първи да се укрепяватъ.

Островитѣ Мадейра и испанскитѣ Канарски острови сжщо иматъ зна-

чение на международни и междинни пристанища за корабоплаването между южна Америка и западна Африка и даватъ възможностъ да се проследява движението презъ Гибралтарския протокъ. Отъ английска страна често се изказва мисълта, че при едно вѣроятно падане на Гибралтаръ ше трѣбва да се пристъпи къмъ завземане и използване на други близки пристанища. Може да се допусне, че се отнася до Лисабонъ, Лггосъ или Мадейра. Не рѣдко сж били изказвани мнения отъ английски държавници за значението на атлантическитѣ островни групи за Англия, а така сжщо, че португалскитѣ бази въ Атлантическия океанъ сж много и могатъ да бждатъ отъ голѣма полза за британския флотъ при даденъ важенъ случай. Въ връзка съ това се напомнимъ още, че пристанището Сао Виценте, намиращо се на единъ отъ островитѣ на Зелени носъ, е служило за снабдяване съ вжглища на британската ескадра отъ кръстосвачи презъ Свѣтовната война. О-витѣ на Зелени носъ, които принадлежатъ на Португалия, иматъ сжщо твърде значимо мѣстоположение — покрай тѣхъ и надъ тѣхъ минаватъ морскитѣ и въздушни пътища за Ю. Америка и Ю. Африка. Тукъ се кръстосватъ голѣмитѣ параходни линии, които сж отъ голѣмо значение за продоволствието на Англия, тъй като пътуващитѣ за Индия и Австралия кораби трѣбва да минаватъ около носа. Значението имъ като вжглищни станции е запазено и до днесъ, защото при тѣзи продължителни пътувания параходитѣ сж длъжни да взематъ гориво, тъй като Ю. Америка и Африка сж бедни отъ кѣмъ вжглища, а едва иматъ и масла. Отъ о-витѣ на Зелени носъ може да се наблюдаватъ добре движенията на параходитѣ, които тукъ се събиратъ и подреждатъ въ конвой, освенъ това иматъ важни на-

бели, а Сао Виценте и една мощна радиостанция. По-голѣмитѣ пристанища на тѣзи Атлантически о-ви сж естествени и удобни и за най-голѣмитѣ океански параходи, но тукъ липсватъ докове и могатъ да се извършватъ само нѣкои незначителни поправки. Укрепления до тази война почти не сжществували — може да се допусне, че въ последствие такива сж направени. Въ всѣки случай, Испания и Португалия презъ последнитѣ месеци изпратиха доста много войски съ товарни кораби за засилване на тамошнитѣ гарнизони и съ това съ внушителенъ знакъ се затвърди желанието да се запазятъ тѣзи групи о-ви при всѣко обстоятелство.

За забелязване е, че Испания и Португалия гледатъ на тѣзи о-ви като на частъ отъ отечеството си, а не като на колонии. Споредъ съобщението на осведомителнитѣ служби, португалскиятъ висшъ държавникъ Кармона ималъ намѣрение да посети Азорскитѣ о-ви и съ това да подчертае силната приобщеностъ на Португалия къмъ тѣхъ.

Намѣренията на Англия и Америка спрямо тѣзи о-ви сж познати. Първата би ги използвала за упорно мѣсто на своитѣ конвои, а втората — за предмостова крепостъ срещу Европа. Затова, Иберийскитѣ държави сж предупредени да бждатъ на шрекъ. Тѣ трѣбва да бждатъ готови да посрещнатъ англосаксонскитѣ морски сили, а това ще има своето ехо въ цѣлия иберийски свѣтъ. Последнитѣ отъ това противодействие могатъ да бждатъ отъ голѣмо значение за политическото положение въ Атлантическия океанъ.

Съ други думи, тѣзи о-ви могатъ да станатъ причина за новъ пожаръ и разширение на войната, при участие на силитѣ, които по право ги владѣятъ и по дългъ следва да ги бранятъ.

Прев. отъ нѣмски: Ник. Ханчевъ

„СВОБОДА НА МОРЕТАТА“

(Продължение отъ бр. 177.)

Докато борбата за надмощие, предизвикана отъ лозунга „Свобода на моретата“, се разрастваше все повече и повече между Америка и Англия, въ Германия следъ края на Вашингтонската конференция, мисълта за възстановяването на германския воененъ флотъ се оформи окончателно. Въ килскитѣ корабостроителници бѣ заложени въ постройка забележителни по свойства си и небивалъ до тогава по своята мощъ корабъ-морсаръ за борба срещу търговскитѣ морски пътища. Съ неговото появяване като че възкръсна наново изглежданиятъ до тогава погребанъ навѣки лозунгъ

на старата империя: „Бъдещето на Германия е на морето“.

Проведено въ най-дълбока тайна, построяването на първия „джебенъ кръстосвачъ“ „Дойчландъ“ преобърна наопаки всички решения и всичкитѣ пресмѣтания и на дветѣ конференции по разоржението. Той внесе не малко бъркотии и въ международното положение. Нито една отъ великитѣ държави не притежаваше подобни кораби.

При този скокъ въ напредъка на германското корабостроене свѣтътъ достигна до третата, така наречената „Лондонска конференция“.

По сжщото време, обаче, въ Ан-

глия бѣ образувано работническото правителство, начело съ Макдоналдъ. Последниятъ билъ обещалъ на своитѣ избиратели да разреши бързо въпроса за морскитѣ разоржения. И действително, на 21 януари 1930 г. третата по редъ конференция бѣше открита тържественно въ Лондонъ лично отъ английския кралъ.

Въ подробноститѣ на разискванията, които бѣха предметъ на тази конференция, нѣма да се впускаме, — ще отбележимъ само, че предварителното съглашение между Макдоналдъ, Дуасъ и Хувъръ едва не претърпѣ фиаско, поради настоя-

миралтейство да построи нови 70 кръстосвача с обща тонаж 400,000 тона, на което не се съгласиха американците, тъй като искаха на всяка цена да се постигне равенство във въоръжаването, за което било необходимо да се построят още около 300 кръстосвача. Представителите на английското адмиралтейство не отстъпваха, като доказваха, че посочената от тях цифра им е необходима, за да могат да си осигурят охраната на морските съобщителни пътища, свързващи отделните части на империята. Тук, обаче, на работническото правителство помогна и влиянието на кризата и растящата безработица, а на дадените обещания дойде на помощ и пактът Келог. Макдоналд заяви, че количеството на кредитите, искани от адмиралтейството, може спокойно да бъде намалено. Във резултат след дълги спорове Америка доби пълно равенство с Великобритания и във леките морски сили, което без съмнение беше един от нейните най-големи дипломатически успехи. Консервативната британска преса негодуваше, възмутен беше и църквата, и на правителството се удаде с голям труд да спре масовото демонстративно напускане редовете на флота от най-добрите английски адмиралти.

Постигнатото равенство, обаче, с американския флот се отрази далеч по-лошо, отколкото предполагаша английските дипломати. Англия загуби още тогава своето неоспоримо господство по моретата и, по-главно, това във водите на Великия океан. Настъпи промеждутък от затишие, което не засегна басейна на Средиземно море, където морското съперничество между Франция и Италия не само не се прекрати, но напротив, се засили. Това във момента беше изгодно за англичаните, тъй като им даваше възможност да осигурят своето господство по надлъжния средиземноморски път Гибралтар—Суец.

Във случая помогна умелата дипломатическа комбинация. Имайки предвид тогавашната изостреност на взаимоотношенията с Франция, създадена поради редицата политически и стратегически мѣроприятия във Близкия изток, които французите предприеха за осигуряване на своята част от иракския нефт и за отслабване позициите на Англия върху придобитите след миналата Световна война петролни извори; опасявайки се от по-нататъшното разпространяване на колониалната политика на Франция във Африка, когато последната във стремежа си да осигури по-благоприятни вътрешни политически условия, поведе по-добре, организацията и разши-

рението на африканските колонии към страната на Гибралтар, английската дипломатия намѣри най-умѣстно да сближи Италия с Испания.

Подъ пълното съдействие на Англия, между Италия и Испания беше сключено морско споразумение, по силата на което всички военноморски проблеми на двете държави, включително и съвместното разрастване на корабостроителните програми, трѣбваше да бъдат подлагани на предварително взаимно разрешение и съгласуване.

Това беше твърде ловка маневра, която чрезъ противопоставянето на съединения итало-испански флот на френския средиземноморски сили не само осигуряваше господството на Англия във Средиземно море, но и чрезъ тѣсното споразумение с Испания, която се намираше подъ силния британски финансов натиск, се слагаше известна юзда върху морската политика на Италия.

Обаче, като засили по този начинъ стратегически италианския флот, Англия едновременно се преизстрахова чрезъ морското съглашение с Югославия и Гърция върху почвата за възстановяване на техните морски сили и разширение на базите.

Получи се парадоксално положение: отъ една страна, поради нарастването на англо-италианските колониални противоречия, италианският флот се сѣмѣташе отъ Англия като враждебенъ, а отъ друга, във нейните близкостоични и африкански противоречия с Франция, той се счита за приятелски.

Създаването се военно морско политическо положение във средиземноморския театър предлагаше на Англия господстващо положение, когато неочаквано произлезе ново събитие: появяването и заплахата на възраждащия се германски флот и сключената англо-германска морска спогодба, която определяше съотношението между морските въоръжения на двете страни.

На водната повърхност не беше появилъ още нито единъ германски перископъ, флотът на Хитлеръ далеч не беше още възроденъ, но уплахата само отъ него беше достатъчна, за да разрешатъ до тогава неразрешимите въпроси, помрачаващи взаимоотношенията между бившите съюзници.

Нарастването на германския воененъ флотъ започна да следва като постоянна сѣнка тоя на английските морски сили. Трѣбваше да се вземе предвидъ извънредно важно обстоятелство, че тази нарастваща сѣнка изцѣло ще обхваща по-съвременни и технически по-добри кораби, отколкото по-големата част на вече съществуващите английски

единици, особено линейните и подводниците, построени във по-големата имъ частъ във епохата на миналата Световна война.

Този крайно важенъ факторъ наредъ съ договорните взаимоотношения, които съществуваша между Германия и Япония, а малко по-късно между тяхъ и Италия, а също и поради изявленията на американското правителство, че то остава вѣрно на принципа за „свободата на моретата“, като поради това счита за необходимо запазване равенството на своя флотъ съ английския, предизвика съмнение във възможността на Англия да възстанови наново разклатеното си господство надъ моретата.

Тогава изминаха нѣколко години във едно лудо надпреварване във морските въоръжения, във което ни завари и започването на днешната война.

Англия влезе във настоящата война не затава, че разчиташе на превъзходството на своето оръжие, а защото разчиташе, че и този път чрезъ безогледно изолиране на Германия отъ моретата и останалия святъ ще я принуди да се преклони. Действителността, обаче, доказа обратното. Нѣщо повече—тя загуби своето неоспоримо господство по моретата. Загубването на една грамадна частъ отъ нейния воененъ и търговски флотъ вече я поставя твърде назадъ във редицата на голѣмите морски държави, а отстъпването на една голѣма частъ отъ своите бази на американския флотъ който заедно съ заегаите отъ сѣмшия френски колонии и загубените бази във Тихия океанъ, заети отъ японския флотъ я накара да загуби и онова си превъзходство, което във това отношение тя имаше предъ сѣмшия.

И тъкмо сега именно, когато английската морска мощъ е разклатена, американскиятъ президентъ г. Рузвелтъ намѣри за удобно да подхвърли отново лозунга за „свобода на моретата“.

Не е ли тогава това единъ новъ ударъ, насоченъ главно срещу морското господство на Англия? Това господство съставлява отъ себе си основния законъ за съществуването на британската империя и основата на главните народни политически отношения: във името на всичко това се сключваха цѣла редица съглашения, създадох се грандиозни групировки на народите, и накрая се водиха кръвопролитни войни. Оръжието за това беше нейниятъ флотъ, съ помощта на който Англия не само пазише своя основенъ законъ за съществуване, но умѣеше да въпрѣга във своята политическа колесница и другите на-

роди. И ето, така произлѣзе небивало до сега събитие. Британският флотъ не се явява повече единственъ арбитъръ на военно-политическата обстановка на моретата, а въ връзка съ това и самиятъ законъ за съществуване на британската

империя не е повече мѣрдавенъ въ международните политически отношения.

Неестествено е само едно, че ако г. Рузвелтъ би искалъ да се бори действително за „свободата на моретата“, той би станалъ естест-

венъ съюзникъ на Германия, а не на Англия, тъй като САЩ отъ сто години сж противници на английското морско господство, а Германия се бори днесъ именно за свободата на моретата, които Англия използва само за себе си.

В. Паспалеевъ.

ВЪЗМОЖНО... ПОЧТИ НЕВЪЗМОЖНО

ПЪТЪ СЪ 70% СМЪРТНА ОПАСНОСТЪ

Не мина и седмица откакъ заглъхнаха последните камбани удари, вестители на трагедията разиграваша се въ южната половина на Атлантическия океанъ, когато нови такива прозвучаха тържествено и плавно въ нощта.

Но този пътъ тѣхниятъ звукъ бѣше по-зъзнещъ, много по-различенъ отъ другъ пътъ. И не напраздно! Този звукъ идваше отъ далечния заснѣженъ Северъ, кждето шепяхерои въ непосилна борба успѣха отново да се наложатъ съ силата на своето оръжие и съ мощта на своя духъ!

Изглежда, че е присъщо на английския премиеръ г. Чърчилъ да се излъгва винаги въ смѣтките си. Така бѣше при Дарданелската операция, при Нарвикъ, Диепъ и при още много други случаи. Но каточели той е услужилъ съ това свое качество и на съратниците си отъ Америка. Само така може да се обясни безумието имъ, да изпращатъ своите синове и природни богатства на явна смъртъ. Нима на г. Рузвелтъ не сж достатъчни милионите човѣшки същества, дали живота си за постигане на колониалните му стремежи, ами е започналъ вече да черпи и отъ американските човѣшки запаси!

Първата стѣпка, която водѣше къмъ едно бждещо дейно подпомагане на Русия, бѣше завзимането на Исландия отъ стоварените тамъ американски войски и превръщането ѝ въ едно изходно и спомагателно сръдище. До тукъ смѣтките на Рузвелтъ вървѣха добре, но ето че се намѣси въ този неговъ кроежъ за действие стариятъ, но сега още по-опасенъ врагъ — подводникътъ.

