

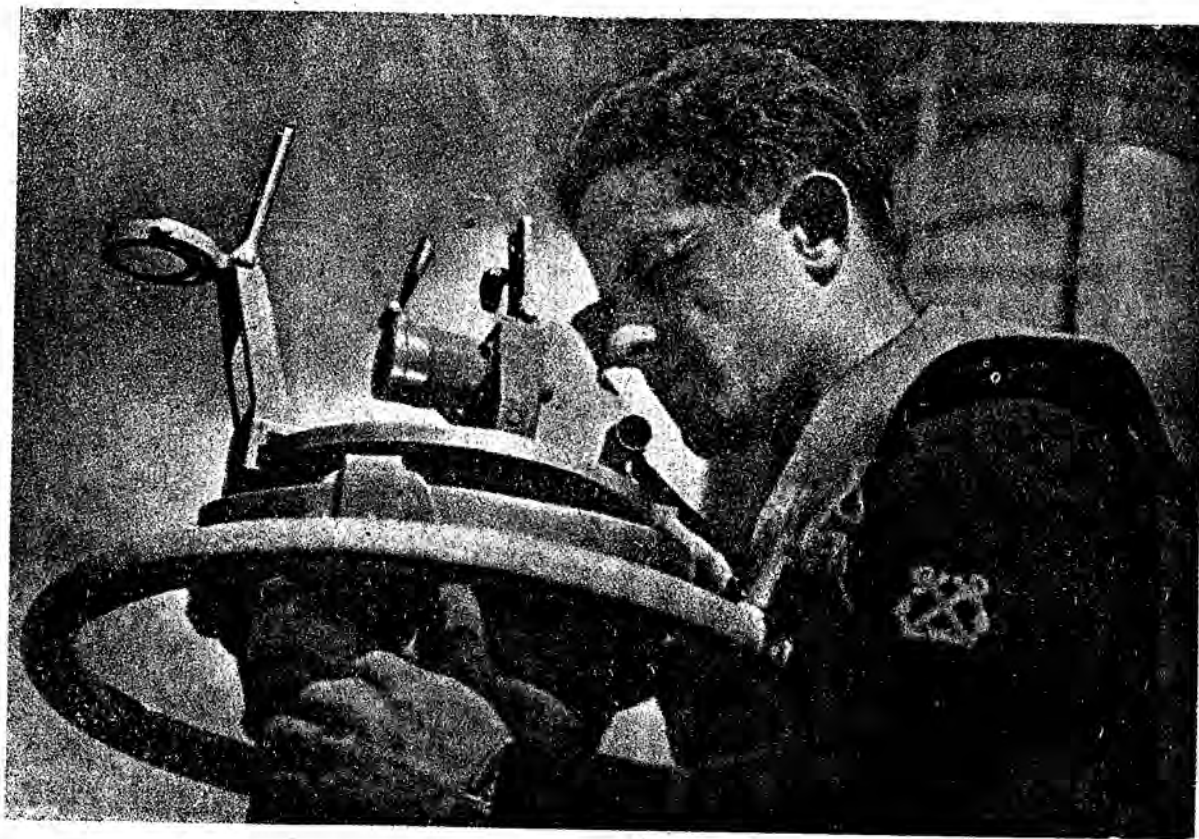
1780 - ТУКЪ-Общинската градска
библиотека

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

МЕСЕЧНО СПИСАНИЕ
ЗА МОРСКА ПРОСВѢТА

Година X. брой 187. Варна, 1. април, 1944. год. Ръководи уредническо тѣло. Редакторъ Крумъ Кънчевъ

ЧРЕЗЪ МОРСКИ ВЪЗХОДЪ—КЪМЪ ВСЕСТРАННО ПРЕУСПѢВАНЕ



НАБЛЮДЕНИЕ ОТЪ КОРАБНИЯ МОСТЪ

ОБЕДИНЕНИЕ И ЕДИНЕНИЕ

Днес България е обединена, българитъ сж единни. Щастливъ и гордъ е народътъ ни. Той правилно преценява своята историческа победа като неминуема последица отъ упорити свещени борби и дадени нечетни жертви. Радостта отъ успѣшното завоюване го сплѣтява, а съзнанието за дългъ да бди и пази съ цената на живота си дълго блънуванитъ народностни придобивки — го прави единенъ и непоколебимъ.

А точно българското обединение и единение сж омразни и нежелани за врага. Тъ го разгнѣвяватъ, вбѣсватъ, плашатъ. Свикнали да виждатъ многострадална България винаги разпната на кръстъ, нашитъ заклетии врази съ всички възможни сръдства утегчаваха нейнитъ кръстни мжки и съ ехидна сатанинска усмивка очакваха нейната смъртъ. Върни на своята неправима престъпна природа, и въ сегашнитъ дни тѣзи зловещи гробокопачи на Отееството ни немогатъ да се помирятъ съ положението, че вмѣсто да гине въ мрачната бездна на погрома и позора, България сияе победоносно отъ висотата на своето възраждане, и поела пѣтя на новъ величавъ животъ, празнува възкресение следъ безподобна историческа голгота.

„Напустнете новоприсъединенитъ земи!“ — съ змийски съсъкъ повелително подканя радио Лондонъ. Но какво значение могатъ да иматъ и най-слаждоумнитъ увещания и най-страшнитъ закани за единъ народъ като българския, който съ рѣки отъ кръвта и съ хълмове отъ коститъ на херои-светици е очерталъ границитъ на своята прадѣдна земя и чийто благоденственъ животъ подъ родното небе и роденъ стягъ е достойно завоювана награда? — Този народъ днесъ съ отдѣлго стаено презрение слуша коварнитъ отровни слова на човѣкоподобни звѣрове, готовъ утре съ мечъ въ юнашка дѣснаца да пресѣче всѣко кощунствено враждебно посегателство надъ осъщественото си обединение.

„Войскари отъ храбритъ български полкове, напустете своитъ постове и се върнете по домоветъ си: вие нѣмате работа по бойнитъ полета!“ — съ настѣрвение и злоба изригва радио Лондонъ зловоненъ потокъ отъ смѣшни и безсмислени думи, които сж върхътъ на обидата и позора. Кой? Българскиятъ войникъ ли да остави оржжието? . . . Великиятъ нашъ войникъ, въ чието сърдце съ неугасваща свѣтлина блѣс-

тятъ най-съкровищнитъ добродетели на единъ приказно храбръ и безпредѣлно обичащъ своята родина мжжъ — познава само славата на борбата и безсмъртието на подвига. Не очуди ли този безименъ храбрецъ свѣта съ епичнитъ войни, въ които той даде доказателство, че поставя свободата надъ всичко? . . . Ако юдо-плутократитъ разчитатъ на мръсна палпачъ отъ червенокожи, чернокожи и всѣкакви пѣстрокожи насила събрани подпалвачи и убийци, българскиятъ народъ има своитъ върни синове, които никога не сж захвърляли оржжието, които никога не сж напушвали борбата за родъ и честь: не ще я напуснатъ тѣ и сега при всички обстоятелства, заречени да дочакатъ тѣржеството на крайната победа!

Узнали твърдото и неизмѣнно българско становище, което съ щикветъ на непобедимата българска войска е изградило непристъпна крепостна стена около обединеното Отечество, англо-американцитъ предприематъ врѣхлитания съ богато платени въздушни пирати: да разрушаватъ български селища, да сломятъ българския духъ. . . Уви! — и въ това свое пѣклено гангстерско начинание тѣ изживѣха тежко разочарование!

Върѣки всичко, българскиятъ народъ остава единенъ въ мисли и дѣла: гражданинътъ и селянинътъ, учениятъ и работникътъ, стариятъ и младиятъ — въ името на България и нейното величие днесъ отъ Дунавъ до Егея и отъ Черно море до Охридъ една душа живѣе, едно сърдце тупти, единъ устремъ сплѣтява всички чада на гордата юнашка Стара планина.

А като преденъ постъ на обединеното ни Отечество сж изправени бойцитъ отъ сухоземнитъ, въздушнитъ и морскитъ въоржжени сили — внушително олицетворение на нашето народностно гранитно неуязвимо единение.

Достойни приемници на славната родна войска, тѣ сж жертвоготовнитъ бранители на България, която подъ водачеството на вселюбимия Царъ Симеонъ II ще пребжде презъ идващитъ дни могъща и велика — както по суша, така и по море.

Надъ роднитъ земи и роднитъ морета днесъ тржбенъ зовъ ехти съ мощта на свѣтъ заветъ: да запазимъ за всѣгда нашето единение, което е залогътъ за запазване на осъщественото обединение!

„МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“

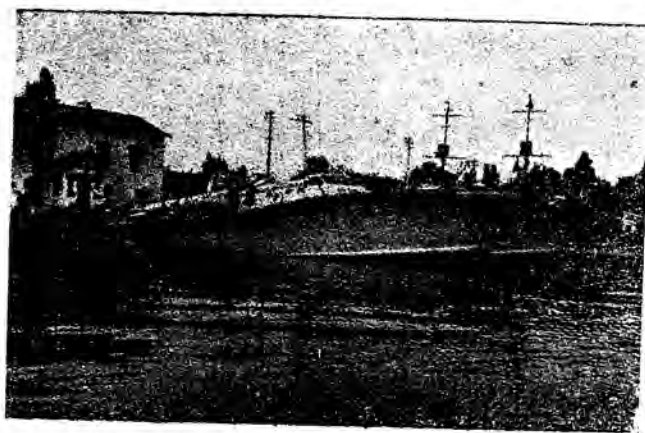
ВЪЗГЛЕДИ ЗА ЛИНЕЙНИЯ КОРАБЪ

Въ испанското списание „Revista general de Marina“ от ноември 1942 год. Kapitan de Navio Arturo G6nova чрезъ една своя статия дава гласност на едно свое мнение върху стойността на бойния корабъ и пожелания при строежа му. Ноемврийският брой на споменатото списание е изключително посветенъ на мнения върху главния боеен корабъ. *)

Ето и самата статия на кап. Генова, която се разпада на деветъ откъси.

1. Нуждата и необходимостта отъ бойния корабъ

Мнението на автора въ увода на статията е, че ако Германия въ 1939 година имаше достатъчно бойни кораби—въ този размъръ, че да може



На вързала въ тихата котвена стоянка

да води съ Англия успѣшна война, то по всѣка вѣроятностъ, Свѣтовната война не би избухнала или пъкъ отдавна щѣше да се свърши, защото Великобритания упорствува въ Атлантическия океанъ срещу ударитѣ на силитѣ отъ Осѣта, единствено защото разполага съ превъзходящъ боеен флотъ, и само благодарение на наличността на този флотъ, досега не се е извършило стоварване на германски войски въ Англия.

Значението на главния боеен корабъ се подчертава отъ факта, че на съюзенитѣ англосаксонски сили до сега се указа невъзможно да посрещнатъ решително устрема на Япония въ Тихия океанъ и то защото тамъ почувствуваха липса на тежки въоръжени кораби, които да приематъ боя съ японскитѣ бойни кораби.

Япония предприе, като първа военна мѣрка срещу американския флотъ, унищожителната битка при Пърлъ Харбъръ, съ което даде въ самото начало на войната единъ обратъ, което нѣщо въ Съединенитѣ Щати никога не допускаха за възможно. Сжщо и при Сингапуръ, споредъ мнението на автора, окончателната присяда е била прочетена още въ този день, когато японскитѣ летци потопиха тамъ разполагаемитѣ два бойни кораби „Принсъ офъ Уелсъ“ и „Рипълсъ“

2. Недостатъцитѣ и слабитѣ страни на съвременния боеен корабъ

Може да се твърди съ право, че бойниятъ корабъ е изпълнилъ цѣлостно политическия си и стратегически задачи. Обаче отъ друга страна не

*) Навсѣкжде въ тази статия изразътъ „боеен корабъ“ означава линейен корабъ.