Ако проследимъ внимателно събитията отъ миналата 1942 година, развили се въ северната частъ на Атлантическия океанъ, ще видимъ, че повече отъ 600,000 т. корабни сж

били потопени на пътъ за руското пристанище Мурманскъ. Любопитно е да се забележи, че по време на потопяването на единъ отъ конвоитѣ, американските вестници и радио проглушиха свѣта съ новината, че е билъ откритъ единъ новъ пътъ, съвършено безопасенъ, по който за въ бждеще щѣло да става изпращането на обещаната помощъ. Явяваше се на лице пътътъ Ванкуверъ, презъ Алеутските острови, северното пристанище Номе, отъ тамъ презъ Новосибирските острови и островъ Нова-земя за Мурманскъ. Макаръ, че това бѣше единъ чистъ неосъществимъ блѣнъ, поради грамадно-то разстояние отъ 6,500 мили и условиято, че 9 месеци годишно този пътъ бѣше напълно скованъ отъ ледоветѣ, скоро и тази надежда бѣ загубена съ стоварването на японския десантъ на нѣколко отъ Алеутските острови.

Отъ този моментъ новия пътъ бѣше напълно забравенъ и повече не се чу да се говори за него.

Пратките за Съветския съюзъ продължаваха да се пренасятъ пакъ по стария, но ставашъ отъ день на день по-опасенъ пътъ.

Американското списание „Хералдъ Трибюнъ“ въ единъ отъ своите броеве отъ месецъ октомври миналата година, помѣсти единъ занимливъ репортажъ подъ заглавие: „До Мурманскъ и обратно“. Авторътъ на репортажа, пропътувалъ разстоянието Халифаксъ — Мурманскъ, описва съ най-черни краски чудноватите приключения презъ това свое пътуване, като на края завършва съ думите: „Да пътувашъ по този пътъ, това не значи, че си само смѣлъ, но и че си решилъ да изгубишъ безвъзвратно нервите си“.

И действително, пътътъ до Мурманскъ съ своето приблизително разстояние отъ 4,500 мили далечъ не е толкова розовъ, колкото се мжчатъ

да го опишатъ вещитѣ люде като Ноксъ, Симпсънъ и др.

Разстоянието отъ Халифаксъ, упорно сръдище, намиращо се на източния край на полуострова Нова Шотландия — Съединените щати, до най-близката преходна точка Рейкиавикъ въ Исландия, е 1,500 мили, изминаващи се отъ конвой съ сръдна скоростъ 10 мили въ часъ за 65 дена. До тукъ може да се каже, че опасността е малка. Но веднажъ излѣзълъ конвой отъ Рейкиавикъ, миналъ покрай островъ Жанъ Майенъ, той остава само съ спомена отъ своето престояване, защото даже и достигналъ своята крайна цель Мурманскъ, той я достига съ оцѣлѣли 30% кораби, отъ които пъкъ половината сж вече негодни дълго време за едно връщане въ Америка.

Въобщие, плаването по голѣмитѣ широти скоро ще престане да бжде по вкуса на Съединените щати, и въ този смисълъ скоро можемъ да очакваме изненадващи събития.

Потопяването на 9 търговски и два военни кораби отъ последния конвой показва, че германскиятъ флотъ и авиацията, противно на разгласяваните съобщения за немощъ и безсилие, стоятъ твърдо на поста си и горко на оня, който би дрѣзналъ да наруши покоя на това ледено царство.

Може би не е далечъ деня, когато новините отъ Ледовитото море ще минатъ въ лѣтописите на историята и мнозина отъ демократиите ще си спомнятъ съ умиление за тѣхъ.

Да, съ умиление, защото времето работи не за тѣхъ, а за онѣзи, които, оставили домъ и семейство, браздятъ тъмните води на океана и чъртаятъ съ подвигъ и кръвъ една свѣтла страница отъ най-новата история на възобновена Европа.

Ем. Г. Желеповъ

ПОДВОДНИЦИ-САМОЛЕТОНОСАЧИ

Въ последно време въ всѣкидневния печатъ си пробива пътъ въпросътъ: въ състояние ли сж подводниците да носятъ съ себе си самолети, които да бждатъ използвани било за разузнавателни, било за други цели? Тоя въпросъ добива по-голѣма стойностъ, като се има

предвидъ начина, по който се води сега подводната война. Взаимодействието между въздушните и подводните сили въ общи чѣрти се изразява по следния начинъ. Разузнавателните самолети съ голѣмъ обсегъ на действие търсятъ противниковите конвои далечъ навътре въ

океана. При откриването имъ се съобщава въ щаба на подводното командване тѣхното мѣсто, посока на плаване и съставъ. Щабътъ отъ своя страна съобщава на всички подводници, които въ това време се намиратъ нѣкъде наоколо, да се съсрѣдоточатъ по пътя на конвоя,

да го причакаят и да го унищожат. Но не трябва да се забравя, че възможностите на въздухоплаването не са неограничени. По настоящемъ въ обсега на германското въздухоплаване се намира само средната и северната част на Атлантически океанъ. Следователно, подводниците действащи по крайбрежието на Южна Америка или край южния край на Африка, са лишени от неговата ценна подкрепа. Ето вече от къде се заражда и идеята за придаване къмъ подводника и единъ самолетъ, който да оглежда пространството около подводника на по-голямо разстояние за по-малък откъс от време. По тоя начинъ се увеличава възможността на подводника да следи за движението на противниковите конвои и да взима на време необходимите мерки.

Задачата на подводника, въоръженъ съ самолетъ, не се ограничава само до тукъ. Така например, въ английския флотъ се прокарва идеята — по-големите и лесно уязвими самолетоносачи да бждатъ замѣ-

нени съ по-бързи подводни лодки, снабдени съ по едно, две или три водохвърчила, които да излитатъ отъ време на време и да разузнаватъ пространството около ескадрата, като при внезапно появяване на противникъ, въ случай на лоша видимостъ, да се потапятъ и следъ преминаването на опасността да изплаватъ наново и прибиратъ наново хвърчилата.

Идеята за снабдяване на подводниците съ самолети произлиза непосредствено следъ края на Свѣтовната война, като е била осъществена най-напредъ въ английския флотъ, като на подводния кръстосвачъ „М-2“ е било поставено допълнително съоръжение за пазене на единъ водосамолетъ.

Въ последно време се е работило въ тая насока и въ други нѣкои държави (Италия, Япония, Франция и С. А. С. Щ.)

Долната таблица дава сведения за състоянието на подводниците, снабдени съ водосамолети.

Държава	Име на подвод.	Водозам. надводно подводно	Обсегъ на дей. ствие	Скоростъ	Въоръжение			Дължина и ширина		Количество на водосам.
					Артил.	Торп. апар.	Мини бр.			
Франция	„Сюркуф“ 1929 год.	3,257 т.	12,000	18	11-203	XIV-	—	129	9	1
		4,368 т.	?	10	11-37 мм. 4 карт.	550 мм.	—			
С. А. С. Щ.	„Аргонавт“ 1927 год.	2,710 т.	20,000 м.	14,6	11-152	IV-533		116	10,2	1
		4,145 т.	?	8	мм.	мм.	60			
Италия	„Еторе-Феромо-ска“ 1928 год.	1,500 т.	9,000 м.	18,3	I-120	VIII-	16-533	84	7,3	1
		1,805 т.	2,000 м.	10	IV-13 зенит.					
Япония	„J-5“ 1931 год.	2,000	16,000	17,5	I-120	VI-533	—	97	9	1
		2,500	1,000	9	II зен. карт.	VI-533				

* Дадените сведения са за пълно бойно въоръжение.

Присъствието на самолета върху подводника изисква вече нарочно устройство както на самолетните съоръжения, така и на самия подводникъ. Самолетътъ се поставя надъ палубата въ подслонище (хангаръ), което представя пристройка, прикрепена къмъ бойната кула на подводника. Мѣстото е избрано съ огледъ да се избѣгнатъ опасните наклони при случайното му наводняване, когато подводникътъ се намира въ подводно състояние. Поради тая причина подслонището се намира почти къмъ средата на подводника. Разположението му предъ или

задъ бойната кула е въ зависимост отъ вида на самолета и отъ възприетия начинъ за прибирането му въ подводника.

Подслонището предъ бойната кула. Въ такъвъ случай подслонището се открива къмъ носа на подводника. Самолетътъ се спуска и се прибира въ водата съ помощта на нароченъ вдигачъ. Такъвъ е билъ поставенъ на английския подводникъ „М-2“. (Потъналъ при нещастенъ случай презъ 1932 г.).

Излитането на самолета се е улеснило значително, когато на подводника е билъ поставенъ единъ

катапултъ (изхвъргачъ). Въ подслонището е билъ поставенъ единъ електромоторъ и единъ подгревателъ на мотора, благодарение на което моторътъ е билъ готовъ за действие още докато подводникътъ се е намиралъ въ подводно състояние. Следъ изплаването на подводника, подслонището се е отваряло, самолетътъ (водосамолетътъ) се е изваждалъ, поставяли му се крилата, моторътъ, е билъ запалванъ и водосамолетътъ е билъ изстрелванъ чрезъ катапулта.

Неудобството на този начинъ е, че катапултътъ се е намиралъ доста ниско надъ водата и при пълнен ходъ и умѣренъ вѣтръ се е заливалъ напълно. За избѣгване на нещастни случаи при излитане на водосамолета е трѣбвало да се даде по-голяма начална скоростъ на изстрелването, което пъкъ е изисквало по-голямо физическо напрежение отъ страна на летците.

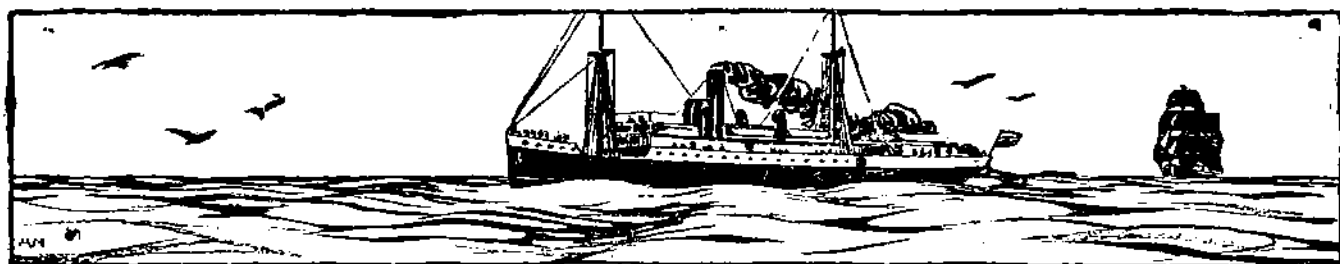
Подслонището задъ бойната кула. Тоя начинъ е възприетъ отъ френския, американския и японския флотъ. При тѣхъ изхвъргачътъ липсва. Следъ изплаването на подводника водосамолетътъ се изважда отъ подслонището и се поставя на палубата. Следъ това подводникътъ напълва своите баластни цистерни, и водосамолетътъ остава да плава надъ водата.

Прибирането на самолета обратно на борда става посредствомъ нарочно устройство на борда, или пъкъ подводникътъ се потапялъ на половината въ водата, подхождалъ е подъ водосамолета, следъ това е изплавалъ и водосамолетътъ е оставалъ върху подводника.

Отъ казаното до тукъ ние видѣхме, че не съществуватъ кой знае какви прѣчки относно постройката на подводници, снабдени съ самолети. Остава само да се превъзмогнатъ нѣкои строитбени неудобства, които при сегашния напредѣкъ на техниката навѣрно ще бждатъ лесно преодоляни.

Следователно, не е далечъ денътъ, въ който ще чуемъ, че германски и японски водосамолети, излетѣли отъ подводенъ самолетоносачъ, са бомбардирали дейно пристанищни съоръжения или гари около Капшатъ или около южна Америка.

Превелъ П. Софийски



СВЪТОВНАТА ВОЙНА И ВОЕННОТО КОРАБОСТРОЕНЕ

(Продължение от брой 177).

По артилерия: увеличаване на пробивната сила, далекобойността и скорострелността на оръдията; създаване нови подобрени типове кули за голъмата сръдна и зенитна артилерия; поставяне чифтни оръдейни кули на торпедоносците; изработване на универсално оръдие от сръденъ калибъръ за стрелба по високолетящи самолети и 37—47 м. м. автомати за обстрелване на самолетитѣ на близко разстояние. Въведе се залпова стрелба по невидима целъ, като се използва за поправка наблюдение отъ самолетѣ; управлението на артилерийския огънь се съсръдоточи въ централенъ постъ, снабденъ съ специални прибори, преобладаващи всички данни за стрелбата.

По торпедното оръжие: увеличаване калибъра на торпедото отъ 450 на 533 м. м. съ стремехъ да се увеличи скоростта имъ. На линейнитѣ кораби не се поставяхъ торпедни апарати, понеже разстоянието, на което тѣзи кораби водяхъ боя е по-голъмо отъ изстрелното торпедно разстояние. Лекитѣ кръстосвачи имать 2—4 тритръбни надводни бортови торпедни апарати.

На торпедоносците числото на торпеднитѣ апарати се комбинира съ числото на оръдията въ зависимостъ отъ назначението на торпедоносца; на подводницитѣ торпеднитѣ тръби сж отъ 4 до 8. Въведе се централизиране въ управлението на торпедната тръба.

Значението на заграднитѣ мини презъ Свѣтовната война нарастна много. Дарданелската и Рижска операции доказаха действието на минитѣ за възпрепятствуване нападение на брѣговетѣ и пробивъ на флота презъ проливи. Въ Ютландския бой английскитѣ кораби подъ страхъ да не попаднатъ въ предполагаеми минни полета, се отказаха отъ настойчиво преследване на неприятеля. Безспорно е, че презъ днешната война заграднитѣ мини особено въ началото имаха грамадно значение и винаги влизатъ въ разчетитѣ за бойнитѣ операции.