бива да се лъжемъ, че като тактическа бойна единица, той вече не задоволява новитѣ изисквания. Въ сегашния си видъ по отношение засиленитѣ нападателни сръдства, особено на въздушното оръжие, той е изостаналъ назадъ, поради което трѣбва да се подобри, за да се премахне този му недостатъкъ. Въ сжщностъ, мнозинството на загубенитѣ бойни кораби, произхождатъ още отъ времето на първата Свѣтовна война, които въпрѣки основнитѣ преустройства, не можаха да дойдатъ на висотата да устоятъ на съвременнитѣ оръжия. Само два отъ тѣхъ бѣха нови кораби „Бисмаркъ“ и „Принцъ офъ Уелсъ“, обаче и тѣ не можаха да устоятъ на неприятелскитѣ торпеда.

Не може да твърдимъ, че бойниятъ корабъ е загубилъ своята значимостъ и цена, но ще трѣбва вече така да се строи, сжщо като по-рано, за да посрѣщне успѣшно новитѣ оръжия.

Като главна причина за слабостта на бойния корабъ авторътъ сочи на недостатъчната водонепропускаяемостъ на подводната частъ на кораба.

Предпазнитѣ съоръжения, които по-рано даваха голѣма съпротивителна мощъ срещу неприятелскитѣ оръжия, при днешното положение на нѣщата, сж вече недостатъчни. Отъ друга страна, едвали щѣ може да се направи сжществено усиление, понеже днесъ центърътъ на тежестта пада върху водоравната броня, която поради огромната площ на палубата, обема огромно тегло. При това, едно подобро водонепроницаемо разпредѣление ще поиска едно незначително увеличаване на тежестта въ сравнение съ досегашнитѣ начини на строежъ.

3. Видътъ на пораженията върху бойния корабъ и тѣхнитѣ последици

Презъ време на първата Свѣтовна война, брониранката на британскитѣ бойни кръстосвачи бѣ



На борда на българска бързопловна лодка

ше крайно недостатъчна, което показва и тѣхното бързо потопяване въ битката при Скагеракъ. При повечето отъ тогава потопяванитѣ кораби, германскитѣ бронебойни снаряди успѣваха да пробиятъ нѣкоя отъ тежкитѣ оръжейни кули, отъ което се взриваваха бойнитѣ припаси вътре и подъ кулата, отъ което последваше и разкъсването на олучения корабъ (примѣри: „Invincible“, „Indefatigable“, „Queen Mary“).

И при германскитѣ бойни кръстосвачи често се случваше пробойни въ бронитѣ на артилерий-

скитъ кули, обаче поради по-доброто пазене на бойните припаси въ никой случай не се стигна до разрушението на цѣлия корабъ. Наистина, при германските кораби, премаването на вода бѣше много голѣмо, което въ единъ случай причини загубата на единъ корабъ („Lützow“). Напримѣръ „Derfflinger“ получи около 17 попадения отъ тежкъ калибъръ, като последица на което нахлу въ предната му частъ 3,400 т. вода. Въпрѣки това, той можа да остане въ строя, понеже отвесните прегради устояха на напора на водата и водонахлуването остана мѣстно. Сжщо и „Фонъ деръ Танъ“ и „Зайдлицъ“ има да благодарятъ за спасението си на великопепния строежъ на тѣхните отвесни корабни прегради.

Само „Lützow“, както се спомена, бѣ така тежко засегнатъ, че водонахлуването превиши 8000 т., поради което неговата плаваемост толкова спадна, че бѣше напуснатъ отъ обслугата си, която после го потопи.

Подобна сждба, каквато сполетѣ британските бойни кръстосвачи при боя при Скагеракъ, понесе и „Hood“ въ боя съ „Bismark“, отъ което явствува, че британцитѣ не сж съумѣли и въ следвоенното време да направятъ своитѣ бойни кръстосвачи по-устойчиви отъ тѣзи, потопени на 16 май 1916 година.

Докато всички споменати кораби сж били потопени отъ артилерийски огънь, въ сегашната война, съ изключение на „Hood“, всички сж потопени съ торпеда, при което въ два случая тѣзи торпеда сж били хвърлени отъ самолети („Prince of Wales“, и „Ripulse“).

Преди да настѣпи цѣлостното унищожаване на бойния корабъ, пораженията, които му нанасятъ противниковитѣ оржия сж: по-голѣмо или по-малко изгубване на скоростъ, поражения въ кърмилнитѣ уреди, ржководството на огъня и свързкитѣ.

4. Неблагоприятно разпредѣление на бронята и недостатъци въ клетъчнитѣ водонепропускаеми прегради

И така, опитътъ ни учи, че нито корабната броня е достатъчно яка да предпази кораба отъ

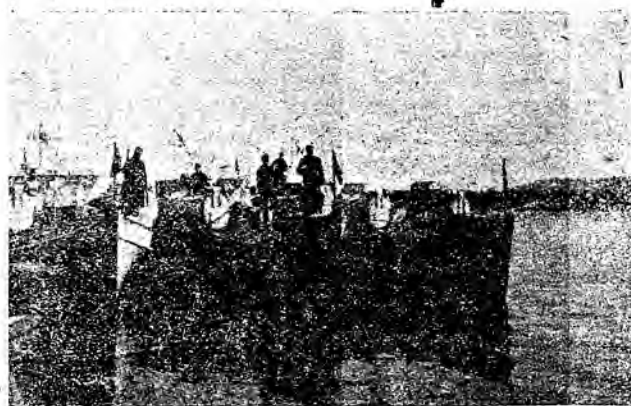


Бѣлата бразда бележи тѣхния победоносенъ пжтъ

проникването на неприятелскитѣ артилерийски снаряди въ неговата вътрешностъ, нито пъкъ разпредѣлението на водонепропускаеми прегради сж въ състояние да предпазятъ кораба отъ преобрѣщане или потъване при една редица отъ торпедни попадения. При това, не е възможно да предпазимъ водолинията или палубитѣ посрѣдствомъ една броня, която ще издържи ударитѣ на тежката арти-

лерия или авиация. Но може би ще се постигне повече, ако се разпредѣли по-правилно бронята, макаръ че при единични случаи да не е така дебела, както до сега.

Въ долната частъ на кораба, защитата на корпуса посрѣдствомъ водонепропускаеми прегради трѣбва да се подобри така, че проникналата въ кораба вода, при разрушението на известно мѣсто



Следъ успѣшно изпълнената задача

да е поне крайно малко количаство. Отвеснитѣ прегради трѣбва да сж толкова яки, че да могатъ да устоятъ на водното налѣгане и при движението на кораба, като не бива да притежаватъ врати или други отвори.

Подобрене въ вътрешното дѣно като се издигне на единъ ръстъ по отношение на външната обвивка, която сжщо облекчава неговото запазване. Може би препоржчаниѣ отъ „Reed“ още въ 1863 г. тройни дѣна сж целесѣобразни. Досегашнитѣ предпазни съоржжения, като противоторпедни удебелявания, непроницаеми прегради, тунели на входоветѣ, предпазни бункери, въздушни сандѣци и пр., вече не задоволяватъ, понеже тѣзи части сж много близу до външната обвивка, а въ вътрешността има твърде голѣми части, които не сж добре защитени при килийното корабно устройство. Споредъ кап. Генова напълно недостатъчна е закрилата на леката артилерия, която обикновено е или съвсемъ незащитена или само съобразно съ калибѣра, като чели тя не е еднакво застрашена отъ попаденията на тежкитѣ гранати и бомби.

Днесъ се налага значително подобряване защитата на барутнитѣ складове, при което въ сжщия духъ, пакъ складоветѣ на по-малкитѣ калибри сж били по-малко защитени отъ тѣзи на голѣмитѣ.

Сжщо трѣбва да се наложи едно по-правилно отъ досегашното разпредѣление въ машиннитѣ помѣщения. Сега употребяванитѣ вградени турбини и парни котли изискватъ огромни помѣщения, на които се пада единъ много голѣмъ дѣлъ отъ произведената енергия. Едно проникване на вода въ такива голѣми помѣщения ще постави съответно, естествено и голѣма частъ отъ двигателната сила извънъ строя, и освенъ това, така ще обремени кораба, и ще започне да гази много по-дълбоко, или ще понесе друга повреда.

5. Части на кораба, които не могатъ да бждатъ защитени

Въ края на краищата, на борда на всѣки корабъ се намиратъ съоржжения, които не могатъ да се запазятъ отъ действията на противниковитѣ

снаряди, обаче сж въ най-голѣмъ размѣръ важни за живота и бойната му мощь. Къмъ това спадатъ на първо мѣсто бойнитѣ постове за ржководството на огъня, които обезателно сж разположени на мѣста, кждето нѣма закритие. Попадението и на единъ снарядъ отъ по-малкъ калибъръ е достатъчно да парализира ржководното мѣсто на огъня и да направи огъня на корабната артилерия не-точенъ; като единствено противосрѣдство е значителното увеличение на тѣзи постове и разпредѣлението имъ на възможнитѣ позече мѣста по кораба.

6. По-подробни обяснения върху изпълнението на съвременитѣ схващания

Въ този кжсъ отдѣлъ кап. Генова дава изразъ на своитѣ нови схващания, както следва:

а) Всички части на кораба, кждето взриваването на бойнитѣ припаси представлява голѣма опасност за кораба, трѣбва да бждатъ защитени посрѣдствомъ бронировки, противъ всѣкакво проникване на снаряди и др.

б) Всички части на кораба, за които проникването на вода е особено опасно, трѣбва да се защитятъ посрѣдствомъ широко проведеното силно разпредѣление.

в) Всички части, за които бронировката или килийното разпредѣление не сж достатъчно увѣрено срѣдство, трѣбва да се поставятъ въ възмож-но по-голѣмъ брой.

Разпредѣлението на защитнитѣ срѣдства да се постигне съ по-голѣма целесобразностъ, отколкото до сега, съ огледъ на едно разумно разпредѣление въ духа на горнитѣ точки.

Понеже кърмилната машина не може да избухне, отъ друга страна килийното разпредѣление тукъ е мжчно — то нейната защита може да се постигне само съ успѣшна бронировка. Едно добро разрешение, което е вече приложено на нѣкои нови бойни кораби — е да се снабди кораба съ три кърмила, естествено и съ три кърмилни машини, при което, всѣка е независима отъ другитѣ и поставена въ отдѣлна бронирана кула.

7. Главнитѣ сведения за бойния корабъ въ качествено и количествено отношение

а) Обсегътъ на действие. Това е едно качество, което засѣга въ първа степенъ стратегическата областъ. Голѣмата областъ на действуване дава възможностъ на кораба по дълго време да прекара въ областта на действуване, като скжсява по този начинъ пжтуванията отъ тази областъ до упорното си мѣсто (базата) за снабдяване съ гориво, бойни припаси и др. Съ това се постига скжсяване на времето, когато корабътъ е извънъ строя. Голѣмиятъ обсегъ на действие има приблизително значението на по-голѣмъ брой б. кораби. Въ най-ново време се забелязва стремежа въ всички флоти да се увеличи по възможностъ обхвата на действие.

б) Скоростта. Това качество е преимущество тактическо, обаче при известни военни положения може да придобие и стратегическо значение. Днесъ се приема обикновено, че най-голѣмата скоростъ на бойния корабъ е до 30 възли.

в) Артилерията. Нейната мощь представлява тактическата сила на кораба — която се обуславя отъ съпротивителната сила на предназначениитѣ за поражение цели. — Най-голѣмиятъ калибъръ на съвременната корабна артилерия на б. корабъ е 40.6 см. Едно увеличение на калибѣра въ още по-голѣми размѣри е нѣщо твърде вѣроятно за не-

далечно бждеще. При това 40.6 см. орджие за сега е напълно достатъчно, при най-доброто наблюдение и при най-добра видимостъ отъ кораба, за унищожаване на противника, и то до 35 клм. при голѣмитѣ кораби и 18 клм., при по-малкиѣ. За успѣшната дейностъ на артилерията, естествено допринасятъ добритѣ съоружения за ржководството на огъня и отличнитѣ бойни припаси.

г) Защита на кораба. И тя е напълно въ зависимость отъ нападателнитѣ срѣдства на противника. Дебелината на страничитѣ брони днесъ рѣдко превишава 350 мм., а тѣзи на водоравната броня 200 мм.