Въздушнитѣ войски имать много по-голъмо значение при морскитѣ операции сега, отколкото презъ миналата война. Създадоха се специални кораби самолетоносачи, които съпровождатъ ескадритѣ, усъвършенствуваха се самолетитѣ и се създадоха опредѣлени типове—торпедоносци, въ връзка съ другитѣ оръжия съ важно бойно значение. Самолети за разузнаване имать линейнитѣ кораби, кръстосвачитѣ и някои голѣми подводници. За борба

срещу самолетитѣ на военнитѣ кораби се поставиха голѣмо число зенитни оръдия. Силното развитие на авиацията предизвика коренно изменение бронирането на съвременнитѣ кораби, особено съ усиляването и разположението на хоризонталната броня.

Поставянето на димови завеси отъ самолетитѣ сжщо така се взема подъ внимание въ съвременния морски бой.

Трѣбва да се отбележи широкото развитие на свързочнитѣ сръдства: на всички кораби се поставиха нови усъвършенствуващи радиостанции — на дълги, къси и ултра къси вълни, радиотелефони и радиосъсѣчници. Освенъ това изобретиха се шумосъсѣчници, подводни телефони и други сръдства за връзки и постоянно се усъвършенствуватъ всички свързочни уреди.

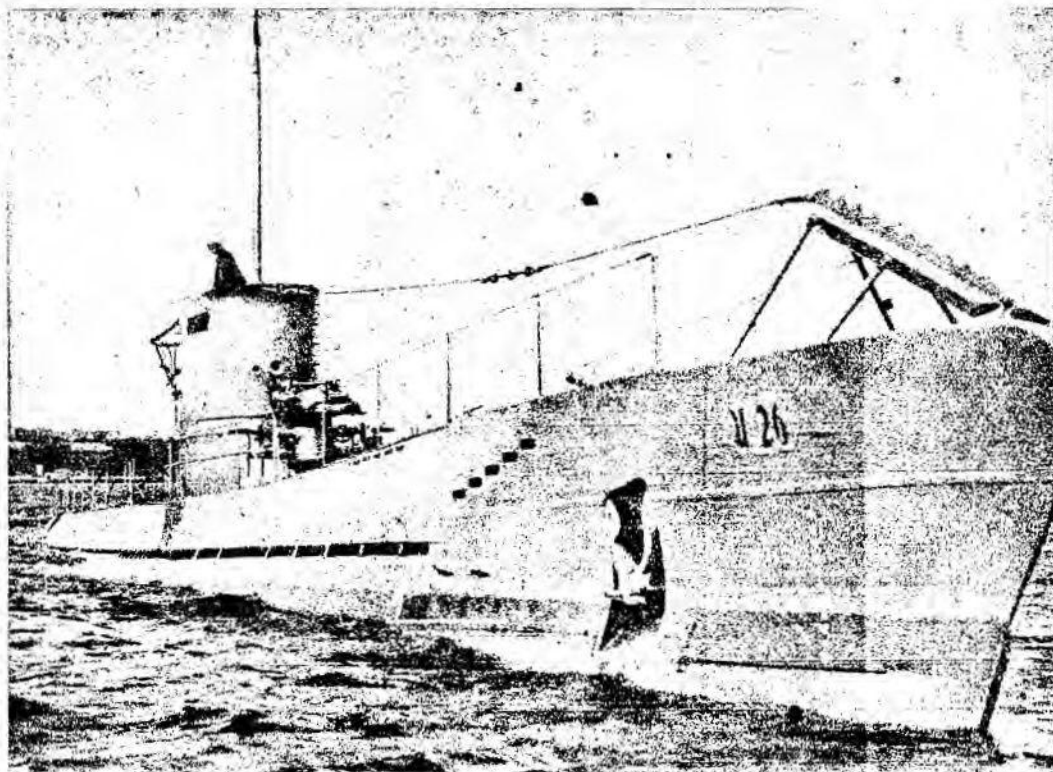
Къмъ числото на новитѣ оръжия въ съвременнитѣ кораби може да се добавятъ подводнитѣ бомби, димовитѣ завеси, използването на бойни газове въ снаряди или самолетни бомби.

Въ 1922 год. се сключи Вашингтонския договоръ между С. Щати, Англия, Франция, Италия и Япония и споредъ него се установи ново понятие — Стандартно водоизмѣстване на кораба, т. е. водоизмѣстване съ включване пълното обзавеждане на кораба освенъ горивото и питейната вода за котлитѣ. Този до-

говоръ ограничи размѣритѣ на новостроящи се кораби, а именно: а) стандартното водоизмѣстване на линейния корабъ не може да е повече отъ 35,000 тона, а калибъра на артилерията до 406 м.м.; б) стандартното водоизмѣстване на самолетоносача не трѣбва да е повече отъ 27,000 тона, а калибъра на оръдията 203 м.м.; в) стандартното водоизмѣстване на кръстосвача до 10,000 тона и оръдия до 203 м.м. Размѣритѣ на торпедоносците и подводницитѣ не бѣха ограничени, както и числото имъ или съотношението имъ съ другитѣ кораби. Въ 1930 г. Лондонския договоръ между Англия, С. Щати и Япония, внесе допълнително ограничение за торпедоносците и подводницитѣ съ срокъ до края на 1936 година.

Изкуствено създадения вашингтонски типъ кръстосвачи отъ 10,800 тона не можа да удовлетвори всички оперативнотактически условия, изисквани отъ кръстосвача и затова се създадоха лекитѣ кръстосвачи съ водоизмѣстване 4,000—7,000 тона, а освенъ това промеждутъчнитѣ типове между двата типа. Отличителна особеностъ въ кръстосвачитѣ следъ войната е: надводни торпедни апарати, (подводнитѣ не се поставяхъ) катапулти за излитане на самолети, увеличаване скоростта и района на действие.

Съвременитѣ торпедоносци сж напълно мореходни кораби съ голѣ-



ГЕРМАНСКИЯТЪ ПОДВОДНИКЪ U 26

ма скорост, силна артилерия и торпедно въоръжение. Към тяхната по-раншна дейност—специални торпедни кораби или за борба с неприятелските торпедоносци, Свѣтовната война прибави още стражева служба, разузнаване заедно с кръстосвачитѣ, охрана на голѣмитѣ кораби отъ подводниците, поставяне димови завеси за прикриване движението на голѣмитѣ бойни единици и конвоиране търговски кораби. Към частнитѣ задачи е и поставяне на минната заграда. Нощни атаки срещу единични кораби и масови дневни атаки, изпълнени въ Ютландския бой отъ нѣмски торпедоносци, потвърдиха голѣмото значение на торпедоносца като торпеден корабъ, макаръ съвременнитѣ голѣми торпедоносци да представляватъ добра целъ за срѣдната корабна артилерия и това налага денемъ торпедоносцитѣ да се покриватъ съ димна завеса. Въ това отношение тѣ отстъпватъ на малкитѣ торпедоносци и торпеднитѣ катери.

Голѣмата имъ скоростъ (40—42 мили) и голѣмия районъ на действие, изискватъ инсталирането на съвършено мощни, леки и икономични механизми. Мореходността на съвременнитѣ торпедоносци е увеличена съ увеличаване водоизмѣстването и височината на надводния бортъ.

По отношение подводниците, опитъ отъ Свѣтовната война внесе значителни видоизмѣнения.

Подводниците въ сегашната война водятъ по всички бойни морски

театри борба срещу неприятелскитѣ конвои. Германцитѣ създадоха подводници-подводни бази, които снабдяватъ подводниците по отдалеченитѣ театри съ гориво, торпеда, медикаменти и извършватъ текущи поправки, като по този начинъ увеличаватъ бойната имъ дейностъ. Съвременнитѣ подводници иматъ голѣма мореходностъ. Благодарение висококачествения материалъ за направата имъ, днесъ тѣ могатъ да се потопяватъ до 100—120 метра, като същевременно е намалено времето за потапяне.

Усъвършенствуването на дизелмоторитѣ, електромоторитѣ, и акумulatorитѣ увеличава надводната и подводната скоростъ, за която е необходимо да се прави изборъ на гребнитѣ винтове, да се усъвършенствува и формата на корабния корпусъ, за да се намали съпротивлението при движение.

Подводниците иматъ едно или две 75—120 м.м. оръдия. Торпедното въоръжение е 4—6 торпедни неподвижни тръби въ носа и 2—4 въ кърмата.

Голѣмото използване на подводника като боен корабъ показва и това, че сега действуватъ подводници отъ 15 тона до 2,000 тона водоизмѣстване. Малкитѣ 15—20 тонни подводници се пренасятъ съ голѣмитѣ кораби. Японскитѣ джебни подводници доказаха съ действителностъ срещу съвременния флотъ въ Пърл Харбъръ своята бойна мощъ.

Подводникътъ днесъ еднакво храбро и успѣшно напада конвоитѣ, бой-

нитѣ кораби и самолетитѣ. Безспорно, че съвременната тактика за действията на подводниците е съществено подобрена успоредно съ техническитѣ усъвършенствувания—сигурна радио връзка, подобрени подводни телефони, увеличена скоростъ и районъ на действие, както и подобрена конструкция на корпуса.

Подводникътъ е най-страшното морско оръжие за борба по морскитѣ пжтища: той се появява тамъ, гдето най-малко е очакванъ и действа съ изненада.

Въ тази война нѣмскитѣ подводници действуватъ и потопяватъ неприятелскитѣ кораби по всички морета и океани, като се появява и предъ американскитѣ брѣгове и въ рѣката св. Лавренти и влѣзоха въ английската морска база Скапа Флоу. Пратенитѣ кораби, които сж натоварени съ така необходимитѣ бойни, горивни материали, оръжия за водене на войната, не могатъ да се попълватъ съ новопостроени. Въпросътъ за тонажа играе решаващо значение за войната, понеже всички фронтове сж въ зависимостъ отъ превозитѣ по море.

Въ днешната война взима дейно участие и торпедния катеръ за отбрана на брѣговетѣ, за охрана на конвоитѣ и нападане на неприятелски конвои.

Водоизмѣстването му отъ 15—20 тона се увеличи на 60—100 тона и съ това се увеличаватъ мореходнитѣ му качества и района на действие.

В. Кутевски

ПЛАВАЩИ ЛЕДЕНИ ПЛАНИНИ

На 15 априлъ, 1912 година свѣтътъ бѣше неочаквано изненаданъ отъ едно корабокрушение съ грамадни размѣри: само за нѣколко минути потъна най-голѣмиятъ, най-бързоходниятъ и най-разкошниятъ на времето презокеански корабъ „Титаникъ“. Този морски великанъ намѣри своя гибеленъ край при сѣвероизточната среща съ една плаваща ледена планина въ северния Атлантикъ въ ширини 41°46'С и дължини 50°14'З. Надъ 821 пжтици и 680 души обслуга на корабъ завършиха своето съществуване въ тази точка на земното кълбо.

Свѣтовната обществена и морска сѣвѣсть се стрѣсна предъ това голѣмо нещастие. „Титаникъ“ извършваше своето първо пжтуване, и исѣка негова стѣпка бѣше следѣна съ голѣмо внимание. Съ него пжтуваха люде отъ висшитѣ европейски обществени срѣди, а и много американци бѣха дошли нарочно въ Европа, за да направятъ едно „историческо“ плаване по обратния пжтъ за своето Отечество.

Още на следния денъ позиръ корабокрушението бѣше взето решение отъ отговорнитѣ мѣродаватели мѣста, че плаващитѣ ледени планини трѣбва да се следятъ, да се откриватъ, за да бждатъ своевременно разбити и „обезвредени“, преди да станатъ причина за нещастия, съ размѣра на понесеното отъ „Титаникъ“. Отъ тогава е уредена и се поддържа особена патрулна служба, която вѣщо провежда и сполучливо осъществява борбата съ една отъ природнитѣ опасности за корабоплаването—плаващитѣ ледени планини.

Леденитѣ планини, които се срѣщатъ въ северния Атлантически океанъ, иматъ ледниковъ произходъ, и сж частъ отъ грамадната ледена покривка, която се разстила по цѣла Северна Гренландия. Тази ледена покривка, както изследвателитѣ се произнасятъ, достига грамадна дебелина, като се движи между 300 и 1,500 метра. На мѣста тѣзи ледници се издигатъ до 300 метра надъ морското равнище. Подъ напора на грамадното тегло, вследствие натруп-

ването на снѣгъ и ледъ презъ редица години, ледниците се изтласкватъ надолу къмъ морското равнище и забиватъ своитѣ краища въ морето. Тамъ, благодарение на това, че ледътъ е по-лекъ отъ водата, и се стреми да изплава надъ водата, при развълнувано море голѣми маси ледъ, достигащи до стотици хиляди тона, се откъсватъ отъ челото на ледника. По този начинъ се раждатъ леденитѣ планини.

Като погледнемъ картата на се-

верния Атлантически океанъ, ще видимъ, че около Гренландия съществуватъ течения, чиято главна насока е къмъ югъ. Тѣзи именно течения сж причината, да намираме леденитѣ планини далечъ на югъ отъ „родното имъ мѣсто“. Отъ Гренландия до голѣмата плитковина на Нюфаундлендъ има приблизително 4,000 км., което грамадно разстояние леденитѣ планини изминаватъ благодарение на теченията. Лабрадорското течение, което се спуща да-

лечъ по на югъ отъ Нюфаундленъ, Понѣкога донася частъ отъ леденитѣ кжсове чакъ до 40° северна ширина.

За щастие, само една много малка частъ отъ леденитѣ планини достигатъ толкова далечъ, понеже Лабрадорското течение, освенъ че носи водитѣ си на югъ, минава близу до брѣговетѣ, и голѣма частъ отъ леденитѣ планини засѣдватъ около брѣговетѣ на Лабрадоръ. Тѣзи отъ тѣхъ, които сж се отклонили отъ засѣдане, слизатъ на югъ, но попадатъ въ топлото течение Голфшромъ, което ги понася на изтокъ. Тукъ, обаче, леденитѣ кжсове много скоро се свършватъ. Тѣзи последнитѣ ледени планини, именно, достигнали толкова на югъ, попаднали въ областта на океанскитѣ пѣтища, представляватъ голѣма опасностъ за корабоплаването въ Атлантика, до тогава, до когато сжществуватъ. Първитѣ ледени планини се появяватъ обикновено около опашката на Нюфаундлендскитѣ плитковини. Въ началото на мартъ и къмъ края на юли тѣ всѣжностъ преставатъ да се появяватъ. Пресмѣтнато е, че срѣдно между триста и триста и петдесетъ ледени планини се отнасятъ на югъ отъ Нюфаундлендъ за една година, а само около 50 се спускатъ на югъ отъ голѣмитѣ плитковини, докато едва половинъ дузина отъ тѣхъ достигатъ паралела 40° северна ширина.