Макаръ, че тази дебелина на бронята би могла изобщо да се приеме за достатъчна, сжществува сжщо и стремежъ да се увеличи още дебелината. Споредъ автора, съвременното непроникаемо клетъчно устройство на корабитѣ въ всички флоти е недостатъчно.

Съ огледъ на количеството на оржжията на бойния корабъ, съвременнитѣ изисквания обхващатъ: броя на орждията, снарядитѣ, самолетитѣ и т. н., които на всѣки корибъ да сж въ бойна готовностъ. Щомъ започне тактическата бойна задача, най-важната задача на кораба е, да се обсипее врага съ по възможностъ най-голѣмъ брой ефикасни снаряди. Въ края на краищата цѣлиятъ бойнъ флотъ не е нищо друго, освенъ едно срѣдство да се унищожи врага посрѣдствомъ една градушка отъ достатъчно количество снаряди въ съответния моментъ. Всички известни качества на флота, като скоростъ, обсегъ на действие и защита на корабитѣ, служатъ само за единствената цель — да бжде осжществено цѣлостното действие на артилерията въ решителния моментъ.

Що се отнася до броя за необходимитѣ орждия — тежки и леки, по мнението на автора, за единъ корабъ отъ срѣдна величина сж напълно достатъчни 8 — 40.6 см. орждия и 15 — 12 см. противосамолетни, които сжщо сж пригсдени за отбраната отъ торпедоносачи. Разполсжението на цѣлостната артилерия, дава възможностъ за най-голѣмия обстрелъ.

8. Едно възможно и разумно разрешение на строителнитѣ кроежи на автора

Да си представимъ боенъ корабъ съ дължина 225 м. и широчина 29 м., който безъ горивото има водоизмѣстимостъ 27000 т., т. е. по размѣръ е отъ типа на германскитѣ бойни кораби отъ класата „Гнайзенау“.

Вжтрешното дѣно е разположено на около 2 м. надъ долното дѣно и килийното разпредѣлено посрѣдствомъ множество надлъжни и напрѣчни прегради. Така полученитѣ помѣщения сж добра защита, лесно достъпни и могатъ да се използватъ за разни цели, като хранилища за гориво. Водонепроницаемото клетъчно разпредѣление на кораба трѣбва да се проведе по възможностъ най-грижливо и обмислено отъ кила до горната палуба. По-голѣми височини въ клеткитѣ отъ тѣзи, въ които сж поставени дизеловитѣ генератори и витловитѣ мотори, не бива нийде да сжществуватъ. Всички водонепроницаеми напрѣчни прегреди, сжщо и тѣзи въ жилищнитѣ палуби, по възможностъ не трѣбва да иматъ врати; защото най-добрата водонепропускаема врата е тази, която не сжществува. . .

(Краятъ следва)

Отъ нѣмски: В. Руевски.

ЧЕТИРИТЪ ПЪТЯ КЪМЪ ТОКИО

(Сухоzemно-морската война въ Пасифика)

отъ д-ръ Ерихъ Лоренцъ

Въ началото на войната срещу Сев. Американскитъ щати Япония си създаде въ дълго-месечна борба за овладяване на пространства единъ поясъ на снабдяване и осигуряване, който съ далечнитъ си промѣнливи джиги се връзваше дълбоко въ американскитъ и австралийски кржгове на действие въ Пасифика. При това, бѣха преодоленъ разстоянията и завзети пространства, чиято голѣмина нашата европейска мисль мжно може да обхване. Не дълго време следъ катастрофата при Пърлъ Харбъръ се установиха преднитъ японски постове на 5,000 клм. далечъ отъ Япония на стража при Соломоновитъ острови, осигуриха на северъ веригата на Курилитъ чрезъ завладяване на отдѣлни островни бази отъ американскитъ Алеути и ги поставиха като остъръ клинъ въ тѣлото на неприятелскитъ области на действие. Това множество океански острови завладѣни отъ японцитъ приличаха на „здраво закотвени самолетоносачи“, отъ които излитаха тѣхнитъ самолети-торпильори и изпращаха смъртоноснитъ си оржжия напрѣчно пътя на товаропревозния американски флотъ. Американцитъ се опитаха въ 1942 година, чрезъ хвърлянето на голѣми маси отъ хора и материали, да разбиятъ смъртоносното заплашване надъ тѣхното 12, 000 клм. дълго между американския и австралийски континенти пространство. Голѣмитъ въздушно-морски бази около Соломоновитъ острови, които влѣзоха въ историята като „сраженията въ Коралово море“, почнаха, обаче намѣриха, вследствие загубата на 132 американски военно-морски еденици, своя предивремененъ край. Отъ започнатата съ голѣми загуби офанзива срещу 1,200 клм. дългата верига на Соломоновитъ острови, бѣ оставено да преминатъ въ американски ржце, и то следъ най-тежки загуби отъ тѣхна страна, Югоизточно намиращитъ се Ренелъ и Гвадалканаръ и нѣколко северозападно отъ тукъ острови. Това бѣше целиятъ имъ успѣхъ! Следователно, следъ края на това нападение, американцитъ останаха при най-външния кржгъ на бойното пространство на Пасифика и не скжсиха почти нищо отъ разстоянието, изминавано отъ снабдителнитъ превозвания до тукъ, презъ време на което Япония можа да извлѣче всички изгоди на важната вътрешна линия.

Необходимо е да си припомнимъ това про-излѣзло тогава положение, за да разберемъ по-добре започнатитъ отъ срѣдата на миналата година американски опити да унищожатъ задушавания ги обржчъ, тѣхното значение и ударна посока.

Сега вече почнаха да се водятъ спорове въ американския повремени печатъ отъ военнитъ кржгове за това, кой пътъ би могълъ да бжде най-кжсъ и съ най-малки разходи чрезъ единъ победоносенъ натискъ да води къмъ Токио. Така постепенно бѣ доказанъ факта, че къмъ мечтаната цель може да се отиде по четири пътя, обаче всѣки отъ тѣхъ си имаше своитъ особени трудности.

Първиятъ и най-кжсъ пътъ би билъ този отъ материка презъ островитъ Хавай, Уаке, Гуамъ и Филипинитъ. Обаче следъ унищожаването на частъ отъ американския флотъ въ Пърлъ-Харбъръ и следъ завземането на Уаке и особено на Гуамъ отъ японцитъ, трѣбваше този пътъ да се изостави,

взимайки се подъ внимание и това, че въ пространството между Хавай и Гуамъ нѣма достатъчно голѣми острови, върху който да се построятъ снабдителнитъ станове и въздушни срѣдища, нуждни за подготовката на бойнитъ действия.

Каго обещаващъ добъръ успѣхъ се преценяваше северниятъ пътъ отъ Аляска, презъ Алеутитъ и Курилскитъ острови къмъ горния островъ на Япония — Хокайдо. Само лошиятъ негостоприменъ климатъ, сжщо и другитъ метеорологични прѣчки, както и голѣмата отдалеченостъ, създаваха голѣми затруднения. Обаче Щатитъ мислѣха чрезъ усъвършенствуването на техниката и особено съ продължение постройката на пътя презъ Аляска да покажатъ, че тѣ държатъ и разчитатъ на този пътъ единъ денъ за преминаването.

За третиятъ пътъ, който бѣ презъ Китай, най-напредъ бѣ нужно дълго време за проучвания и обещания, макаръ и каточели старото съперничество между главнокомандуващитъ въ Индия Моунтбатенъ и Макъ Артъръ, за върховно командване въ Пасифика би могло да се реши въ полза за първия. Освенъ това, при голѣмото претоварване на задачи върху въздушнитъ сили, което е обикновено за американскитъ военни кржгове, трѣбваше Китай да стане огромна опорна точка за въздушнитъ действия срещу Япония. Обаче около тѣзи предполагаеми въздушни бази се простираше цѣлиятъ прѣстенъ на завзети отъ японцитъ китайски области, разполагащи съ мощно въздушно оржжие, държащо въ непрекъснатъ надзоръ американско-китайскитъ летища тукъ.

Четвъртиятъ и последенъ пътъ да се нападне презъ Австралия и севернолежащитъ отъ нея острови, намѣри въ Америка много застъпници. И както бѣ обяснено въ началото, презъ 1942 г. мнението за този пробиващъ японския поясъ начинъ бѣ действително подновено. Обаче между Австралия и Япония лежеше непоколебимо здраво построената и укрепена линия на Инсулиндитъ и Филипинитъ, обсъяна съ хиляди още острови, които служеха като бази на японскитъ въздушни сили. Постройката предъ цѣла северна Австралия за началото на походи и отправни бази на снабдяването трѣбваше да се сблѣска съ значителнитъ трудности на напълно обезлюденото и безъ всѣкаква индустрия пространство. Къмъ този недостатъкъ се присъедини и почти пълната липса отъ задоволителни пристанища на скалистия източенъ брѣгъ на континента.

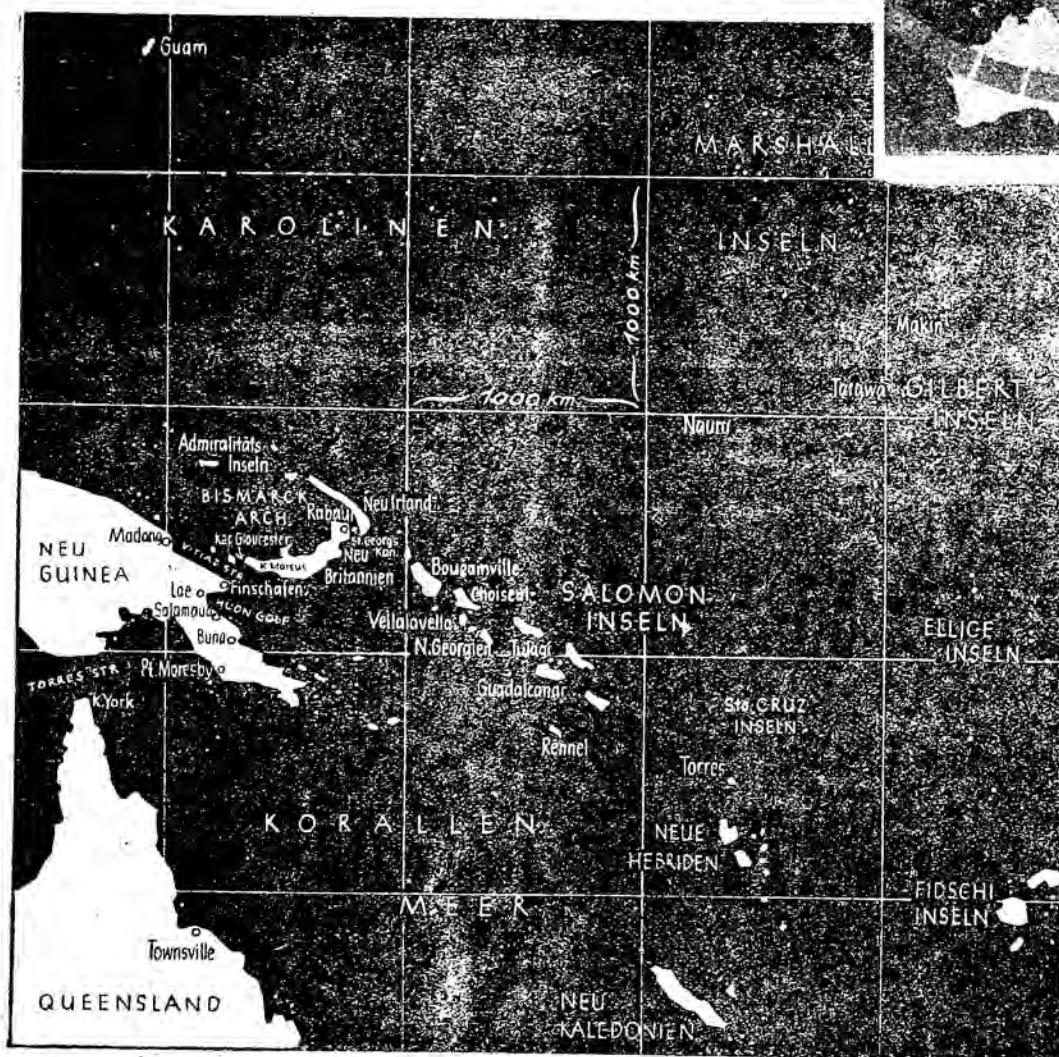
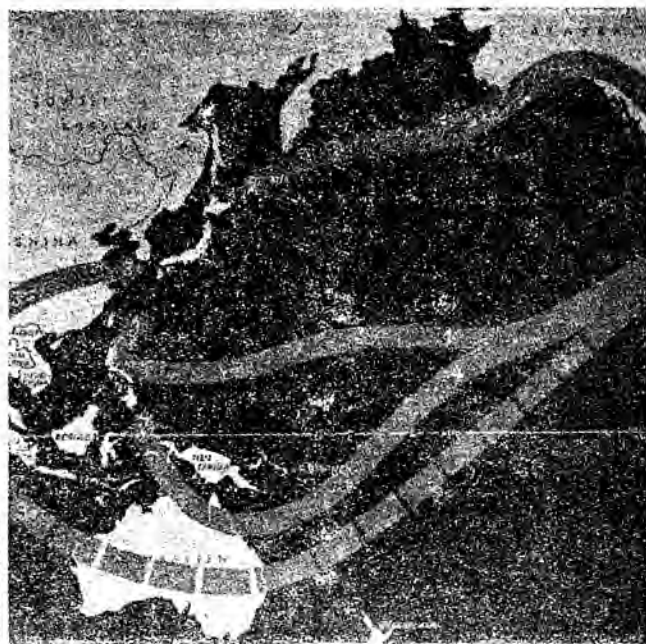
Действително, сега вече американцитъ промѣниха основно начина на постъпване при подновяване на своята нападателна дейность. Следъ опититъ до срѣдата на миналата година да съборятъ съ мощни удари японската ударна стена, сега започнаха да прилагатъ новъ начинъ: „Преминаване отъ островъ на островъ“. Това значи, тѣ да стоварватъ войски на заднитъ острови, за да принудятъ японцитъ да обърнатъ очитъ си къмъ вече отнетитъ имъ опорни точки. Съ взаимно съдействие на всички родове оржжия и съ превъзходството си въ материали американцитъ започнаха на 30 юни миналата година своята нова нападателна битка въ Пасифика, която бѣше предшествувана отъ една подготвителна бомбардировка на намиращитъ

се предъ северна Австралия острови Ару, Кай, Тинемберъ и Тиморъ, презъ време на която и японцитѣ не закъснѣха да обсипятъ съ бомби северно-австралийскитѣ летища.

Цель на общитѣ бойни действия бѣше и днесъ продължава да бѣде изтласкването на японцитѣ отъ Соломоновитѣ острови, Бисмарковия архипелагъ, Нова Гвинея и горепосоченитѣ четири островни групи, за да образуватъ първо американцитѣ една осигурителна линия около северна Австралия, и за да си повърнатъ, следъ по-нататъшна борба укрепления на Филипинитѣ. Една чудовищна война около острови и брѣгове, една въздушно-морска война на материали и десантни войски, влѣзе въ своето начало.

Най-напредъ преминаха въ американски ржце чрезъ сухоземно-морски действия съ тактиката „отъ островъ на островъ“ нѣколко маловажни острови отъ Соломоновата група като Нова Георгия, Вела Лавела и Шоазьолъ. Обаче тази тактика на завладяване чрезъ постепенното отнемане на малки острови трѣбваше при последния голѣмъ такъвъ на Соломонитѣ, Бугенвилъ, да пропадне. Тя трѣбваше да започне да действува чрезъ съвмѣстното участие на всички родове оружия. То бѣ замислено да стане въ края на октомври, и тогава Соломонитѣ се показаха, както по-рано при голѣмата въздушно-морска битка презъ 1942 год., като единъ незамѣнимъ Молохъ, въ чието гърло непрестанно потъваха ценнитѣ за американцитѣ

кораби, самолети и хиляди десантни части. И така, на 4 ноември 1943 год. почна да звучи съ „първото въздушно сражение при Бугенвилъ“ херойската пѣсень на синоветѣ на „изгрѣващото слънце“, която продължи съ можщи съзвучия до шестото сражение на 13 ноември. Въ тропическия адъ, въ непроходимитѣ девствени лесе, въ блатата между милиардитѣ мухи, москити и маларични комари, подъ огромнитѣ проливни дъждове, въ гжститѣ пълни съ опасности крайбрѣжни джѣнгли и въ 2,000 метра високитѣ планини, се биеше относително слабиятъ японски гарнизонъ на острова въ една хе-



Картата (горе) дава нагледна представа за четиритѣ пѣтя, по които би могло да се предприеме нападение къмъ Токио:

1. Презъ Хавай, Яке, Гуамъ и Филипинитѣ;

2. Презъ Аляска и Курилитѣ за северния островъ на Япония—Хокайдо;

3. Въздушно врѣхлитане отъ Китай: пѣтятъ е отбелязанъ съ пресѣчена чѣрта—С.А.Щ.—Китай,—образуванъ отъ изходнитѣ сръдища на подвоза отъ войски и припаси, нуждни за подготовката на действията и

4. Четвъртиятъ и последенъ пѣтъ: презъ островитѣ на ю. з. Пасификъ, Филипинитѣ къмъ Япония—пѣтъ, по който се развиватъ сегашнитѣ бойни действия.

Другата карта (въ лѣво) обхваща областта на амераканскитѣ нападателни действия въ Пасифика, и частно—Соломоновитѣ острови, Нова Гвинея и Бисмарковия архипелагъ.

роична борба срещу надмощието на врага. Обаче цифрите на американските загуби се качиха до неувъротност:

16 самолетноносачи, 5 линейни кораби, 26 кръстосвачи, 9 разрушители, 11 подводници и 33 превозни кораби бяха потопени; тежко засегнати бяха 8 самолетноносачи, 4 линейни кораби, 25 кръстосвачи, 8 разрушители и 15 превозни кораби; освен това имаше свалени 940 неприятелски самолети.

Малко преди края на тази морско-въздушно-сухоземна битка започнаха ненадейно американците да прекращават „срѣдния път“ като флангово осигуряване на действията въ Соломоновите и минаха на 19 ноември от Хавай въ нападение срещу Жилбертовите острови, при което завладѣха, съ подкрепяващото съдействие на самолетноносачи, тежки единици и разрушители, островите Макинъ и Тарава, чиито малки японски гарнизони загинаха въ хероичната борба до последния си човѣкъ.

И тукъ сѣщо се наредиха въ кѣси промеждутѣци едно отъ друго — подобно на тия при Бугенвилъ — въздушни сражения, отъ които само при второто отъ тѣхъ западно отъ Жилбертовия островъ загубиха американците 4 самолетноносачи и 2 кръстосвачи. Преди всичко съ това бѣха унищожени още зараждащите се предвиждани отъ кроежа имъ нападателни действия срещу Науру и Маршаловите острови. Имаше изгледъ, когато бѣ нападнатъ срѣдния пътъ американците да искаха да измѣкнатъ японските флотски запаси и да ги въвлѣчатъ въ бой. Обаче японците, които разполагаха съ достатѣчно въздушни бази на безбройния островенъ свѣтъ на Каролините и Маршаловите острови, останаха вѣрни на своята тактика да се отбраняватъ само съ въздушните си сили, задържаха своя напълно готовъ флотъ за решаващото сражение, чието начало тѣ искаха сами да опредѣлятъ.

Следъ четвъртата въздушна битка при Жилбертовите острови до деня на завършването на тази дописка нито единъ ударъ не е последвалъ въ тая посока, и сега остава да се чака да се види, дали американците ще се осмѣлятъ да влѣзатъ между островите, които лежатъ напълно въ кръга на действие на японските самолети-торпильори.

Ето че сега тукъ се очертана главно три бойни области:

Първа областъ: Соломоновите острови.

Втора областъ: Бисмарковия архипелагъ. Тукъ започна и сражението съ американските стоварни

войски въ северната частъ на острова Нова Британия при носъ Глочестеръ и Маркусъ, отъ кждето бѣ завладѣнъ приблизително 50 мили широкъ морски каналъ между Нова Британия и Нова Гвинея. Тукъ е и Рабулъ, който контролира 18 мили широкия Св.Георгиевъ каналъ и който е владѣщата японска въздушна база, между най-големите о-ви на Бисмарковия архипелагъ, Нова Британия и Нова-Ирландия, а надъ островния свѣтъ въ ю. з. Пасификъ. Частъ отъ Соломоновите и третата главна бойна областъ — отъ Нова-Гвинея насамъ, се опитватъ американците да откъснатъ тази твърде опасна за тѣхъ областъ, едно, за да престанатъ действията на японските въздушни сили отъ тѣзи бази, и друго, да иматъ отправни изходища за действията си къмъ северъ и северозападъ.

Съ успѣшното вече стоварване войски на 22 септември въ пристанището Финешъ въ източната частъ на Нова-Гвинея, отъ кждето можеше да се пази преминаването презъ протока между Нова-Гвинея и Бисмарковия архипелагъ и северозападния проходъ за Каролините и Филипините, и съ отнемането на брѣговите охранителни укрепления на Хуонголфъ: Ласъ, Салаша и Буна, врагътъ несъмнено изтрѣгна важни позиции отъ японците, защото оттукъ сѣщо можеха да достигнатъ съ бомбардировачи на далечно разстояние японските опорни точки на Соломоновите (крѣгло 700 клм.), Бисмарковия архипелагъ (Рабулъ — 600 клм.) и североизточните брѣгове на Нова-Гвинея (600—800 клм.).

Съ тѣзи три главни бойни области бѣ ограничена сцената на методичното проникване на американците, срещу което бѣ построенъ отъ японците въ началото на войната отбранителния поясъ. И даже когато Рабулъ трѣбваше да падне, стоятъ японски опорни точки въ достатѣчно число, които лежатъ отбраняващи областта на суровите материали на островъ Сунда и на Филипините и, които заобикалятъ съ хиляди километри сърцето на Япония — Токио. Могщата битка за изтощаване въ Пасифика, войната въ източна Азия, продължава съ ненамалваща се жестокостъ и безъ никакъвъ признакъ на слабостъ отъ страна на японците. А това значи единъ дълъгъ, пъленъ съ загуби, трѣнливъ пътъ къмъ Токио. Затова, японците сж спокойни, че враговете имъ нѣма да стигнатъ никога до тѣхната родина — „Страната на изгрѣващото слънце“!

Превелъ: мор. кад. Илия Н. Бойчевъ

РАЗВОЯТЪ НА ТОРПЕДОТО

Торпедото е сравнително ново орѣжие. Въ 1860 година капитанъ II рангъ отъ австрийския флотъ Лупписъ построилъ моделъ на „снаряденъ корабъ“, на когото далъ тържественото название „спасителъ на брѣга“.

Този „корабъ, снабденъ съ двигателъ и зареденъ съ взривно вещество, щѣлъ да бѣде насочванъ къмъ противниковия корабъ, и при удара съ него, щѣлъ да се взриве. Предвиждало се управлението да става отъ брѣга, като придвижватъ кърмилото съ помощта на вѣже.

Въ 1864 година Лупписъ представилъ изобретението си на австрийските власти, но получилъ отказъ, тъй като възможностите за боево използване на кораба му се оказали съмнителни. При

това, не била напълно разработена и самата конструкция на торпедото. На Лупписъ, напримѣръ, не било ясно какъвъ двигателъ следва да възприеме. За модела той употребилъ часовниковъ механизъмъ, а между набелязаните за възприемане на действителния корабъ двигатели фигурирали дори стъклени вѣтрила. Това обстоятелство, разбира се, извикало недовѣрие въ предложението.

Своята идея Лупписъ съобщилъ на директора на машинните заводи въ Фиуме Р. Уайтхедъ и сключилъ съ него договоръ за съвмѣстно осъществяване на кроежа.