Отъ дългогодишни наблюдения надъ пѣтищата на леденитѣ планини, английското и американското хидрографски бюра сж опредѣлили границитѣ, до които достигатъ леденитѣ планини презъ месецитѣ отъ мартъ до августъ, който периодъ отъ време се нарича „леденъ периодъ“. Ширината 38° северно и дължината 39° западно, се отбелязватъ като крайна източна и южна точка, до която достигатъ леденитѣ кжсове, влачени отъ течението. Има случаи, обаче, когато ледени планини сж наблюдавани далечъ извънъ тѣ-

зи граници, като единъ твърде голѣмъ леденъ блокъ е билъ наблюдаванъ чакъ предъ Азорскитѣ острови. Това сж рѣдки изключения, които трѣбва да сж били грамадни блокове твърдъ ледъ, чиято форма е била такава, че е способствувала за бързо отнасяне отъ теченията, а сжщевременно и за трудното имъ разтопяване отъ водата. При ясно време денемъ, леденитѣ планини се виждатъ на голѣмо разстояние, което зависи отъ височината на мостика и размѣра на ледената планина. Отъ мостика на единъ голѣмъ параходъ, голѣма ледена планина може да бжде лесно видѣна отъ разстояние 16 — 20 морски мили. Въ гжста мѣгла, обаче, леденитѣ планини не се виждатъ по-далече отъ стотина метра. Когато слънцето прозира презъ мѣглата, тѣ се виждатъ като свѣтли бѣли петна, до като въ отсъствие на слънце тѣ се явяватъ въ тъмни неясни форми. Презъ тъмни, но безоблачни нощи, леденитѣ планини се виждатъ на около половинъ морска миля, докато при лунно осѣтление биха били видими отъ нѣколко мили. Видимостта въ лунна нощъ зависи до голѣма степенъ отъ взаимното положение на луна-та, ледената планина и кораба.

Нѣма точни признаци, по които да познаваме приближаването на кораба къмъ ледена планина. Температурата на водата не може да се вземе за указание. Имало е случаи, когато сжщата се е повишавала при приближаване къмъ ледената планина, вмѣсто да се понижи. Само съвсемъ близу до ледената маса, водата има по-ниска температура отъ околната срѣда, но ако корабътъ чака да навлѣзе въ тази ивица, и тогава да вземе мѣрки за своето запазване, то ще бжде твърде късно за избѣгване на стълкновение. Понѣкога може да се чува ехо отъ корабната свирка, но сжщо такова ехо може да се получи и отъ мѣгливи банки.—Дребни кжсо-

ве ледъ по нѣкога сж признакъ, че по вѣтѣра има ледена планина, но често това могатъ да бждатъ последнитѣ остатѣци отъ стопяващи се такива.

Вѣтроветѣ не взиматъ голѣмо участие въ придвижването на леденитѣ планини. Тѣхното отвлѣчане става главно отъ океанскитѣ течения, което се дължи на това, че седемъ осми отъ планината е въ водата, а само една осма е надъ водата.

Температурата на водата около Нюфаундлендскитѣ плитковини е отъ 0 до 2 градуса и разтопяването на ледоветѣ тамъ е много бавно, но щомъ ледения кжсъ мине на югъ въ по-топлитѣ води, това топене се значително ускорява. Една ледена планина отъ срѣдна голѣмина тукъ се задържа отъ 12 до 14 дена. Още по на югъ, когато тя навлѣзе въ течението Голфшромъ, би се изгубила най-много за 7 дни. Наблюдатели разказватъ, че когато ледена планина попадне въ топло течение, тя скоро се разпада на кжсове, което се придружава отъ страшенъ пукотъ. Когато се отрони голѣмъ кжсъ отъ ледената планина, казва се, че тя се е „отелила“. Това става съ голѣмъ шумъ, предшествуванъ отъ силенъ трѣсъкъ. Наблюдаването на това явление е навѣрно много забавно, но сжщо така и опасно, понеже ледената планина, изгубила своето равновесие, чрезъ отдѣляне на грамадна частъ отъ своята маса, започва да се обръща на разни страни и да търси ново установено положение, при което се образуватъ грамадни и много разбъркани вълни, доста опасни за неголѣмитѣ кораби.

Въ северния Атлантикъ има устроена нарочна патрулна служба, чието назначение е да открива и разбива съ торпили леденитѣ планини. Така, опасността отъ тѣхъ се значително намалява.

Ангелъ Симеоновъ

ПО ПЪТЯ НА ПОДВИГА

Спомагателнитѣ кръстосвачи все още кръстосватъ

Спомагателнитѣ кръстосвачи, които бѣха изпратени по всички морета презъ 1939 г., можахъ да бждатъ подбрани въз основа на поуки и опита презъ първата Свѣтлова война, като получаваха сжщитѣ заповѣди, като отправянитѣ тогава. Относно спорътъ: заслужава ли да се правятъ жертви за спомагателнитѣ кръстосвачи, т. е. ще изпълнятъ ли тѣ предназначението си, най-красноречиво говорятъ тѣхнитѣ дѣла. Всеобщо схващане бѣше, че само голѣмитѣ търговски кораби сж удобни за спомагателни кръстосва-

чи и само тѣ могатъ да извършватъ далечни плавания. Отъ листата на потопенитѣ английски спомагателни кръстосвачи, които сж имали безъ съмнение по-друга задача отъ нашитѣ, се вижда, че старото схващане да се употребяватъ само голѣми и бързи пѣтнически кораби е било отново сподѣляно отъ британското адмиралство.

Най-малкиятъ потопенъ британски спомагателенъ кръстосвачъ е билъ около 10,500 бр. р. тона, а най-голѣмиятъ 22,000 бр. р. тона. Подобна голѣмина имаша нашитѣ (герман-

скитѣ) спомагателни кръстосвачи презъ 1914 г., отъ които само единъ „Кронпринцъ Вилхелмъ“ кръстосвацѣли 250 дена въ Атлантика и успѣ да залови 60,000 бр. р. т. Презъ неговитѣ бойни плавания той е билъ упорито преследванъ отъ англичанитѣ и най-подиръ — унищоженъ. Този случай, а така сжщо и много други наблюдения, обърнаха внимание на германското морско командване и то се заело да проучи въпроса за тия далечни морски действия. Наредъ съ този въпросъ сж били проучени и приложени нови

кораби и начини, и така се е дошло до схващането да се избират кораби не по-големи от около 5,000 бр. р. т. и обикновено със средна скорост. Тъ не сж били забележителни, както тяхните големи предшественици, които сж били известни на цялото световно корабоплаване. Тъ можеха със съразмерно ограничени запаси от въглища да изминават далечни разстояния, защото не притежаваха безогледно глътаци гориво машини и имаха способност да развиват икономичен ходъ. По натагъшната дейност на нѣмските корсари се разширила твърде много през първата Световна война. Извънредно сж били успешни действията на „Мьове“ и „Волфъ“, които сж най-известни спомагателни кръстосвачи. Тъ бѣха 15 месеца срещу неприятеля и можаха да се завърнатъ съ блѣстящи успѣхи. Тъ слагаха мини, водиха корсарска война и преминаваха дълги разстояния, като очудваха всички съ своитѣ многострани възможности при тѣзи кръстосвания. Тѣхнитѣ командири графъ Дона и Нергеръ допринесоха за продължаване блѣсъка на тази съблазнителна романтика на пиратството, чиито преминали следи начеватъ от времето на голѣмитѣ морски войни преди повече отъ едно столѣтие. При все това, командването на тѣзи корсари съвсемъ не бѣше романтично. Тѣ изискваха цѣлостни силни мѣже, които не само винаги бѣха на поста си, но бѣха и въ сѣстояние да взематъ всѣки мигъ решение на животъ или смъртъ, което се взимаше и отъ тѣхнитѣ подчинени обслуги, ако се появѣше единъ превъзходещъ противникъ.

Тъ трѣбваше да бждатъ господи

ри надъ убийственото еднообразие, което можеше да нападне единъ корабенъ личенъ съставъ, който 15 месеца не бѣ виждалъ никаква земя и бѣше изложенъ на заболявания отъ недостатъчната и еднообразна храна, безъ да могатъ да поддържатъ връзка съ домашнитѣ си и при това да се намиратъ непрестанно въ напрѣжени е, което се изискваше отъ бързомѣннитѣ се положения.

Скъпоценниятъ опитъ и сведения на командантитѣ бѣха добре дошли за бойния флотъ презъ 1939 г. Самитѣ тѣ послѣваха въ флотскитѣ поддѣления по собствено желание, и отново търговскитѣ кораби бѣха пригодени като спомагателни кръстосвачи. Като първи корабъ отъ този видъ излѣзе въ открито море „Атлантисъ“, чиито пространства за действие бѣха Атлантика, Индийския океанъ, даже и Пасифика. Той прекоси почти всички морски пѣтища и измина едно разстояние равно на около 21 пѣти обиколката на земята. Къмъ неговитѣ мини, които той постави предъ Капшадъ, пѣтуваха британскитѣ кораби, които си въобразяваха, че презъ тукъ пѣтя все още е сигуренъ. При завързалото се сражение между единъ тежъкъ британски кръстосвачъ, който по тонажъ, артилерия, броня, а сжщо така и по бързина далечъ превъзхождаше „Атлантисъ“, нѣмскиятъ спомагателенъ кръстосвачъ, който се бори до край, потѣна въ южната частъ на Атлантика. Това стана следъ 655 дневното му кръстосване *)

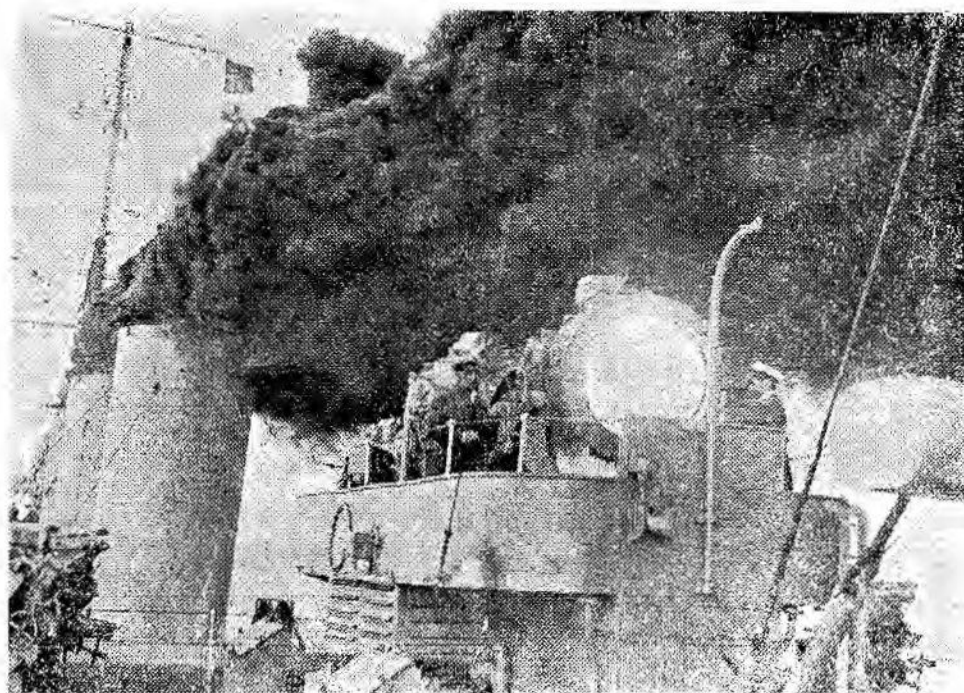
*) Чети въ този брой на „Морски прегледъ“ описанието отъ военния дописникъ Д-ръ Хансъ Райнхардъ „Последниятъ часъ на „Атлантисъ“.

преизпълнено съ успѣхи, — едно доста дълго време, презъ което противникътъ можа да добие сведения за излизането на този корсаръ. Минаха близу две години, докато бѣха взети мѣрки за неговото преследване и унищожаване. Това събитие е единъ знакъ за съкрушаване на господството на Англия върху моретата. Нейната мрежа на надзоръ въ началото не бѣ имала подобна гъстота, каквато преди 25 години се бѣ разпрострѣла върху океанитѣ. Въ срещитѣ, които имаха нѣмскитѣ спомагателни кръстосвачи съ английскитѣ кораби отъ еднакъвъ типъ, явно личеше превъзходството на нѣмскитѣ спомагателни кръстосвачи още при започване на войната и това продължава съ разтѣщъ устремъ. Британскиятъ спомагателенъ кръстосвачъ „Волтапре“ бѣ унищоженъ въ югозападния Атлантикъ споредъ дадената заповѣдъ. Едно небивало събитие въ морската война остава сражението между „Корморанъ“ и австралийскиятъ крайцеръ „Сидней“, който бѣше единъ добре въоръженъ и брониранъ корабъ и въпрѣки това бѣ унищоженъ отъ небронирания нѣмски противникъ, така, че не остана време дори да телеграфира на своето командване за завързалото се сражение и за своето поражение. Съобщенията за успѣха и покъсно за самопотопяването на „Корморанъ“ поради тежкитѣ повреди, получени презъ време на сражението, бѣ единичката опорна точка за британското адмиралство.

Унищожителнитѣ действия на спомагателния кръстосвачъ „Пингвинъ“ можаха да възпратъ отново британската търговия. Този спомагателенъ кръстосвачъ, изпрати на дъното или като морска плячка за Германия не по-малко отъ 200,000 бр. р. т. Той загина херойски въ неравна борба съ тежкия британски кръстосвачъ „Корнвалъ“, всрѣдъ Индийския океанъ. Сжщиятъ този британски воененъ корабъ бѣ унищоженъ отъ японски самолети.

Тайната на тази унищожителна дейностъ на спомагателнитѣ кръстосвачи, ще може да бжде разбулена едва следъ свършването на войната. Противникътъ желѣе на всѣка цена да узнае на какво се дължи този грамаденъ успѣхъ. Все пакъ, търсенето на тѣзи кръстосвачи, тѣзи „смутители“ на корабния превозъ въ широкитѣ световни морета, остава за англичанитѣ тъй тежко, както е тежко търсенето на една мишка въ купа сѣно. Едно непредпазливо съобщение отъ тѣхна страна доказа, че това е една тѣхна съкровищна целъ, въ борбата за постигането на която правятъ голѣми усилия и даватъ скъпи и прескѣпи жертви.