Въ 1866 година Уайтхедъ конструиралъ и построилъ първия самостоятеленъ движещъ се подъ водата „миненъ корабъ“, който подъ името „тор-

педо* билъ подложенъ на изпитание отъ австрийската правителствена комисия.

Първото торпедо има следнитѣ данни: диаметръ на корпуса 36.5 см.; дължина—3.4 м.; зарядъ 8 кг.; далекобойностъ около 600 м.; скоростъ при движение около 6 мили. При изпитанието въ първитѣ двеста метра контролиращата лодка не можала да нагони торпедото, но следъ това го настигнала и тръгнала редомъ съ него. Шестотинъ метровата далекобойностъ не смущавала никого, понеже по това време и артилерията не действувала на голѣми разстояния. (Напримѣръ въ боя при Лисса 1855 г. на италианцитѣ било заповѣдано да стрелятъ по дървенитѣ австрийски кораби отъ 900 м., а по броненоснитѣ отъ 450 м.).

Въ процеса на изпитание, Уайтхедъ въвелъ редъ подобрения, построилъ нови торпеда и накрай въ 1868 год. торпедото било прието като оръжие въ австрийския флотъ. Уайтхедъ купилъ заводъ, организиралъ производството и започналъ да продава торпеда—както на австрийския флотъ, тъй и задъ граница. Следъ нѣколко години неговитѣ торпеда можели да се видятъ въ почти всички флоти изъ свѣта.

Първиятъ опитъ за бойното изпитание на торпедото билъ извършенъ на 10 юни 1877 г. въ близостъ на перуанския градъ Ило.

Действащиятъ тукъ английски кръстосвачъ „Шахъ“ хвърлил торпедо на перуанския мониторъ „Гуаскаръ“, но не го олучилъ.

Честта за първата успѣшна торпедна атака принадлежи на рускитѣ моряци.

Презъ нощта на 28 януари 1878 г. на нѣколко мили отъ Батумъ се появилъ рускиятъ воененъ корабъ „Константинъ“ подъ командата на кап. II р. С. О. Макаровъ. Той ималъ заповѣдъ да произведе действия за заблуждения по източното крайбрежие на Черно море, за да отвлѣче вниманието на турцитѣ отъ другитѣ мѣста, кждето се предвиждали действия.

Валѣлъ силенъ снѣгъ. Отъ парахода спуснали на вода два парни катера, въоръжени съ купенитѣ наскоро отъ Уайтхедъ торпеда. Следъ два часа при лунна свѣтина и отблѣсъка на заснѣженитѣ височини, катеритѣ забелязали около батумския фаръ значително голѣмъ двустожеренъ параходъ. Убедили се, че корабътъ е воененъ, катеритѣ се приближили къмъ него и отъ разстояние помалко отъ 100 м. хвърлили торпедата си. Дветѣ се взривали почти едновременно. Корабътъ се наклонилъ на дѣсно и бързо потъналъ съ почти цѣлата си обслуга. Това билъ турскиятъ стражеви корабъ „Интибахъ“ съ 700 тона водоизмѣстване—първиятъ въ свѣта корабъ, потопенъ отъ торпедо.

Месецъ преди това станала следната занимлива случка. Презъ нощта на 28 декември 1877 г. тукъ, въ Батумъ, катеритѣ на „Константинъ“ произвели своята първа торпедна атака. Нощта била много тъмна, валѣло дъждъ. Следъ дълго разузнаване катеритѣ стигнали на рейда и забелязали тъмния образъ на корабъ съ димна тръба и три стожера, който стоялъ успоредно къмъ брѣга. Две торпеда били хвърлени въ срѣдата на кораба отъ разстояние около 50 м. На катеритѣ чули глухъ взривъ и забелязали повдигналия се стълбъ вода, наистина много низкъ. Увѣрени въ успѣха си, тѣ се завърнали, обаче, въ послѣдствие се установило, че не потопили нищо. Турцитѣ намѣрили на другия день и дветѣ торпеда на брѣга. Едното торпедо било цѣло, а на другото липсвала частъ

та за заряда. Оказало се, че въ тъмнината руснацитѣ смѣтали за единъ корабъ три вѣтрохода и единъ параходъ, които стояли наредъ, но не съ бортоветѣ, а съ кърмитѣ си къмъ брѣга. Торпедата минали между тѣхъ и изкочили на пѣсѣка. Едното торпедо закачило една отъ котвениѣ вериги, носовата му частъ съдържаша заряда се откъснала и потънала веднага. Взривътъ произлѣзълъ именно отъ удрянето ѝ въ дѣното.

Успѣшнитѣ действия на руситѣ, а тъй сжщо забелязващата се възможностъ да се използватъ евтини леки кораби за борба съ броненосци, предизвикали голѣмъ интересъ къмъ торпедното оръжие въ цѣлъ свѣтъ.

Въ 1891 год. въ Чили започнала гражданска война. Преминалиятъ на страната на възстаницитѣ броненосецъ „Бланко-Енкаладо“ стоялъ презъ нощта на 5 май на рейда Кальдеръ. Около четири часа на разсъмване, на рейда се промѣкнали два правителствени миноносци и въ продължение на нѣколко минути пуснали на броненосеца шестъ торпеда. Едно торпедо попаднало въ дѣсния бортъ. Ударътъ билъ страшенъ. На кораба изгаснало освѣтлението. Едно голѣмо оръдие било съборено отъ основата си. Кжсове желѣзо и машинни части полетѣли изъ машинното отдѣление, кждето се намирали шестъ машиниста. Отъ тѣхъ успѣлъ да се спаси само единъ, който билъ изхвърленъ презъ вѣтролѣза отъ силното налѣгане на водата. Следъ нѣколко минути броненосецътъ потъналъ. Съ него потънали 182 човѣка. Загубитѣ въ личния съставъ на миноносцитѣ се заключавали въ четирма ранени.

Сега торпедото добило всеобщо признание като действително оръжие за поражение на неприятелски кораби при нощни нахлувания въ базитѣ и котвениѣ стоянки на противника. Този възгледъ се потвърдилъ напълно при следвацитѣ успѣшни нощни атаки на миноносцитѣ.

Въ 1894 г. презъ време на гражданската война въ Бразилия миноносци потопили броненосеца „Аквидабадъ“. Въ 1895 г. японскитѣ миноносци четири пѣти атакували китайскитѣ кораби, стоящи на рейда въ Вей Ха Вей. Съ торпеда били потопени броненосеца „Тингъ-Иенъ“, кръстосвача „Ле-Иенъ“, учебния корабъ „Вей-Иенъ“ и една канонерка. Презъ нощта на 9 февруари 1904 г. японскитѣ миноносци, безъ да е обявена война, нападнали руската ескадра, която стояла на рейда въ Портъ Артуръ и извадили отъ строя броненосцитѣ „Цесаревичъ“ и „Ретвизанъ“ и кръстосвача „Палада“. Руско-японската война 1904/5 г., презъ време на която торпедото намѣрило широка употреба, (само японскиятъ флотъ изстрелялъ повече отъ 300 торпеда) открила и нови възможности предъ торпедното оръжие. Оповавайки се на опита отъ тая война, започнали да смѣтатъ, че освенъ за нощни атаки въ рейдоветѣ и пристанищата, торпедото е годно:

а) За унищожаване корабитѣ на противника, повредени въ артилерийския бой

б) За потопяване търговски кораби и транспортни и

в) За самоотбрана на повреденитѣ леки кораби. (Тази точка въ послѣдствие не се потвърждава).

Презъ Балканската война 1912 г. гръцкиятъ подводникъ „Делфино“ потопилъ съ торпедо неприятелски транспортъ. Това първо приложение на подводниковото торпедо минало твърде незабелязано, а между това то свидетелствувало за

появата на арената на морската война на ново бойно сръдство, което се проявило съ изключителна мощь следъ две-три години по време на първата свѣтовна война. Употрѣбата на торпедното оръжие въ тази война 1914—18 г. била изключителна. Двеста и двадесетъ бойни кораби и повече отъ шесть хиляди параходи стана ли жертва на торпедата.

Първата свѣтовна война значително разширила полето на действие на торпедното оръжие. Ние го виждаме при най-различни условия на бойната обстановка: подводници, надводни кораби, торпедни катери и самолети въ нощни и дневни атаки.

На 8 августъ 1914 г. нѣмскиятъ подводникъ № 15 атакувалъ при островъ Феиръ английския линейенъ корабъ „Монархъ“. Торпедото не олучило, но това било първата, въ историята, атака на подводникъ срещу движещъ се боенъ корабъ.

Надвечеръ на 5 септември 1914 г. при лошо време нѣмскиятъ подводникъ № 21 открилъ около залива Фъртъ-Офъ Фортъ въ Северно море английския лекъ кръстосвачъ „Пауфайндеръ“. Тсъ бързо се потопилъ и хвърлил торпедо. Последвалъ страшенъ взривъ, тъй като торпедото попаднало вѣроятно въ артилерийския погребъ. Взривалата се носова часть била обхвааната отъ пламъци, а кърмата се издигнала надъ водата. За четири минути корабътъ потъналъ. Загинали 250 души. Така подводникътъ за пръвъ пжъ потопилъ съ торпедо воененъ корабъ.



Миночистачна флотилия въ Дюнкерското пристанище

Започвайки втората година на войната въ нея намиратъ приложение, наистина не голѣмо, самолетитѣ-торпедоносци. Първата успѣшна атака на такъвъ самолетъ била на 10 августъ 1915 година.

По това време се развивала известната Дарданелска операция. За противодействие на англо-френскитѣ войски, слизащи на Галиполския полуостровъ, турцитѣ прехвърляли свои части отъ Цариградъ въ Галиполи—отчасти по суша, отчасти по море. За да попрѣчатъ на този транспортъ въ Мраморно море се промѣкнали английски подводници. Единъ отъ тѣхъ атакувалъ на 8 августъ голѣмъ транспортъ съ войски. Корабътъ, обаче, не потъналъ, а се изхвърлил на плитко мѣсто и следъ запушване пробойната, турцитѣ можели да го използватъ. Унищожението на този корабъ било възложено на самолетъ отъ английския самолетоносачъ „Бенъ Май-Кри“. Последниятъ дошълъ въ залива Ксерось, тъй като самолетътъ съ тежкото за него торпедо можелъ да се държи въ въздуха само 45 минути. Изстрелътъ билъ даденъ отъ

петъ метра височина при разстояние около 300 метра. Бързо взимайки височина, летецътъ ясно видѣлъ следата, която отивала право въ сръдята на транспорта и следъ малко последвалъ взривъ. Кърмата на кораба седнала, но той не можелъ да потъне, понеже билъ на плитко.

Презъ първата свѣтовна война миноносцитѣ взели участие въ по-голѣмата часть отъ сраженията на надводнитѣ кораби.

За да завършимъ съ тази война остава да споменемъ за торпеднитѣ катери, появили се въ края на тая война.

Около 3 часа на 10 юни 1918 г. италианскитѣ торпедни катери № 15 и № 21, намиращи се въ северната часть на Адриатическо море, забелязали голѣмъ облакъ димъ. Предполагайки, че това сж австрийски миноносци, италианцитѣ решили да атакуватъ. Тихото време и лошата видимостъ давали надежда, че катеритѣ ще могатъ да се приближатъ незабелязано до противника.

Следъ нѣколко минути вмѣсто стражеви миноносци, катеритѣ видѣли най-новитѣ австрийски линейни кораби „Сентъ Истванъ“ и „Тебетхофъ“, съпровождани отъ флотилия охраняващи кораби.

Опасявайки се, че торпедата могатъ да попаднатъ въ охраняващитѣ кораби, командирътъ на катеритѣ решилъ да се добере по възможность по-близу до гигантитѣ. Това му се отдало, и двата катери хвърлили торпедата си.

Дветѣ торпеда на № 15 попаднали въ „С. Истванъ“. Миноносецътъ, който се намиралъ на 100—150 метра отъ катера, открилъ огънь. Гибельта на последния била очевидна, и за да го спаси, командирътъ му започналъ да хвърля водни бомби. За да не пострада отъ тѣхния взривъ, миноносецътъ рѣзко извилъ на страни. Катерътъ веднага завилъ въ противната страна и се изскубналъ. Въ втория линейенъ корабъ нѣмало попадения. „С. Истванъ“ потъналъ следъ два и половина часа. Тази блѣстяща атака имала и други важни последици: австрийцитѣ се отказали отъ голѣмитѣ действия, които тѣ възнамѣрявали да предприематъ противъ италианскитѣ пристанища.

Втората свѣтовна война ни дава много случаи на проявление отъ страна на торпедото. Тукъ ще споменемъ само три—незасѣгащи подводниците*).

На 13 декември 1939 г. германскиятъ линейенъ корабъ „Адмиралъ Графъ Шпее“ влѣзълъ въ бой при брѣговетѣ на Урагвай съ три английски кръстосвачи. Лекитѣ кръстосвачи „Аяксъ“ и „Ахилесъ“ два пжти, сутринята и вечерята, хвърлили торпеда по него отъ разстояние около 35 кабелта. Въ цельта тѣ не попаднали, но я принудили да се отклони. Съ това за известно време била понижена успѣшността на артилерийската стрелба на линейния корабъ.

На 9 февруари 1940 год. нѣмски самолетъ хвърлил две торпеда на английския миночистачъ „Фортъ Ройалъ“. Миночистачътъ потъналъ.

На 11 априлъ 1940 год. английски самолети потопили съ торпеда въ Тронхаймъ германски миноносецъ.

Отъ опититѣ на последната война може да се направи извода, както и по-рано, че нощята благоприятствува за торпеднитѣ атаки и че торпеднитѣ атаки оказватъ влияние на общия ходъ на дневния бой.

*) Оригинальтъ е отъ 1940 год. Б. пр.

МИНОЧИСТАЧИ

отъ К. Цачевъ

Царицата дойде. Царицата пролѣтъ е тъй добра. Толкова великодушие, толкова дълбочина, толкова богатство на цвѣтове, които внушаватъ себеотдаиност!

Морниятъ взоръ е жадно устременъ въ кристално-чиститъ небесно-сини простори. Толкова чистота, която мами и пленява!

Литватъ свидни спомени, за да предизвикатъ въздишки, макаръ и потискани отъ волята на мъжествеността. И особенъ видъ щастие се промъква плахо. Тя — Вълшебницата пролѣтъ го раздава съ широко разтворена щедра ржка. Тъй мило и многожелано е то — това малко щастие, което неспирно преминава покрай насъ въ обикновеното всѣкидневие!

Очитъ ни сж смъртно уморени и натежали отъ непрестаннитъ гледки на толкова голѣмитъ разрушения. Дюнкеркъ — това е той! — Камъкъ върху камъкъ, а нито живъ човѣкъ. Само мишки се гонятъ изъ прашнитъ развалини. Прилепи прехвъркватъ нощемъ изъ страхотно стърчащитъ полуразрушени стени. Ужасъ и скръбъ! Сподавени вопли сякашъ ехтятъ — воплитъ на смъртно простреляни воители, за които свидетелствуватъ развалинитъ съ своето ледено безмълвие.

На единъ отъ оцѣлѣлитъ като по чудо кейове сж завързани корабитъ на нашата миночистачна флотилия, намѣрили прибѣжище всрѣдъ развалинитъ на разрушения градъ.

Тази нощъ ще имаме бойно плаване. Корабитъ сж готови. Обслужитъ почиватъ. Предстои ни тежка нощъ. И каточе ли затова толкова ни е миль денятъ съ своята свѣтлина, великолелие и топлина.

Денятъ преваля. Той се оттегля уморенъ на почивка въ хладнитъ пазви на нощта.

21 часа е. Тревожно проехтяватъ сигналнитъ свирки на стражницитъ: „По мѣста за снемане отъ вързала“.

Водаческиятъ корабъ безшумно се отдѣля отъ кея. Тихо забръмчаватъ мотори. Въ петъ минути и безъ това опустѣлото пристанище осиротява. Единъ следъ другъ се източватъ нашитъ кораби — сжщински призрци въ нощта — между входнитъ фарове, които тихо отбояватъ дванадесетъ живи сѣнки. Запримигва свѣтлиненъ сигналъ: „Строй върволица“.

Морето е спокойно. Подухва лекъ североизточенъ вѣтрецъ и гали изопнатитъ лица. Морето, както винаги потайно и мрачно, се е ширнало предъ насъ.

Флотилията лѣга на курсъ западъ съ пълна скоростъ: двадесетъ мили. Зловеща тишина ни обгражда.

Задачата бѣ дадена още въ 20 часа, добре проучена и изяснена.

Плѣтуваме въ пълна бойна готовностъ. Това плаване за менъ бѣ трето по редъ съ тѣзи кораби. Но каточе ли то ще е особено съдържателно и съ значение за менъ — такова предчувствие имамъ.

Въ стражевия дневникъ невъзмутимо биватъ отбелязвани промѣнитъ на времето и курсовѣтъ.

23 часа — начало на изпълнение на задачата: „Да се провѣри главно пѣтя на нашитъ конвои за наличността на неприятелски мини въ областта Кале, Капъ Грине, Булонъ, Диепъ“. Свѣтлиненъ сигналъ: „Пригответе приборитъ“. Търсаченъ

строй; „Приборитъ подай!“. Безшумно хвърчилата на миночистачнитъ прибори се устремяватъ въ морскитъ дълбочини, подържани съ нарочни плавници.

Започва еднообразната работа на безмълвния труженикъ на морската война — миночистачтъ.

Само равномерниятъ бумтежъ на моторитъ, излизащъ отъ сърдцето на корабитъ, смушава тишината. Курсъ юго западъ 2330 часа. Далечъ на северо-западъ се мѣтатъ огненитъ проблѣсъци на фара Дувръ — указание, че английски леки кораби сж въ морето. Значи, вниманието ни трѣбва да се удвои. 2400 часа. Нашиятъ корабъ — трети въ строя „стѣпала“ се стѣписва и само мигъ следъ това оглушителенъ трѣсъкъ и огрменъ стѣлбъ вода на околъ 100 метра задъ кърмата отбелязватъ първата отрѣзана неприятелска мина. Азъ съмъ смутенъ. Особено чувство ме завладѣва. Това е за първи пѣтъ въ живота ми. Душата ми ликува. 12 априлъ — 24 часа. Първата мина. Незабравимо! Моето предчувствие се оправда. Нѣколко минути следъ това далечна силна артилерийска стрелба отбелязва, че ние сме открити.

Невъзмутимо флотилията продължава своя маршъ. Скоростъ 18 мили. 2405 ч. — втори взривъ задъ кърмата на съседа въ лѣво. Втора мина. Трета.. пета... седма... дванадесета мина. Въ половинъ часъ дванадесетъ неприятелски мини сж отрѣзани и взривани. Пѣтитъ на нешитъ конвои е застрашенъ. Напразно следъ това кръстосвахме заповѣданото поле. Каточе ли минитъ бѣха само дванадесетъ.

0200 часа. Припада гжста мъгла. И безъ това лошата видимостъ става невъзможна.

Неволно се изстрѣгватъ думи на гнѣвъ и проклетие къмъ гжстата млѣчно-бѣла мъгла, която ни поглъща въ своитъ гробовни коварни обятия.

Корабитъ продължаватъ изпълнението на задачата по точни изчисления по картата и грижливо водена прокладка. Междинитъ за отдишъ сж намалени до възможнитъ най-малки предѣли. Запалени сж пълнитъ отличителни свѣтлини. Отъ време на време прожекторътъ на водаческия корабъ се освещава за присѣтствието на всички кораби отъ флотилията.

6300 часа. Мъглата се сгъстява. Нова мина не открихме. Цѣли четири часа кръстосване. Наистина открихме и унищожихме дванадесетъ неприятелски мини, но дали сж само тѣ? Ето кжде е въпросътъ! Макаръ и да сме минали по четири пѣти най-малко по единъ и сжщи курсъ, съмнение разяжда душитъ ни. Дали сме изпълнили задачата си?

Да! Това се потвърждава отъ едва забележваната зеленоцвѣтна ракета. Това означава: сигналъ за обратния пѣтъ.

Нощната тишина е така пълна. Само тихиятъ плѣсъкъ на издѣхващи вълни шуми. Всѣки е самъ съ себе си или пѣкъ съ споменитъ и мислитъ си. Тежко мълчание цари.

Приборитъ сж прибрани. Съ олекнало съзнание се устремяваме обратно къмъ гостоприемното, макаръ и полуразрушено, пристанище.

Утре на командира ще бжде поднесена вестта за открититъ и унищожени дванадесетъ неприятелски мини и успѣшно изпълнената задача.

7000 ГОДИНИ КОРАБОПЛАВАНЕ

ОТЪ ВАНЪ ЛООНЪ

2. Стари кораби по рѣка Нилъ

Египетъ е тѣсна ивица земя по двата брѣга на рѣката Нилъ. Нилъ тече отъ югъ къмъ северъ, като по опънато вѣже. Последнитѣ му 500 мили ставатъ изворъ на животъ на милиони люде, които съ сложни канали сж успѣли да напоятъ пустинята и да я направятъ плодородна.

Защо именно египтянитѣ сж били първитѣ, които сж почнали да напояватъ земята си съ помощта на канали, а не нѣкои други по-раншни народи, това ние не знаемъ. Защо хамититѣ, така се казва сложната смѣсца на черни съ бѣли, които сж населявали Египетъ, сж били по-умни отъ другитѣ смѣсици, това никой не може да каже. Естествено, лесно можемъ да допуснемъ, че благодарение географскитѣ и климатически условия тѣ сж изпреварили своитѣ съвременници. А сжщо тѣзи условия сж станали причина да бждатъ свалени отъ висотата на своето развитие.

За да дойдемъ до такава мисль, достатъчно е да изучимъ другитѣ народи, които сж живѣли при сжщитѣ условия, както египтянитѣ, които нищо не сж правили за подобрене на своето положение и не сж обръщали внимание на преимуществата, които природата имъ е предлагала, а сж останали на замръзнала точка. Действително, въпросътъ е много труденъ. Той ни води къмъ основата на всички възможни преплетени проблеми, на които ако погледнемъ безпристрастно, ще видимъ, че тѣ ни водятъ къмъ войни и междоусобици на огдѣлчитѣ народи, и омраза между бащи и синове.

Тѣзи въпроси нѣма тукъ да разглеждаме, защото едвали бихме дошли до задоволителни изводи. Ние ще разгледаме тѣхнитѣ кораби, по-точно: корабитѣ въ стария Египетъ.

Въ този случай ние не сме зависими отъ случаенъ материалъ. Ние притежаваме, така да се каже, веществени доказателства, а именно картини, отъ които може да се видятъ и най-малкитѣ подробности, за да разберемъ какъ сж изглеждали тогавашнитѣ кораби, които сж взели участие при пжтуването на фараона Винкъ, преди повече отъ шестъ хиляди години.

Нѣма нищо по-лошо отъ нѣкои гениални художници, въ време на египетскитѣ фараони, които ако бѣха проявили по-малко изкуство, но повече точностъ, сега щѣхме да знаемъ много повече за старитѣ нилски кораби.

Нѣкои отъ тѣзи кораби сж отъ около шестъ хиляди години. Тѣ сж намѣрени рисувани по грънчарски издѣлия, които датиратъ отъ четири хиляди години преди Христа.

Но тъй като тѣзи изображения изглеждатъ точно сходни на вазитѣ и релефитѣ отъ тритѣ и дветѣ хиляди години преди Христа, отъ това правимъ заключение, че и египтянитѣ сж били много назадничави, както и китайцитѣ, и въ корабостроенето сж напредвали много бавно. Това не трѣбва да ни изненадва, защото още Чарлсъ Дарвинъ, следъ своето околосвѣтско пжтуване, което е продължило четири години, въпреки страданията му отъ морската болестъ, ни подари „Произходъ на видоветѣ“, кждето казва: — Човѣкъ само при нужда е пжгуваелъ по море.