Преводъ отъ нѣмски: Деянъ Поповъ



КРЪСТОСВАЧИ ПОДЪ ДЪЛЪН ПАРА

ПРЕЖИВЪНО НА ПАЛУБАТА

ЕДНО ЧИСЛО, ЕДНА ПТИЦА И...

Бъ 12 декември. Късно следъ обѣдъ се получи заповѣдъ: „Двата търговски кораби да напуснатъ базата си на 13 декември въ 4 ч. 30 м. и да се отправятъ въ открито море.

Нощта бѣше тъмна и тиха. Небето бѣ украсено съ милионъ звезди, които, подали главитѣ си отъ тъмния плащъ на небето, се оглеждаха въ спокойнитѣ морски води. Започна се приготвяването на кораба за пѣтъ. Следъ полунощъ, забелязахме на задния стожеръ една птица. Съ други думи, една неканена гостенка, и то — кукумявка! Тя започна да „нарежда“ тайнствено и зловещо. Насъбрахме се около стожера и започнахме да викаме и да хвърляме разни предмети. Така зловещата птица, която носи нещастие, бѣ пропждена отъ нашия корабъ. Насъбралиятъ се започнаха да си отивать, говорейки си: „Днесъ е 13. число, при това, навести ни кукумявка: не е на хубаво! Ще се случи нѣщо!“ Нали моряктъ е прочутъ съ суевѣрието си?

Въ 4 часа корабътъ бѣ готовъ за отплаване. Въ 4:30 започна обира на котвата.

Всичко спѣше. Само равномерно трокане на котвената верига отекваше далечъ-далечъ. Отъ време на време рѣзко прозвучаваше сигналната свирка и гласътъ на корабонаначалника, който даваше нарежданията си.

Застаналъ правъ, съ вмиленъ изразъ на лицето, той гледаше право напредъ къмъ неизвестността. Той не мислѣше за нищо друго въ този мигъ извънъ плаващото ни жилище. Така, подъ вещото ръководство на нашия любимъ корабонаначалникъ, се отправихме къмъ открито море.

Тихъ вѣтъръ повѣваше. Той галѣше майчински, подобно майка своята свидна рожба, знамето на скъпата ни родина, окачено на втория стожеръ.

Край насъ мина една бързоходна лодка. Командирътъ ѝ ни поздрави съ добъръ пѣтъ, щастлива недѣля, щастливо 13 число!

Зазоряваше се. Слънцето още не бѣ надникнало отъ хоризонта съ своята усмивка. Тамъ на изтокъ, където небето и морето сж въ вѣчна дружба, започна да се разлива огнена червенина.

„Талисманъ“, така наричанъ отъ всички, порѣше безкрайната морска ширъ. Не мина много време, и слънцето показа своя декемврийски ликъ, все още усмихнатъ.

Керванътъ пѣтуваше по своя начертанъ пѣтъ. Двата товарни парахода пѣтуваха, закриляни отъ множество военни кораби, сжщо както

новоизлупени пиленца, пазени отъ майките си.

Червениятъ изгрѣвъ и чистото безоблачно небе бѣха предвестници за хубаво време.

Морето, небето, корабитѣ — всичко като че бѣ въ нова премѣна. Защо ли? Да, днесъ е недѣля, день за почивка и отмора, обаче за моряка такава нѣма. Хората на морската стихия сж доволни, че могатъ да развѣватъ знамето на своята родина и да изпълняватъ дългътъ си — свещениятъ дългъ къмъ отечеството...

Силенъ гърмежъ ме извади отъ мислитѣ ми. Близу до насъ падна снарядъ.

Стълбъ отъ вода се издигна къмъ синьото небе. Въ единъ мигъ отъ командния мостъ насочихме своитѣ далекогледѣ къмъ хоризонта. Последва втори залпъ. Корабонаначалникътъ бѣ на поста си. Погледитѣ на всички бѣха отправени къмъ него. Той свали далекогледа отъ очитѣ си и издаде заповѣдъ, изречена отъ него безъ колебание и малодушие: „Неприятелски бойни единици! Лѣво на стена! Дръжте по кърмата неприятелскитѣ кораби! Последва пояснение на последнитѣ думи“. „Отправете кораба къмъ брѣга и срещу вѣтъра, за да направимъ димна завеса!“ Снарядитѣ следваха единъ следъ другъ. Заповѣдитѣ веднага бѣха приведени въ изпълнение. Всички работѣха като машини. Свободнитѣ отъ стража, застанали на кърмата, наблюдаваха обстрелването. Голѣмо хладнокрѣвие се четѣше по лицата на всички.

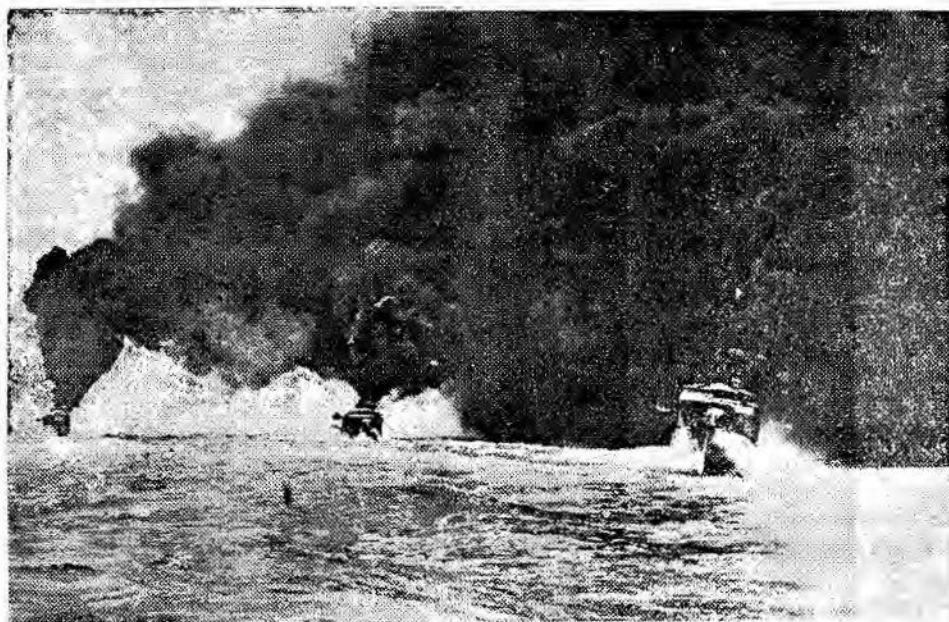
Конвоирацитѣ ни кораби като разявени тигри се спуснаха срещу противника. Той се състоеше отъ два

съвременни изтрѣбители съ силно въоръжение. Така закриляни отъ младитѣ, но храбри моряци, ние продължаваме начѣртания пѣтъ. Съ умение и съобразителностъ неприятелътъ бѣ прогоненъ.

Следъ всичко станало трѣбваше да се подкрепимъ. Часътъ вече бѣше единъ следъ пладне. Свободнитѣ отъ дежурство се събрахме да се наобѣдваме, за да смѣнимъ тѣзи, които безстрашно стояха по мѣстата си. Така събрани въ столовата, хранейки се, неусѣтно започнахме да говоримъ за станалото. Но — какъ? Насътрѣхнали, разтреперени, съ побледнѣли лица? Нищо подобно! — Смѣхъ, закачки, като че ли нищо особено не се е случило. Даже единъ се обади, смѣейки се: „Лоши артилериисти“, а другъ допълни: „Трѣбваше комбинирани действия съ подводници!“ Така въ веселие и шегѣ дойде часътъ за нова смѣна.

Корабътъ пакъ така спокойно порѣше гладкото като огледало море. А въ него се оглеждаше свѣтлиятъ образъ на животворното слънце, единствениятъ свидетел на всичко станало. Нашиятъ параходъ бѣше придружаванъ отъ нѣколко военни кораби. Тѣ не го оставиха самъ. „Талисманъ“ пѣтуваше необезпояванъ отъ нищо, но докога?

Изведнажъ викъ отъ стражния морякъ: „Подводникъ въ лѣво!“ Виждаше се вълна съ бѣлъ гребень. Тя се движеше наедно съ насъ. Дадохме сигнали на придружаващитѣ ни кораби, за точното мѣсто на подводника. Като стрела профуча бързоходна лодка „Ловецъ на подводници“. Тази малка, но съ голѣмо значение бойна единица, започна



ЗАДЪ ДИМНАТА ЗАВЕСА

да плува върху единствената въ този мигъ зловеща вълна. За мигъ тя изпрати две водни бомби на неканения гостъ. Издигна се голъмъ воденъ стълбъ отъ морето. Но вълната продължаваше да се движи. Даденъ бѣ и втори ракетенъ сигналъ, който показва търсенето мѣсто. „Ловецътъ на подводници“ и

този пжтъ заплува върху вълната, и следъ мигъ не се забеляза този високъ воденъ стълбъ, а на повърхността се очърта разбъркана вода, въздухъ и тиня. Подводникътъ бѣ смъртно засѣгнатъ отъ водните взривове, и унищоженъ.

Така тази малка лодка нарисуваше единъ силуетъ на подводникъ

на своя малкъ команденъ мостикъ. Така ние бѣхме спасени, а ведно съ насъ и нашиятъ „Талисманъ“.

А 13. декември, а кукумявката? Все пакъ, обслугата на „Талисманъ“ свърза своята преживелица съ заимливото съвпадане на едно съдбоносно число и една зловеща птица...

А. Петровъ

СЛЕДЪ 655-ДНЕВНО ПЛАВАНЕ

ПОСЛЕДНИЯТЪ ЧАСЪ НА „АТЛАНТИСЪ“

отъ военния дописникъ Д-ръ Хансъ Райнхардъ.

Въ южната частъ на Атлантическия океанъ се намира малкиятъ островъ Аскензионъ, който е британско владение и който е почти въ срѣдата на двата континента.

Презъ този день времето бѣше много хубаво, небето ясно синьо и океана съвършено спокоенъ.

Германскиятъ помощенъ кръстосвачъ „Атлантисъ“ имаше вече задъ себе си надъ 655 дена успѣшни морски пжтувания, но съдбата бѣше отредила този да бѣде последния неговъ день. Прославениятъ корабъ бѣше преминалъ повече отъ 100,000 морски мили, и моряците, които се намираха на него, можаха да прекаратъ както дни подъ най-палещото слънце въ водитѣ на Суматра, така и да почувствуватъ студа на Арктика презъ времето на една Коледа, която биде прекарана на единъ необитаемъ островъ въ полярния кржгъ. Сега „Атлантисъ“ се намираше на пжтъ за родината.

Слънцето още не се е издигнало на най-високото си мѣсто, когато наблюдателнитѣ постове съобщаватъ, че въ далечината е билъ забелязанъ единъ кръстосвачъ, който се приближава бързо къмъ тѣхъ.

Съобщението е напълно правдоподобно. Преследвачътъ вече може да бѣде разпознатъ отъ мостика като тежкъ крайцеръ отъ типа на „Девоншайръ“. Отъ неговия бордъ излетява самолетъ, който се отправя право къмъ германския помощенъ кръстосвачъ. Положението е много опасно, тъй като машинитѣ на единъ търговски корабъ, който е обрнатъ въ помощенъ кръстосвачъ не могатъ да съперничатъ съ машинитѣ на единъ тежкъ кръстосвачъ. Отъ неприятелския самолетъ биватъ дадени знаци, съ които се запитава отъ каква народностъ е корабъ. Минаватъ минути. Отъ германския корабъ е съобщено какъвъ е корабъ и сега положително англичанитѣ запитватъ въ Лондонъ дали такъвъ корабъ е известенъ или не. Нервното напрежение се изостря все повече и повече. Изведнажъ предъ носа на корабъ започватъ да се издигатъ водни стълбове, причинени отъ неприятелски снаряди. Знакъ, че корабътъ трѣбва да спре, иначе неприятелскитѣ оржидия ще стрелятъ и върху него самия.

Германскиятъ помощенъ кръстосвачъ спира. Английскиятъ кръстосвачъ спира също, обаче на едно разстояние отъ около двадесетъ километра. Това разстояние е много голъмо за германскитѣ оржидия, докато оржидията на редовния английски кръстосвачъ все още могатъ да го превъзмогнатъ и да развиятъ успѣшна стрелба.

Отъ английска страна повторно запитватъ отъ къде е отплавалъ корабътъ и за кое пристанище отива. Отговорътъ последва, обаче разстоянието е доста голъмо и едва ли е билъ разбранъ. Веднага следъ това отъ английска страна започва да се стреля усилено. Ясно е, че последниятъ часъ на германския помощенъ кръстосвачъ „Атлантисъ“ е ударилъ

Командантътъ на германския корабъ дава заповѣдъ корабътъ да се замъгли съ димна завеса и да бждатъ спуснати спасителнитѣ лодки въ водата. Единъ следъ другъ моряцитѣ напускатъ кораба и се настаняватъ въ лодкитѣ. Командантътъ на кораба напуска своя вѣренъ другаръ последенъ. Първитѣ попадения на англичанитѣ вече олучватъ кораба и голѣми отломки отъ него започватъ да хвърчатъ изъ въздуха. Мъглата на кораба обаче е вече доста гжста, така, че стрелбата на англичанитѣ се затруднява. Нови попадения върху кораба. Избухва бензина на германския бордовъ самолетъ. Следъ малко избухватъ и мунициитѣ. Корабътъ вече започва да потъва. Не минава много време, и германското знаме, което се вѣе на кораба, изчезва въ дълбинитѣ на морето.

Така се свърши животътъ на германския помощенъ кръстосвачъ „Атлантисъ“.

Спасилитѣ се моряци се бѣха настанили въ лодкитѣ си и на два сала. Английскиятъ летецъ можа много добре да ги види, обаче нито той, нито пжкъ английскиятъ воененъ корабъ, не се погрижиха за тѣхъ, а ги оставиха на произвола на съдбата. Тѣ постъпиха така, както могатъ да постъпятъ само англичанитѣ. Когато предаваха съобщението за потопяването на германския помощенъ кръстосвачъ, англичанитѣ надменно съобщиха, че не знаятъ какво е станало съ обслугата му.

Какво стана въ сжщностъ съ тѣзи доблестни смѣлчаци?