Египтянитѣ не сж живѣли подъ натиска на тако-

ва принуждение. Тѣ сж имали нужда отъ нѣколко кораби, съ които сж пренасяли по течението на Нилъ голѣмитѣ каменни отломъци за постройката на пирамидитѣ. Това сж постигнали съ голѣми салове или тежки кораби. Но тѣ сж живѣли въ страна бедна на строителенъ материалъ, затова корабитѣ си строили отъ кжси дървета. Тѣзи кжси дървета сж свързвали и сж имъ давали нуждната издържливостъ съ дървени ребра, които свързвали сж вѣжета или кожени ивици. Тѣхнитѣ лодки сж имали плоско дѣно, плоскъкъ носъ и плоска кърма. Естествено, тѣ сж ги строили така съ известно обмисляне. По този начинъ сж товарили голѣмитѣ гранитни и базалтови камъни, като сж-заставали, като камионъ, съ кърмата къмъ брѣга, и така много лесно сж товарили и разтоварвали съ много малка сила.

Какви размѣри сж имали тѣзи своеобразни лодки, можемъ да видимъ отъ сведенията, които се даватъ за превозването на два каменни стѣлпа, дълги 30 метра. За тази цель фараонътъ е събралъ дървения материалъ отъ цѣлото си царство, за да построи голѣмъ корабъ, на който да бждатъ натоварени тѣзи великански стѣлпове. Следъ като събралъ всичкия дървенъ материалъ, фараонътъ построилъ особенъ салъ, напоянъщъ днешнитѣ шалани, които се срѣщатъ въ западно-африканското крайбрѣжие. Този усъвършенствуванъ салъ билъ тегленъ по течението отъ тридесетъ гребни лодки.

Какъ сж могли египтянитѣ да натоварятъ тѣзи тридесетметрови камъни, а следъ това да ги разтоварятъ на брѣга, това не можемъ да си го обяснимъ. Ако си спомнимъ, колко бѣше трудно да се изправи „Иглата на Клеопатра“ въ Лондонъ или на пласъ Конкордия, като премѣлчимъ трудноститѣ по превозването имъ презъ Срѣдиземно море, ще дойдемъ до едно, за насъ, срамно заключение, че тѣзи згорѣли люде, много лесно сж се справяли съ най-труднитѣ задачи на строежа, и то по онова време, когато за другитѣ народи е било трудно да издигнатъ коминъ или покривъ съ малко по-голѣми отъ обикновенитѣ размѣри.

Но това е вече отдавна казано, а сжщо е почти необяснима тайнственостъта, която съпжтствува тогавашния напредѣкъ. Днешнитѣ египтянки приличатъ много на египтянкитѣ презъ времето на мадамъ Потифарсъ. Сега презъ Суецкия каналъ минаватъ военни кораби и надъ 30,000 хиляди тона, а по каналитѣ, които египтянитѣ сж прокопали и съединили Червеното съ Срѣдиземното морета не сж плавали кораби по-голѣми отъ 50-60-тона водоизмѣстимостъ.

Нѣкои отъ тѣзи кораби сж предприемали и по-дълги пжтувания и сж достигали до Сомалия, което показва, че сж били достатъчно мореходни. Онази експедиция, направена къмъ източна Африка е била много важна, защото е била за доставяне на миро. Мирото, като особено свещено благоухание, се е ценѣло много високо и се е използвало при балсамиране на фараонитѣ. Паметникътъ, издигнатъ отъ кралица Хачепсутъ въ честь на нейнитѣ вѣрни моряци въ презморския походъ къмъ тайнствената страна Пунтъ, които сведения сж достигнали и до насъ, картинитѣ, които и сега могатъ да се видятъ по тогавашнитѣ гробници —

всичко това ни показва отделните подробности на тогавашните кораби.

Тъ сж били въоръжени съ единъ единственъ стожеръ, представляващъ особено изобретение, което сега се срѣща много рѣдко. Стожерътъ е ималъ видъ на обърнато римско число V и се е състоялъ отъ два дълги пръти, които съ тънкти си краища сж били завързани, а дебелиятъ краища, като разкраченъ човѣкъ, сж стъпвали на палубата, кждето сж били завързани съ въжета. По този стожеръ сж вдигали едно единствено вѣтрило, а то не е било латинско тригълно, както би трѣбвало да се очаква въ близостъ на Средиземно море. Корабитъ не сж били движени съ гребла дълго време. Тъ сж имали гребла, които сж били управлявани отъ нарочни гребци, които сж стояли прави, а не сѣдали, както е показано по всичките картини, изобразяващи гръцки и римски гребци. Това обстоятелство показва, че египетските кораби сж били предназначени за рѣчно плаване, защото при вълнение на море гребците не биха могли да гребатъ прави.

Управляването се е извършвало отъ нѣколко странични гребла, които сж могли да се изваждатъ лесно, щомъ като е настъпвала нощта и лодката е заставала до брѣга, за да пренощува. Газенето на корабитъ е било много малко. Въ време на война сж се сражавали отъ най-горната палуба. Тъзи кораби сж приличали на корабитъ въ южните морета, които сж плавали между островитъ. Тъ сж били товарени повече на носа съ кокосови орѣхи или животни, а на палубата сж се виждали пѣстри тѣ пжтници.

Много любопитни сж възпоменателните картини въ храма на Тебенъ, кждето павианитъ се гонятъ по вѣтроходното стѣмвяване. Тъ ни въвеждатъ въ живота на най-старитъ египетски кораби, които действително задъ гърба си сж имали дълги пжтувания, но въпрѣки това, моряцитъ трѣбвало да докажатъ, че сж били въ чужди страни. Миртовитъ бали сж били доказателство само за кралицата, а за народа е било необходимо друго по-обикновено доказателство, затова моряцитъ сж купували или открадвали павиани (видъ маймуни) отъ Пунтъ.

Египетското вѣтроходство преди три хиляди и петстотинъ години не се е много различавало отъ съвременото имъ вѣтроходно изкуство. Особено трѣбва да се изтъкне една подробностъ, че

кърмилото, както е изобразено отчетливо на корабитъ-игралки, намѣрени при разкопките на гробницитъ на царетъ и знатнитъ личности, е стояло на дѣсната страна на кораба. Тази страна въ повечето езици се казва „щюеръ зайте“ — управляваща страна. Защо е било така и така е останало, това не знаемъ. Възможно е дѣсната страна да се използва за управляване, защото присъщъ навикъ е за човѣка да си служи повече съ дѣсната ръка, отколкото съ лѣвата.

Странно е запазването на имената на „щюербортъ“ на дѣсната страна на кораба въ западнитъ народи, и следъ като кърмилото е било поставено въ срѣдата на кърмата: и тогава не е имало значение съ коя ръка се е управлявало то. Но и когато е било на дѣсната страна, то се е управлявало съ дветъ ръце. Но моряцитъ сж най-назадничавитъ люде. Ако и най-малката и незначителна подробностъ добие „гражданственостъ“, то почти е невъзможно да се откажатъ отъ нея. Спалнитъ помещения на моряцитъ сж били на кърмата. Въ ново време въ параходитъ почнаха пакъ тамъ да ги строятъ, защото „така е било“.

Следъ боя при Трафалгаръ, на моряцитъ било заповѣдано, въ знакъ на трауръ за Нелсънъ, да носятъ на вратовѣтъ си свободно завързана черна връзка. Като последица отъ това се явява почти въ всички военни флоти тази черна връзка, която и днесъ се носи отъ всички моряци, при все че Нелсънъ е умрѣлъ още въ 1805 година.

Това е почти всичкото, което може да се каже за старитъ египетски кораби. Но не трѣбва да се забравя, че египетското корабоплаване остави наименованието „хоризонтъ“ по името на Хоросъ или египетскиятъ Аполон — Богъ на слънцето. Египетскиятъ народъ е билъ земеделски и не е било необходимо да се впуска по море; египтянитъ сж могли да стоятъ спокойно по домоветъ си.

Действително, ние знаемъ египетски морски плавания, които сж достигали до носъ Добра Надежда. Това сж били финикийски търговски кораби, наети отъ египтянитъ. Останалитъ до насъ писмени паметници свидетелствуватъ, че корабитъ сж били използвани за пренасане на търговски стоки отъ финикийцитъ между Бейрутъ и Критъ.

Превелъ: Д. Фурнаджиевъ

ПОСЛЕДНИЯТЪ ПИРАТЪ

изъ историята на черното мореплаване

Презъ тридесетитъ години на миналото столѣтие съ голѣма слава се ползувалъ пиратътъ Бенито де Сото. Той буквално тероризиралъ корабоплаването въ южната частъ на Атлантика и всѣка показваща се на хоризонта черна бригантина съ наклонени стожери, напомняща съ очертанието си неговия знаменитъ вѣтроходъ „Мрачна шега“, внасяла смутъ въ сърдцата на беззащитнитъ търговски моряци и пжтницитъ на вѣтроходитъ.

Бенито де Сото билъ португалець. Где и какъ минала неговата младостъ не е известно, но той билъ доста образованъ, говорилъ испански и английски и владѣлъ корабоводенето. Въ 1827 г въ Буеносъ Айресъ той постъпилъ като морякъ на голѣмата бригантина „Дефензоръ де Педро“, която отивала къмъ африканския брѣгъ за негри.

Както всички роботърговски кораби, тя има-

ла обслуга отъ най-разнообразна южно-европейска сбирщина. Старшиятъ капитанъ, единъ най-доленъ типъ, се сближилъ съ Сото презъ време на пжта, и двамата се сговорили да завладѣятъ кораба при приближаване пристанището, въ което щѣли да се товарятъ робитъ.

Когато „Дефензоръ де Педро“ приближилъ брѣга, кждето било „депото на черни кости“, легналъ на дрейфъ (положение при което корабътъ не се движи напредъ, макаръ да е съ разперени вѣтрила), и капитанътъ се отправилъ съ лодка да преговаря съ агента по доставката на „стоката“. Сото и старшиятъ помощникъ незабавно завладѣли кораба. Къмъ тѣхъ се присѣдинили 22 души отъ обслугата, а 18 се отказали. Последнитъ били натоварени на една лодка и подъ заплахата, че ще стрелятъ по тѣхъ, било имъ заповѣдано да се отправятъ къмъ брѣга. Тъ, обаче, не съумѣли да ми-

натъ вълнобоя, лодката се преобърнала и всички се издавили.

Бригантината незабавно „се снела от дрейф“ и се отправила въ океана. Първата работа на новите корабовладѣлци била да разбият винения складъ и да се напият всички до безчувствие. Всички, само не и де Сото. Той незабавно застрелял своя съучастникъ въ заговора, хвърлил тѣлото му презъ корабната стена и се обявилъ за собственикъ и капитанъ-корабоначалникъ.

Пияните негодѣи били въ възторгъ отъ тази постѣпка и заявили, че тѣмъ е нуженъ такъвъ именно командиръ—храбъръ и предприемчивъ, въ състояние да създаде необходимите условия за забогатяването имъ.

Не е известно била ли е натоварена частъ отъ негрите на борда преди преврата или де Сото ги е взелъ отъ нѣкое друго мѣсто, но той отишълъ съ товаръ отъ негри въ едно отъ пристанищата на Западна Индия и ги продалъ много изгодно на мѣстните плантатори.

Следъ това кръстосвалъ известно време въ областта на Антилите, кждето ограбили и потопили десетици кораби.

Ограбвайки жертвите си, той обикновено събиралъ цѣлата услуга въ хамбара, заковавалъ отвора му, и просвердявайки дупки подъ водолинията, я потопявалъ.

Скоро неговата черна бригантина, прекръстена отъ самия него на „Мрачна шега“, станала смъртоносенъ бичъ за плаващите изъ западно-индийските води.

Следъ нѣколко години той напусналъ тия мѣста и се прехвърлили въ южната частъ на Атлантика. Кръстосвайки между Ю. Америка и Африка, започналъ да причаква, ограбва и потопява кораби, завръщащи се съ цененъ товаръ и пѣтници отъ Източна Индия въ Европа.