Дълго плаваха тѣ съвсемъ сами въ спасителнитѣ лодки, докато единъ день бидоха открити отъ единъ германски подводникъ, който навързва лодкитѣ и саловетѣ задъ себе си и ги влачи презъ Атлантическия океанъ до едно упорно срѣдище на германски и италиански подаодници. Тамъ обслугата, която се състоеше отъ около стотина души, биде разпределена по различни подводници, за да може съ тѣхъ да достигне до родината.

Въпрѣки, че мѣстото, съ което разполагатъ подводниците е много ограничено, то все пакъ тѣ не се колебаха да взематъ своитѣ другари и да ги спасятъ.

Така, следъ потопяването на германския помощенъ кръстосвачъ „Атлантисъ“ обслугата на сжщия все пакъ можа да достигне здрава и читава до родината, готова за нови по-величави дѣла.



Да си спомнимъ съ признателностъ, че на 6 май, 1942 година се пресели въ вѣчността

Кап. II рангъ о. з.

ИЛИЯ КУНЕВЪ

който съ животъ и дѣла дълги години допринасяше за възхода на морска България!

Здравносъвещателна и лечебна служба срѣдъ Атлантика

Въ своя дълъгъ пътъ подводникътъ не е изоставенъ изцяло на собственитѣ си срѣдства и възможности за съществуване. Не трѣбва, следователно, да се очудваме, че много отъ действащитѣ въ просторния Атлантикъ подводници иматъ въ списъка на обслугата си лѣкарь. Нѣщо повече: този така цененъ сътрудникъ може да бѣде повиканъ отъ тамъ, където такъвъ липсва. А знайно е, че обстановката и условията твърде често налагатъ подобна потребность. И съобразно случая, повиканиятъ лѣкарь може да пристигне за два-три дена. Все пакъ, той ще пристигне!

Нашиятъ подводникъ плава вече четири седмици, когато узнаваме, че въ единъ намиращъ се недалечъ нашъ събратъ се числи лѣкарь. Безъ да отлага, командирътъ ни влиза въ радиовръзка съ въпросния подводникъ и уговаря едно нарочно лѣкарско посещение, предвидъ належащата нужда отъ лечебна помощъ. И наистина, въ опредѣленото време повиканиятъ подводникъ се приближава до насъ на около тридесетъ метра.

Командиритѣ се поздравяватъ по срѣдствомъ разговорнитѣ трѣби. Веднага следъ това, една гумена лодка се отдѣля отъ борда на „приятелитѣ по сѣдба“ и се насочва къмъ насъ.

Ето, лѣкарьтъ е между насъ. Той е единъ известенъ хирургъ и собственикъ на голѣма клиника въ Берлинъ. И тукъ, срѣдъ океана, бидейки на служба въ подводника, той изпълнява своя лѣкарски дългъ. Разбира се, работата му въ тази необичайна обстановка, далечъ се различава отъ тази въ мирновременния „цивиленъ“ животъ! Единствената му дреха е единъ чифтъ кѣси панталони—всички останали части отъ тѣлото му сѣ голи и силно обгорѣ-

ни отъ океанското слънце. Този ученъ мъжъ на суровата служба и отечествения дългъ е почти неузнаваемъ: отъ лицето му се вижда малка частъ—то е утънчано съ буйна коса, а една още по-буйна брада засилва странныя изразъ; само очитѣ му свѣтятъ съ остротата на разпалени вжглени подъ високото чело. Следъ бързия скокъ на палубата и приятелски сърдечното ржуване съ нашия командиръ, лѣкарьтъ е вече долу, въ желѣзната утроба на подводника.

Санитарнитѣ моряци сѣ пригостили стаичката на командира за лечебносъвещателно помѣщение и за хирургическо болнично отдѣление едновременно. На едно малко писалище сѣ наредени: щипци, ножчета, марли, мазилки за рани и разни превръзочни потрѣби.

Най-напредъ лѣкарьтъ преглежда нѣкои моряци, които сѣ вече на оздравяване. Така, единъ си е замърсилъ раната, вследствие на което се е образувалъ единъ значителенъ гнойникъ. „Какви мѣрки си приложилъ досега?“—запитва лѣкарьтъ. Тѣй вѣрно, съгласно наръчната медицинска книжка: една седмица сапунени промивания, компреси съ спиртъ, всѣки день нова превръзка—и така отстранихъ нагнояването. „Добре—сега ще си излагашъ раната всѣки день на слънчевия пекъ: отъ естественото облъчване и чистия океански въздухъ раната ти ще оздравѣе напълно следъ една седмица“. Другъ морякъ си е порѣзалъ ржката съ една телена намотка. Лѣкарьтъ промива съ спиртъ ржцетѣ си и своето лѣскаво хирургическо ножче и повиква близу до себе си страдащия. „Да, да, момко! Това трайно и неприятно възпаление ще трѣбва да се отстрани, като потърпишъ да го разтвори съ

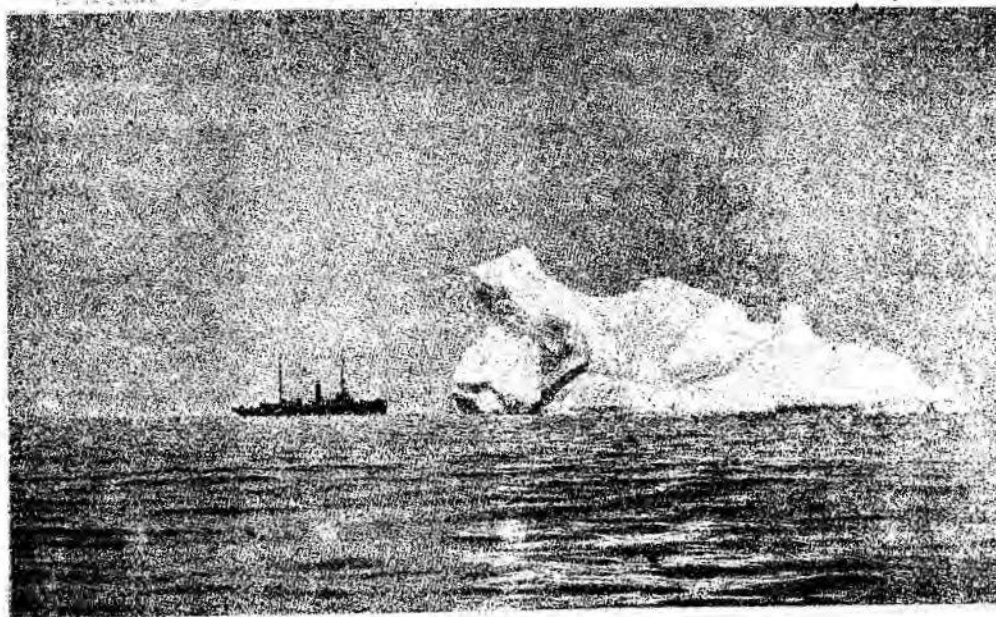
моего ножче!“ И съ нѣколко сръчни хватки той извършва нужното. Изстиска гнойта и като овива болното мѣсто съ чиста превръзка, добавя: „Отъ сега нататъкъ не забравяйте, че съ кабели и всѣкакви телени вжжета се борава само съ нарочни кожни ржкавици!“

Единъ отъ механицитѣ е съ превръзка около раменетѣ. Преди три дена, при товаренето на торпеда, е попадналъ при вълнението между стената на подводника и торпедото и си е натъртилъ здравата грѣдния кошъ и раменетѣ. Санитарниятъ подофицеръ го е прегледалъ най-щателно и му е предписалъ пълна почивка. Лѣкарьтъ го преглежда внимателно, почуква тукъ-тамъ и установява спукване на ключицата. Една нова превръзка трѣбва да обгърне и да затегне пострадалия грѣденъ кошъ. При силното опъване на бинта морякътъ почва болезнено да охка и да бледиѣе. „Я седнете до менъ. Веднага ще ви премине болката!“ Лѣкарьтъ притиска моряка къмъ себе си, като въ сѣщото време неусѣтно му прави превръзката. „И така, пълно спокойствие въ каютата, а при слънце ще се припичате на мостика—и следъ две-три седмици, всичко ще бѣде въ редъ!“

Съ това завършва и лѣкарскиятъ здравенъ и оздравителенъ часъ срѣдъ водитѣ на Атлантика. Лѣкарьтъ преминава къмъ шеговити разговори, като запитва хората, дали нѣкой има за вадене зѣби, дали нѣкой желае да си постави временна пломба, до идното посещение. Следватъ нѣколко кратки, но ясни и изразителни напѣтствия къмъ санитарния подофицеръ—и лѣкарьтъ се изкачва по стълбата на кулата за нагоре съ сѣщата бързина, съ каквато бѣше слѣзълъ преди малко. Едно ржкостискане за сбогомъ съ командира, и гумената лодка отнася този рѣдкъ гостъ къмъ очакващия го подводникъ.

Хората отъ палубата съ детинско любопитство следятъ всѣно движение на хирурга отъ Берлинъ, който се прибира „у дома си“, следъ като гие посетилъ въ „тѣхния домъ“. А корабникътъ, като отгатва тѣхния захласъ, заговорва бавно и многозначително: „Да, да, любопитенъ съмъ да знамъ кога ще се появи първиятъ санитаренъ подводникъ. Защото, отдавна вече имаме санитарни аероплани, санитарни влакове, санитарни параходи!“

А между това, двата подводника неусѣтно се отдалечаватъ, следващи пѣтищата на своята служба: страна като службата на брадясалия известенъ берлински хирургъ... и великъ синъ на велика страна...



ПЛАВАЩА ЛЕДЕНА ПЛАНИНА

отъ нѣмски: В. Руевски

Б У Р Я

Далеко задъ насъ тамъ остана бръгътъ
със своитъ вълни: шумъ, злъчъ, суета!
Наново поели дългия си пътъ,
подмътна ни волно играва вълна.

Отъ изтокъ се спустна следъ облакъ нощта—
страхотна, незнайна, зла, непрогледна!
(вещаеща кобно нашата съдба —
не ще ли да бжде тази вечеръ последна!)

И мракътъ коваренъ ни плътно обгръща,
вътъръ се свива, зловецъ бучи.
Нощта непрогледна въвъ адъ се обръща
тъсенъ мъртвешка въ ушитъ звучи.

Развихрено, страшно, вилинѣ морето,
разтваря прегръдки и властно зове.
Свѣткавици блъскатъ, проръзватъ небето,
всрѣдъ хаоса смъртенъ гръмъ страшенъ реве!

И корабътъ лудо се мѣта и трѣпне —
катъ всички предчувствувалъ последния часъ!
Лицата сж бледи, молитва се изпне,
команди замиратъ извикани съ гласъ!

Въ мигъ—ударъ и трѣсъкъ! туй краятъ е вече!
Спомнитъ се майки деца и жени,
спуцатъ се лодки, бръгътъ е далече!
Камбаната сетня тревога звани!

И лодка следъ лодка, вълнитъ поглъщатъ, —
своя дълъгъ къравъ морето прибира!
Тъзъ що отидатъ вече се не връщатъ,
че края тукъ знай се! тукъ салъ се умира!

Смирено азъ чакамъ, смъртта ме не плаши, —
едничка салъ въри крепи ме въ този часъ;
сълзинъ горещи на майкитъ нани
измолитъ ще място по-свѣтло за насъ!...

Савв Н. Ивановъ
контръ-адмиралъ ф. ф.

М О Я П Ъ Т Ъ

И днесъ, катъ много други дни,
задъ бръгъ далеченъ, чуждъ, се сльнцето
потули.

Катъ плодъ узрѣлъ, день онъ единъ, се въ
вѣчността отбрули!
Загасна той на западъ съ последнитъ зари.

Прохладна и потайна спустна се нощта,
повѣва тихъ вечерникъ—нашепва за отмора.
Високо въвъ небето, разпръснати въ простора,
звездичкитъ безбройни потрепватъ отъ студа.

Презъ тая нощъ, унесенъ, се взирамы
въ полумрака
и виждамы какъ далеко се вие моя пътъ.
Безкраенъ пътъ, незнаенъ, де милитъ
летятъ,
де тласна ме съдбата, — съдбата на
моряка!

Отдавна вече на западъ изгасна той день,
поглеждатъ отъ небето салъ кроткитъ
звезди!...

Азъ търся да открия въ тъхъ нечи очи,
какъ искамъ да узная мислятъ ли за менъ!...

День и нощъ, неспирно, се милитъ редятъ,
и моя пътъ чъртаятъ по чуждитъ
морета!...

Намъ така отсжди съдбата ми несрета:
макаръ безкраенъ, труденъ, да любя
моя пътъ?...

ИЗВАЖДАНЕТО НА ПОТЪНАЛИЯ ПОДВОДНИКЪ № 45

Презъ време на Свѣтовната война при отбраната на нашия черноморски бръгъ взеха дейно участие и нѣколко германски подводници, базирани се най-често въ варненското пристанище и съответно въ пристанището на Евксиноградъ. На 6 ноември 1916 г. трѣбваше да земине въ бойно плаване българскиятъ подводникъ № 18, но поради допълнително нареждане, изпълнението на предстоящата му бойна задача бѣше възложено на германския подводникъ № 45, намиращъ се по това време въ евксиноградското пристанище.

Германскиятъ подводникъ бѣше построенъ въ началото на Свѣтовната война въ гр. Шетинъ. При една дължина отъ 37 метра, широчина 4½ метра и височина отъ гръбнака му до горния край на кулата—6 метра, той имаше водоизмѣ-

стване въ подводно състояние 280 тона. Подводникътъ бѣ подъ управлението на капитанъ лейтенантъ Карлъ Палисъ. Негови първи помощници бѣха лейтенантъ Фридрихъ Шутцъ и инженеръ механикъ Фридрихъ Щайнмюллеръ. Останалата обслуга се състоеше отъ още 16 души подофицери и моряци специалисти.

На 6. XI. 1916 год. въ 14½ часа германскиятъ подводникъ № 45 отблъсна отъ нея на евксиноградското пристанище, за да изпълни възложената му бойна задача. До като мине презъ северния проходъ на минното заграждане, подводникътъ се водѣше отъ нашия торпедоносецъ „Строги“. И двата съюзнически кораби, насочвайки се на североизтокъ отъ евксиноградското пристанище, не подозираха, че въ изминатата нощъ неприятелски миненъ за-

градител бѣше успѣлъ да постави незабелязано заградни мини въ северния проходъ на нашето минно заграждане. Подводникътъ се движеше задъ торпедоносецъ „Строги“ въ надводно положение. Следъ едночасовъ ходъ, въ 15 часа и 30 минути, когато подводникътъ се намираще въ траверсъ на мѣстността „Дългия-пѣсъкъ“—на около 2 километра отъ бръга—, той, като по-дълбоко газещъ отъ торпедоносца, наскочи на една руска мина и се взрива въ областта между командната кула и моторното отдѣление, приблизително на ¼ отъ нѣрмата му. Отъ силния взривъ подводникътъ бѣше разкъсанъ на две неравни части и веднага потъна въ водата. Една частъ отъ обслугата на подводника, която въ мига на взрива се намираще на палубата му, макаръ и по-леко или по-тежко ра-

нена, се хвърли въ морето и въ последствие биде спасена отъ спуснатитъ лодки отъ торпедоносецъ „Строги“. Спасени бѣха лейтенантъ Фридрихъ Шутцъ—леко раненъ, инженеръ-механикъ Фридрихъ Шайнмюллеръ—тежко раненъ, корабника Хансъ Иостъ—леко раненъ и моряцитъ Отто Бременъ и Карлъ Шанце—и двамата тежко ранени. Следъ нѣколко дни единъ отъ тежко раненитъ почина въ варненската болница.

Две седмици по-късно следъ тази печална случка, на повърхността на водата подъ брѣга на „една“ брѣгова батарея бѣше намѣренъ трупа на загиналия при взрива командиръ на подводника № 45 капитанъ-лейтенантъ Карлъ Палисъ, който бѣше погребанъ въ варненскитъ германски гробища съ подобаващите за случая военни почести.

Останалитъ 13 души германски подофицери и моряци останаха затворени въ двѣ части на потъналия подводникъ, чиито желѣзни стени имъ послужиха за временни ковчези...

При нашия черноморски брѣгъ презъ време на Свѣтовната война и скоро следъ нея загинаха и други кораби. Единъ отъ тѣхъ потънаха пакъ отъ вражески мини, а други станаха жертва на невнимателно корабоплаване. Частъ отъ разрушенитъ останки на последнитъ и сега още лежатъ на дъното на морето на югъ отъ Варна, при плитковината Черния носъ (Кара-бурунъ).

Най-напредъ, още презъ време на войната единъ турски контръ-торпедоносецъ, идващъ отъ Цариградъ за Варна, наскочи неочаквано върху каменистата плитковина близу до брѣга на Черния носъ. Обслужатъ му бѣше спасена, обаче, поради лошото време и голѣмото вълнение, той се разби въ скалитъ и потъна, като останаха да стърчатъ още известно време надъ водата горнитъ части отъ стожеритъ му, като предпазителни знаци за невнимателнитъ корабоплаватели.

Веднага, следъ приключването на войната, презъ време на примирието, когато нашитъ торпедоносци бѣха временно завзети отъ англо-френцитъ, на сѣщото мѣсто попадна нашия торпедоносецъ „Летящи“, заетъ всецѣло и обслужванъ отъ френски личенъ съставъ. И това корабокрушение мина безъ човѣшки жертви, поради плиткостта на мѣстото и близостта на брѣга, но корабътъ се напълни съ вода, клюмна на страна, плъзна се по наклонената почти плоска скала и легна окончателно на каменистото морско дъно на дълбочина около десетина метра, като остана да почива тамъ,

докато въ последствие нашитъ водолази постепенно го извадиха частъ по частъ, почти цѣлъ цѣленичкъ.

Скоро следъ това, приблизително къмъ 1920 година, на сѣщото мѣсто при Черния носъ се натъкна на плитковината въ време на мъгла яхтата на генералъ Врангелъ—„Колхида“, бѣгаша отъ Севастополъ къмъ Цариградъ, когато бѣлитъ руски войски бѣха принудени отъ болшевицитъ да напуснатъ отечеството си—Русия. И при този нещастенъ случай човѣшки жертви пакъ нѣмаше, обаче, яхтата „Колхида“ сѣщо потъна и остана тамъ на вѣченъ сънъ, сегисъ-тогисъ нарушаванъ отъ честитъ посещения на нашитъ водолазачи.

По този начинъ, каменистото дъно при Черния носъ, отстоящо на около една морска миля отъ брѣга и на 15 мили южно отъ носъ Галата, стана гробница на невнимателно воденитъ кораби и въ сѣщото време—неизчерпаемъ източникъ на ценни материали и оржия за българския флотъ. Между нашитъ моряци тази плитковина получи прозвищата: „Гробищата на корабитъ“ и „Златната мина“.

Следъ сключването на миръ, когато съглашенскитъ окупационни войски напуснаха България и нашия малкъ воененъ флотъ остана да съществува прикрито, ние почувствувахме голѣма нужда отъ метали, запасни части и оржие, които тогава не можеха да се доставятъ отъ чужбина. Отъ друга страна, отъ гледна точка на обучението на нашитъ водолази, се наложи да имъ се създаде здрава и полезна подготовка. Изхождайки главно отъ тия две съображения, тогавашното флотско начальство реши, обучаващитъ се млади водолази да практикуватъ презъ време на лѣтнитъ занятия при плитковината на Черния носъ. Съоржжи се времененъ станъ при брѣга на Черния носъ, дадоха имъ се нужднитъ помощни сръдства, закараха водолазната лодка тамъ и работата започна.

Гробищата на корабитъ—златната мина за оскъднитъ дни на нашия малкъ флотъ—започна да се разработва. Нашитъ млади водолази денонощно се обучаваха въ тежкото си поприще подъ водата и едновременно съ това, малко по малко, обогатяваха хранилищата на флота съ ценни материали. Отначало се работѣше въ малкъ и ограниченъ размѣръ, но въ последствие, когато тази работа се оказа много полезна и целесъобразна въ всѣко отношение, обсегътъ на водолазнитъ работи при Черно-златния носъ се разшири значително. Когато нуждата налагаше се работѣше не само презъ лѣтото, но презъ пролѣтъта и есента,

и даже презъ зимата, като се издебваха по-спокойни дни.

Така, годни и подъ редъ следъ Свѣтовната война, покрай другото нарочно обучение и опитностъ подъ водата на Черно море въ различнитъ части на нашето крайбрѣжие, нашитъ млади и по-стари водолази отъ флота на Негово Величество развива една планомерна, настойчива и достойна за похвала подводна дейностъ при Черния носъ, която имъ даде отлична вещина и ги направи голѣми майстори въ тѣхната трудна работа, и отъ друга страна—снабди нашия малкъ флотъ съ много необходими и ценни за времето метали и запасни части.

Едно следъ друго бѣха изведени изъ подъ водата съ много трудъ, сръчностъ и голѣма настойчивостъ медъ, бронзъ, желѣзо, стомана, котви и котвени вериги, различни видове тръби, гребни воллове, корабни винтове, стожери, цѣли котли, оржия, картечници, торпедни тръби и още много други материали и оржия, които отиваха направо въ пазилищата и работилницитъ на флота и следъ това се оползотворяваха за подържането и въоръжението на нашитъ военни корабчета, които все още трѣбваше да съществуватъ прикрито, поради наложенитъ нежестокости и несправедливи мирни договори. При това, трѣбаше да се отбележи, че за да се извадятъ изброенитъ по-горе корабни части, трѣбваше предварително да се отдѣлятъ отъ корабното тѣло и да се приготвятъ за адигане, а това бѣше една много мъчна и струваща голѣми грижи водолазна работа.

Така, нашия флотъ подготви следъ Свѣтовната война единъ иоръшки съставъ отлично обученъ и много опитенъ, който можеше да съперничи съ най-добритъ водолази въ свѣта. Въ това трудно дѣло имаше най-голѣмъ дѣлъ отъ заслугитъ водолазниятъ офицеръ, завършилъ нарочното си обучение още презъ време на Свѣтовната война въ Германия—лейтенантъ Христо Хасекиевъ и неговиятъ прѣвъ и незамѣнимъ помощникъ корабникътъ-водолазъ Вълчо Стисковъ.

Следъ тия голѣми успѣхи и постижения на нашитъ водолази, къмъ 1932 година, флотското висше командване реши да пристъпи къмъ една по-сериозна и много трудна, но въ сѣщото време по-похвална, по-целесъобразна и по-доходна водолазна работа. Реши се да се потърси и намѣри потъналия германски подводникъ № 45. и да се извади.

Мотивитъ за тази грандиозна за нашитъ условия огромна работа бѣха:

1. Да се постигне още по-добра

подготовка на нашите водолази, въ връзка с тяхната бойна задача.

2. Да се извади подводникът от водата, да се поправи и да се използва като боен кораб, или най-малкото — да се използват ценните му материали и оръжията му.

3. Да се намърят труповете на загиналите с подводника 13 германски подофицери и моряци и да се погребат с нужните за случая военни почести, като наши бойни другари от Свѣтовната война.

Още въ 1932 г., през време на лѣтните занятия, бѣше възложено на Миночистачния дивизионъ при обучението си да търси потъналия подводникъ и да обозначи точното му мѣсто, за да може водолазната команда да започне работата по изваждането му. Макаръ че приблизителното мѣсто на потъването бѣше известно, въпреки усилията и старанията на Миночистачния дивизи-

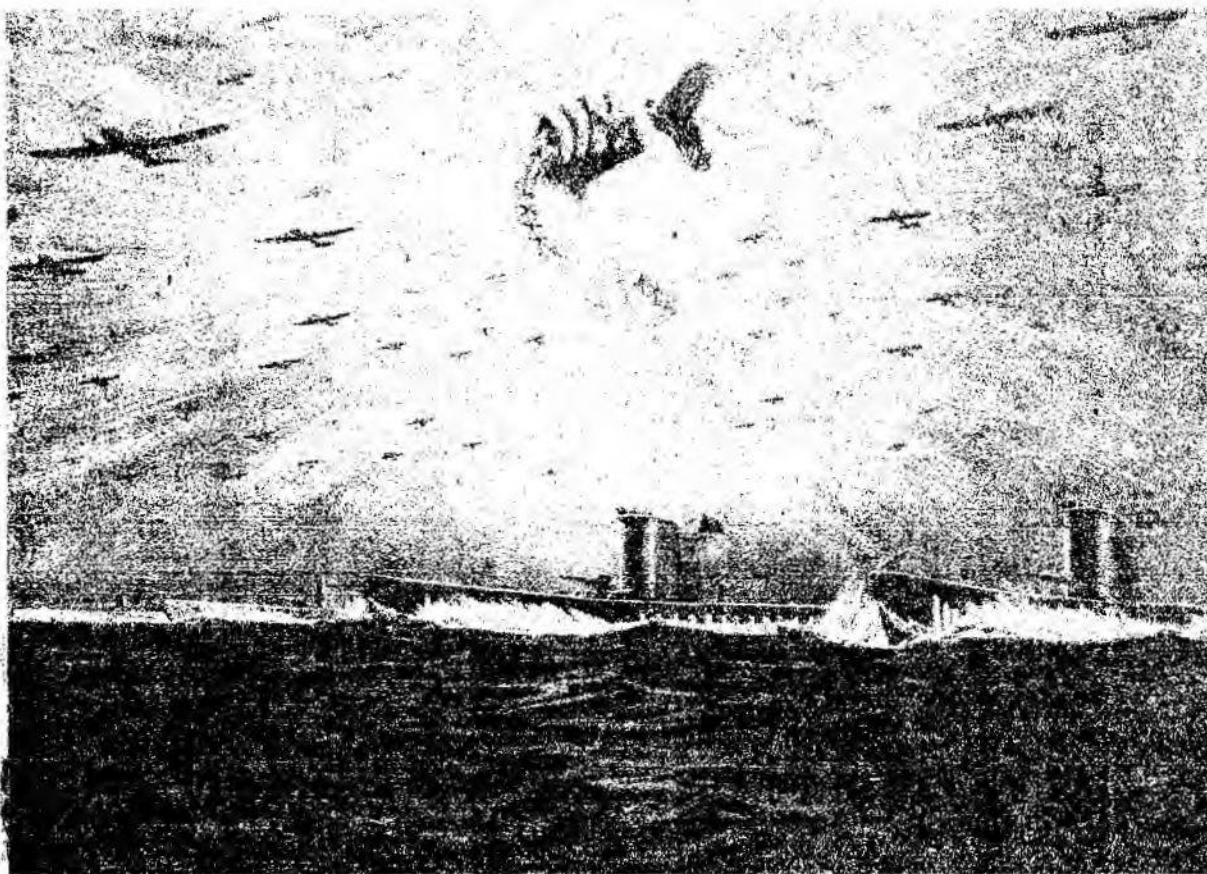
стачния дивизионъ никой не можеше да се съмнява. Мѣстото на потъването на времето бѣше застъчено и точно определено, така че не можеше да има и съмнение за областта, въ която трѣбваше да се намира подводникътъ. Въпреки всичко това, и това лѣто не ни даде никакъв положителенъ отговоръ относно точното мѣсто на потъналия подводникъ.

Но Щабътъ на флота не се отчая и реши да продължи търсенето на подводника още по-щателно и по-планомѣрно. Презъ следващото лѣто Миночистачниятъ дивизионъ започна пакъ да кръстосва морето предъ Дългия пѣськъ съ спуснати търсачни прибори. Най-после продължителната и планомѣрна работа се увѣнча съ успѣхъ. На 19 юли 1934 година търсачните прибори заловиха кулата на потъналия подводникъ. На това мѣсто веднага закот-

корабостроителя капитанъ - лейтенантъ Протаси Пампуловъ и непосредственото участие на водолазния офицеръ лейтенантъ Хр. Хасекиевъ, корабника-водолазъ Вълчо Сисковъ и водолазните подофицери и моряци. Най-напредъ водолазите направиха подробенъ огледъ на подводника, за да се установи точното му положение и външното му състояние. Следъ това изработиха подробенъ кръежъ за работата и следващото лѣто пристѣпиха къмъ изпълнението на кръежа.

Трудната и продължителна работа по изваждането на германския подводникъ № 45, описана на кратко, протече така:

Отъ 27 юни до 5 октомври 1935 година нашите здрави и снажни водолази, съ голѣма опасностъ за живота си, прокопаха 8 тунела въ тинята подъ подводника, за да може да се прекаратъ стоманени въжета, не-



ПОДВОДНИЦИ И САМОЛЕТИ ВЪ ПОХОДЪ

онъ, подводникътъ не можа да бѣде затрапенъ презъ това лѣто.

Презъ другото лѣто работата потърсенето на подводника продължи. Миночистачниятъ дивизионъ кръстосва съ своите търсачни прибори на дължъ и ширъ морския просторъ на северо-изтокъ отъ Варна предъ Дългия пѣськъ продължително време дълги дни наредъ, но пакъ не можа да открие легището на подводника. Това озадачи както командирътъ на Миночистачния дивизионъ, така и флотското командване. Въ добрата подготовка на Миночи-

вяха нароченъ плаващъ знакъ. На следващия день спуснаха водолазъ, съ изследвачни задачи. Оказа се, че подводникътъ лежи на 22 м. дълбочина източно отъ Дългия пѣськъ, повече отъ половината затыналъ въ тинята.

Едвамъ сега стана ясно на всички, защо така мъчно бѣше открито точното му мѣсто.

Веднага следъ това започна една системна работа по подготовката за изваждането на подводника подъ общото ръководство на инженеръ-

обходими за обхващане и повдигането му. Да работишъ на 22 метра подъ повърхността на морето, да прокопавашъ въ тинята подъ подводника осемъ тунела, да се ровишъ на 6—7 метра надолу въ морското дѣно като къртица, изложенъ всѣки мигъ на затисване и смазване отъ грамадната маса на подкопания на 8 мѣста подводникъ, да прекарвашъ презъ тия тунели въ тинята дебели стоманени въжета — действително не бѣше лесна и безопасна за живота имъ работа! Но, въпреки всичко това, нашите отлични

и храбри водолази, като къртове се роваха въ продължение на 3 месеца въ тинята на морското дъно и най-после тяхната работа от първия дѣлъ на кроежа се завърши благополучно и съ пълненъ успѣхъ. Само това бѣше единъ г. лѣтъ водолазенъ подвигъ, заслужаващъ нашата възторжена възхвала.

Презъ сѣщото време, когато нашитѣ водолази прокопаваха тунелитѣ подъ подводника, докараха отъ Русе по Дунавъ въ Варна голѣмиятъ шлепъ „В. Търново“ и го приспособиха въ флотската работилница за повдигането на подводника отъ лежището му. На палубата на шлепа, покрай дветѣ му стени, бѣха нагласени по 8 вдигачи съ макари, които бѣха изработени наново пакъ въ флотската работилница. Тѣ бѣха предварително преценени да могатъ да издържатъ голѣмитѣ натоварвания, които трѣбваше да понесатъ

въ време на повдигателнитѣ работи.

На 5 X. 1935 г. закараха шлепа „Велико Търново“ надъ мѣстото, гдето лежеше подводникътъ и го закотвиха здраво тамъ. На другия денъ, прекараниятъ подъ подводника 8 дебели стоманени въжета бѣха закачени постепенно на съответнитѣ мѣста за макаритѣ и въ 15 часа сѣщия денъ, използвайки вдигачитѣ и ржчната сила на 130 здрави български моряци, започнаха да повдигатъ тежката маса на впилия се въ тинята подводникъ. Трѣбваше да се преодолява една тежестъ отъ 280 тона, нарастнала още твърде много поради насъбралия се вътре въ подводника пѣсъкъ и поради сцеплението на подводника съ тинята, въ която лежеше потъналъ почти до гуша.

Първоначално работата вървѣше много трудно, но скоро упоритостта на коравия български морякъ на-

два и подводникътъ започна постепенно да се отдѣля отъ тинястото си 20 годишно лежище, ведно съ разнеслото се грѣмогласно и нестихващо „Ура!“ на ликуващитѣ за успѣха си моряци. Къмъ 19 часа подводникътъ бѣше приповдигнатъ на 7 метра, като остана да виси свободно подъ шлепа въ водата на 15 метра дълбочина.

Така приповдигнатиятъ подводникъ, на 7. октомври се завлѣче до линията носъ Галата—Двореца Евксинаградъ, кждето бѣше огледанъ отъ водолази и следъ това приповдигнатъ съ още 2 метра. Въ това положение, още сѣщия денъ, шлепа съ висящия подъ него подводникъ, се довлѣкоха до входния маякъ на варненското пристанище, кждето подводникътъ наново бѣше приповдигнатъ съ още 4 метра.

(Следва)

ВМѢСТО РАЗКАЗЪ

ЩАСТЛИВАТА СВАТБА НА ЕДИНЪ ОСТРОВЪ

Въ далечни, незапомнени времена, когато ти и азъ не сме били родени, когато бащитѣ на нашитѣ бащи дори не сж помисляли, че могатъ да бждатъ макаръ и временни гости на земята, живѣла отъ хубава по-хубава, млада девойка. Наистина, бедна била тя, но нали бедността не е порокъ?... Все пакъ, скръбна орисъ тегнѣла върхъ нейната младостъ, че не намирала щастливъ случай—да свърже сърдцето си съ сърдце на милъ и вѣренъ любимъ. А колко хубава била тази скромна девица въ своята зелена дреха съ сръчно стъкмена везба—едничката прикря, прикритана подъ стрѣхата на родния домъ!

Но не продължила дълѣки самотата на гиздавата самотница. Богъ, който има грижи за всички, взелъ присърдце любовния блѣтъ на момичето и пратилъ му отколе трепетно очаквания женихъ. Уви!—макаръ омайно хубавъ и снаженъ юнакъ, момъкътъ билъ буенъ—и всѣкога за бурна свада билъ готовъ. Вре домъ била позната лошата му слава—и презъ деветъ земи въ десетата съ страхъ и трепетъ мѣлали за него: да бѣ по-малка хубостъта му, а по-блага душата му и по-смирено вѣчно неспокойното му сърдце! И всѣки близъкъ познаникъ и кръвенъ родственикъ съ доброжелателска помисълъ съветвалъ младата девойка: „Запази покоя и девствеността на своята самота—не се омъжвай за този хубавелякъ, но страшенъ страшикъ—не падай въ пленъ на примамяната му ненагледна хубостъ, мисли за лошитѣ сетини!“

Ала има ли мъдростъ по-силна

отъ силата на любовта, и има ли властъ надъ властта, която повелява на човѣшкитѣ сърдца да избиратъ свой кжтъ и свой пжтъ подъ вѣчното небе?...

И така, въ престари и стаени подъ праха на времето времена, билъ сключенъ брачниятъ съюзъ между бедната и скромна девойка и буйнокръвния страненъ юнакъ.

Азъ предобре знамъ, че ти, пжкъ и всички добри люде!—ще искашъ да узнаешъ дали съ щастие или съ беда сж протекли днитѣ на младитѣ влюбени.

Признавамъ, че на сѣщото, а даже и на по-тревожно любопитство бѣхъ жертва и азъ... Но, спокоенъ съмъ вече. Ще се успокоишъ и ти, който съ похвално усърдие и грижовностъ проследявашъ пжтя на човѣшкитѣ сърдца, както и пжтя на небеснитѣ звезди...

И да ти кажа ли най-подиръ?... Девойката била не друго, а единъ островъ, да го наречемъ Безимениятъ островъ, а нейниятъ съпругъ—морето, бурното синьоводно море. И чудо станало, истинско чудо!.. Получило любовта на едно преданно сърдце—каквото било сърдцето на влюбената девойка—морето поднесло въ замѣна своя щедъръ даръ. Но кой, кой ще пресмѣтне цената на този богатъ даръ, кой ще опише щедростта на великодушния дарителъ?

Днесъ този даръ е нечетно рибно стадо, което се вмѣква въ бездѣнната рибарска мрежа, подобно жълтицитѣ, съ които приказенъ вълшебникъ пълни кесията ни въ златно сновидение.

Утре този даръ е бѣлокрилъ моррабъ, тронъ и царство за смѣлото сърдце, което напуска островната самотна суша за вѣрно другаруване съ стихийното море, за гордо властване надъ сѣта и сѣтованитѣ блага.

А други денъ?—Какви сж, наистина, дароветѣ на щедрото море презъ този следващъ денъ?...

Моля, моля малко търпение—че нѣщо много по-важно ще узнаешъ отъ неписанитѣ и неизреченитѣ слова на старата приказка!

Тѣ винаги, неизмѣнно и съ неотслабваща мощъ, сж се обичали: морето и островътъ.

И отъ завистъ и ревностъ поради тази чудна обичъ, или кой знае по каква причина, нерѣдко се дочували недоволства и оплаквания отъ женитѣ на островното селище.

„Морето ми отне мъжа, който бѣше морякъ“—ще проплаче обвита въ черно нещастна вдовица.

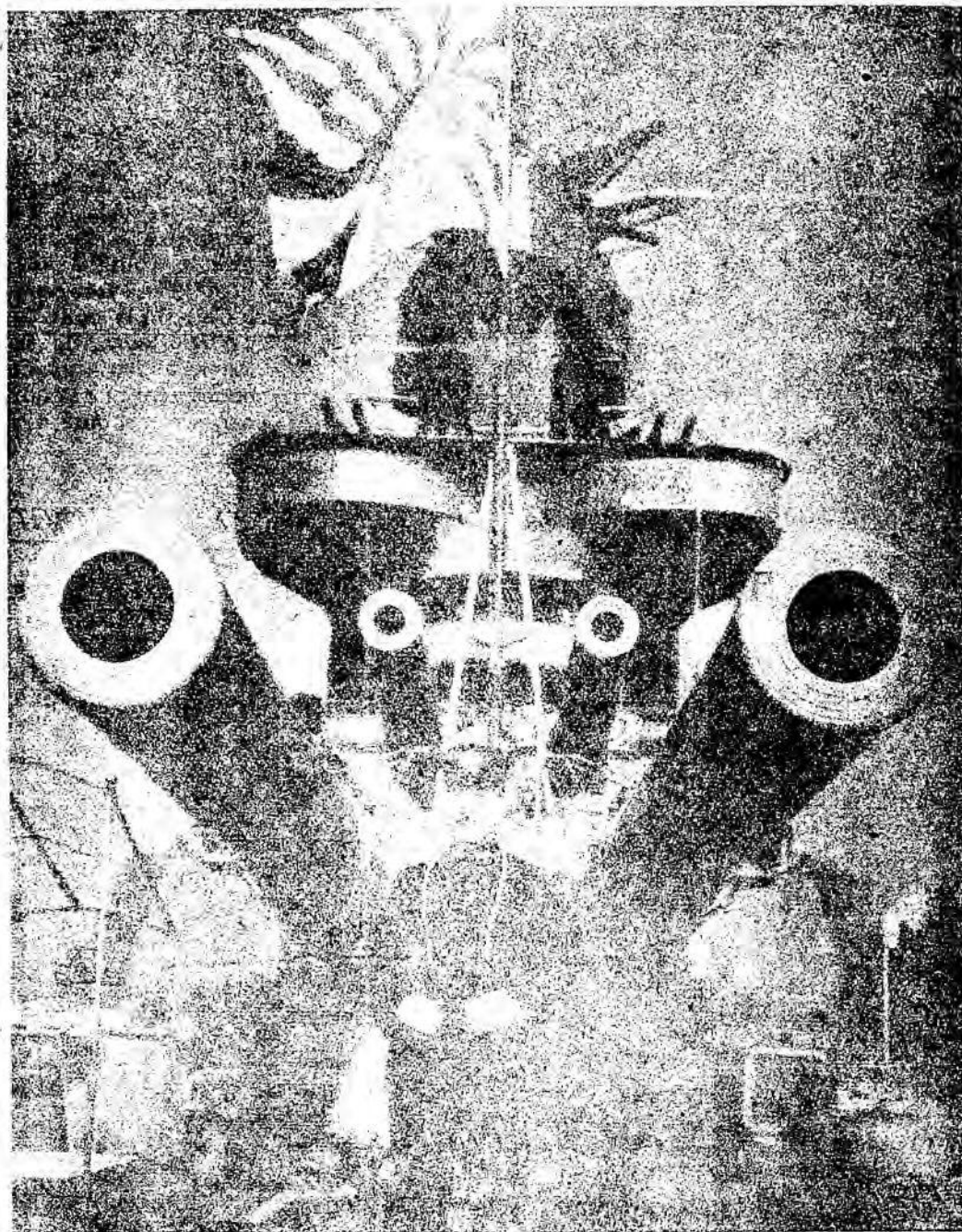
„Морето взе сжщо и моя любимъ, който бѣше рибаръ“—ще се заваяка скръбна годеница.

„Ние ще станемъ моряци, ние ще бждемъ рибари!“—въ тържественъ хоръ се провикватъ руменолики деца, и съ завънливитѣ си гласове заглушаватъ всѣка скръбъ и недоволство.

И така продължава, и все повече се увеличава щастieto следъ щастливата сватба, която навѣки е свързала въ вѣренъ съюзъ морето съ самотния, безименъ островъ...

Отъ френски източникъ
переразказалъ Крумъ Мънчевъ

ПОДЪ РАЗВЪТІЯ СЪЯГЪ НА ИЗГРЪВАЩОТО СЛЪНЦЕ...



ОТЪ ПОБЕДА КЪМЪ ПОБЕДА

ТОЗИ БРОЙ 178. СЪДЪРЖА: Върховна добродетелъ — уводна статия; Вѣчна слава! — поменъ; Стратегическитѣ кроежи за островитѣ въ Атлантически океанъ—отъ нѣмски Ник. Ханчевъ; „Свобода на моретата“—В. Паспалеевъ; Пътъ съ 70% смъртна опасностъ—Ем. Г. Джелиновъ; Подводници — самолетоносачи—прев. П. Сефийски; Свѣтовната война и военното корабостроене — В. Кутевски; Плаващи ледени планини — Ангелъ Симеоновъ; Спомагателнитѣ кръстосвачи все още кръстосватъ—прев. отъ нѣмски Деянъ Поповъ; Едно число, една птица и...—А. Петровъ; Последниятъ часъ на „Атлантисъ“—воен. дописникъ Д-ръ Хансъ Райнхардъ; Здравносѣвещателна служба срѣдъ Атлантика — прев. В. Руевски; Буря, Моя пѣть—Стихове отъ Дим. Роевъ; Изваждането на потъналия подводникъ № 45 —Сава Н. Изановъ, контъръ-адмиралъ о. з.; Шастливата сватба на единъ островъ—прев. казалъ Крумъ Мънчевъ