Отъ тия негови действия произлѣзла такава непреодолима уплаха средъ мореплавателите, че източноиндийските кораби не се решавали вече да плаватъ по единично, а се събирали при островъ Света Елена въ кervани, и само така имали смѣлостта да продължатъ пѣтя си.

Въ началото на 1832 год. при казанія островъ следъ дълго изнизване на пристигащите единъ следъ другъ кораби, билъ съставенъ отредъ отъ осемъ вѣтроходи. За водачъ билъ избранъ „Сусанъ“ съ 600 регистъръ тона. За нещастие единъ отъ корабите на този кervанъ барката „Morning Star“ (Утринна звезда), идващъ отъ Цейлонъ съ товаръ 25 военно инвалиди и двадесетина пѣтници, билъ съ много лошъ ходъ. На третия день отъ съвмѣстното плаване всички кораби изкочили много напредъ съ изключение на „Сусанъ“, който за да не остави „Утринна звезда“ сама, намалилъ много вѣтрилата си.

Накрай това пълзене дотегнало на капитана на „Сусанъ“ и пожелавайки съ сигнали добъръ пѣтъ на своя спѣтникъ, той разперилъ вѣтрилата и отминалъ напредъ. Това станало рано сутринята, а къмъ 11 часа на „Сусанъ“ забелязали отъ надвѣтрената страна голѣма черна бригантина. Последната измѣнила курса си и започнала да се спуска къмъ вѣтрохода. Скоро могли да забележатъ тѣлпата на палубата ѝ и дълго 36 фунтово оржие на въртящъ се станокъ между стожерите. Нѣколко души зареждали оржието. Бригантината приближила и вдигнала черенъ флагъ съ бѣлъ черепъ и две кръстосани кости.

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

На „Сусанъ“ имало 8 малки оржидѣ по-четири на всѣки бортъ; тѣ били насочени къмъ черното пиратско корито и корабътъ продължилъ да следва пѣтя си. Противниците се държали на разстояние нѣколко кабелта единъ отъ другъ и вървели на успоредни курсове. Дългото оржие на бригантината било насочено къмъ палубата на кораба.

Тази игра продължила два часа. Очевидно, пиратътъ размислялъ да нападне или не четирите бортови оржидѣ на „Сусанъ“.

Въ края на краищата завивайки, той се отдалечилъ въ сѣщата посока, отъ кждето се и появилъ.

По това време „Утринна звезда“ следвала по пѣтя на „Сусанъ“, оставяйки на около 50 мили задъ него. На 21 февруари на траверсъ на островъ Възнесение на разсѣмване отъ стожера на „Звезда“ забелязали въ лѣво отъ курса, на западъ, вѣтрило, постепенно скриващо се задъ хоризонта. Неочаквано то започнало да расте, увеличило се, надъ хоризонта се показалъ корпусъ и съ далекогледа можало да се забележи дълга, низкобортна бригантина съ силно наведени назадъ стожери, бързо приближаваща се къмъ барката.

—„Мрачната шега!“—се понесло отъ уста въ уста изъ жилищните помѣщения на кораба и всички притаили дѣхъ, въ очакване да се случи нѣщо страшно.

Въ напразното си желание да избѣга отъ пирата, капитанъ Соулей извикалъ всички моряци горе и започналъ да вдига връшниците, но това било опитъ съ съвършенно негодни сръдства. Скоро бригантината се приближила на разговорно разстояние. На нея издигнали английско знаме, гръмнали съ оржието и силенъ гласъ заповѣдалъ презъ разговорната трѣба на „Утринна звезда“ да легне на дрейфъ. Но капитанъ Соулей и не помислилъ да изпълни тая заповѣдъ, а съ лжкатене за по-добъръ ходъ, продължилъ пѣтя си.

Сега бригантината била всичко на 40—50 м. отъ барка. Нейната палуба била пълна съ въоръжени люде. При гротъ (сръдния стожеръ) стоялъ човѣкъ на около две глави по-високо мѣсто отъ това на другите и гледалъ мрачно къмъ „Утринна звезда“. Той билъ Бенито де Сото.

Изведнажъ на бригантината снели английския флагъ и издигнали този на Колумбия. Бенито скочилъ къмъ оржието и втикнулъ горящия фитилъ въ дупката му. Последвалъ грѣмъ. На барка полетѣли отломки и кжсове метали, съ които било заредено оржието. Тѣ наранили нѣкои отъ хората и изпокжсали страничните крепители на гротъ стожера.

Съпротивата била безсмислена, и капитанъ Соулей, следъ като се посъветвалъ съ своите помощници и пѣтниците, заповѣдалъ да снематъ флага, въ знакъ, че се предава и легналъ на дрейфъ.

Съ силенъ недопускащъ възражения гласъ Бенито заповѣдалъ презъ разговорната трѣба на капитана да се яви незабавно на бригантината съ корабните документи. Обаче, единъ храбъръ пѣтникъ предложилъ да отиде той и въ качеството на посръднически пратеникъ да преговаря за условията на предаването.

Съ бѣла кърпа на носа на четиригребната лодка вмѣсто пратеническо бѣло знаме той се отправилъ къмъ отиващия малко напредъ пиратски корабъ. Следъ четвъртъ часъ, гребците и посръдникътъ разрошени, окървавени и съ нажсани на

парцали дрехи се завърнали и съобщили на капитанъ Соулей следните думи на пиратския главатаръ:

—Кажи на твоя капитанъ, че Бенито де Сото ще има работа само лично съ него, и ако той незабавно не се яви на бригантината, де Сото ще издуха хромоногия му баркъ и самия него отъ лицето на океана, както се издухва нищожената прашинка съ широкопола шапка.

Нѣмало какво да се прави, и капитанъ Соулей се отправилъ къмъ пиратския корабъ, взимайки съ себе си, вмѣсто храна, въ добавка къмъ четирмата гребци, вториятъ си помощникъ и трима въоръжени инвалиди.

Бенито стоялъ въ театрална стойка при гротъ-стожера съ тежъкъ тесакъ въ дѣсницата си. Съ показалеца на лѣвата ржка той направилъ знакъ на Соулей да се приближи, и когато нещастниятъ капитанъ на беззащитния търговски корабъ дошълъ при него, замахналъ, и съ думитѣ—Тѣй поѣтжпва Бенито де Сото съ тия, които не изпълняватъ неговитѣ нареждания,—разсѣкалъ главата му до самото подбродие.

Соулей безъ звукъ се струпилъ въ нозетѣ му.

Въ това време старшиятъ помощникъ на Сото се разправилъ по сжщия начинъ съ помощника на Соулей, а моряцитѣ буквално разкжсали на части и изпотѣпали съ крака четирмата гребци и инвалидитѣ.

Всичко това било наблюдавано отъ хората на „Утринна звезда“. Викъ на ужасъ се понесълъ отъ тамъ. На палубата женитѣ започнали да се биятъ въ истериченъ припадъкъ. Сото заповѣдалъ да напълнятъ съ картечъ орждието и го насочилъ въ палубата на барка. Моряци и пжтници се хвърлили безредно да се криятъ изъ каютитѣ, носейки на ржце женитѣ. Желѣзни кжсове засвирили по палубата, и нѣколко души, не успѣли да се скриятъ, паднали на мѣсто.

Пиратитѣ се хвърлили къмъ барказа (голѣма и тежка лодка, събираща много хора), спуснали я на вода и се отправили къмъ кораба. Като диви звѣрове, усѣтили миризма и вкусъ на кръвъ, тѣ я пожелавали все повече и повече. Нѣколко души отъ обслугата на кораба били мигновено заклани. Болниятъ лейтенантъ Джибсънъ билъ стжпканъ съ крака. Следъ това майоръ Лобикъ и неговитѣ инвалиди били съблѣчени и хвърлени въ хамбара, а женитѣ затворени въ моряшкото помѣщение. Започналъ грабежъ.

Навигационни инструменти, корабни запаси, хранителни провизии, дрехи и ценни вещи отъ обслугата и пжтницитѣ, нѣколко бали индийска коприна и скжпи шалове, седемъ ракли съ скжпоценни камъни, цѣлата наличностъ на корабната каса—всичко това било натоварено на барказа и отнесено на бригантината. Въ време на грабежа единственъ Сото останалъ на своя постъ при гротъ-стожера и съ гласъ, напомнящъ тигърски ревъ, издавалъ заповѣди.

Когато цѣлия хамбаръ билъ претърасуванъ и отъ него извлѣчено всичко ценно, отворѣтъ билъ яко закованъ съ гвоздеи. Майоръ Лобикъ съ инвалидитѣ и оцѣлѣлитѣ нѣколко моряци били живи погребани въ хамбара. Отъ цѣлата обслуга на „Утринна звезда“ на свобода билъ оставенъ само старшия буфетчикъ, на когото било заповѣдано да приготи угощение на нежеланитѣ гости. Едва тогава извлѣкли съ неописуема грубостъ живитѣ жени отъ моряшкото помѣщение и на залѣтата съ кръвъ палуба започнала отвратителна пиратска ор-

гия. Виковеѣ на нещастнитѣ жени се носили надъ океана, тѣй както се носятъ предсмъртни стенания въ безлюдна пустиня.

Пиратитѣ се напили тѣй, че забравили заповѣдта на Сото—напушайки кораба да не оставятъ ни една жива душа—тѣхъ въпрочемъ ги вече и домързяло да се занимаватъ съ това.

Завършили пиянството и издевателствата надъ женитѣ, по-голѣмата частъ отъ които били въ безсъзнание, тѣ ги събрали въ моряшкото помѣщение, влачейки ги за краката, залостили вратата, изсѣкли съ брадви въженото устройство, подпилили стожеритѣ, какъ да е пробили нѣколко дупки подъ водолинията и едва мѣкнейки се отъ пиянство и умора сезавърнали на своята бригантина.

Не виждайки никого по палубата и не чувайки никакъвъ шумъ отъ бавно потѣвшаиятъ корабъ, Сото решилъ, че кръвнишката му заповѣдъ е изпълнена и съ помощта на нѣколко по-трѣзви свои моряци се снелъ отъ дрейфъ и се насочилъ на юго-изтокъ за нови жертви.

Когато затворенитѣ въ хамбара, като въ мишеловка, хора разбрали по затихващитѣ гласове на пиратитѣ, че сж сами на кораба, а по шуртенето на втичащата се презъ дупкитѣ вода, догадили какво ги очаква, намѣрили изъ жглитѣ на хамбара нѣколко отрѣзъци дърво и започнали да удрятъ съ тѣхъ закованитѣ капаци. Следъ около часъ усилена работа тѣмъ се отдало да избиятъ единъ похлупакъ и да се промѣкнатъ на палубата.

Слънцето вече залѣзвало. Отъ черната бригантина нѣмало ни поменъ.

Случайно спасилитѣ се употребили цѣлата нощъ, за да доведатъ до чувство и успокоятъ женитѣ.

Но сждбата покровителствувала нещастницитѣ. На разсъмване тѣ били догонени отъ единъ добре въоръженъ корабъ на Източно Индийското дружество, който ги взелъ на влѣкало.

Пристигането на „Утринна звезда“ въ Лондонъ и разказитѣ на спасилитѣ се произвели тягостно впечатление. За залавянето на Бенито де Сото били изпратени два военни брига.

Между това пиратитѣ успѣли да нападнатъ още единъ корабъ, но неочаквано излѣзлиятъ въ време на приближаването силенъ вихъръ, придруженъ съ дъждъ, преминалъ въ ураганъ и повдигналъ голѣмо вълнение, което попрѣчило, „да се зацепятъ на абордажъ“ и нападнатиятъ пиратски корабъ избѣгалъ.

Тѣй като ималъ повреди въ стѣкмяването и трѣбвало да продаде плячката, що пълнила всичкитѣ хамбари, Сото решилъ да отиде на северъ въ малко посещаваното испанско пристанище Коруна.

Идвайки подъ брѣговеѣ на Испания, приблизително на широтата на Виго, той срѣщналъ испанския крайбрѣженъ бригъ. Ограбилъ и потопилъ го по своя обичаенъ начинъ, ведно съ цѣлата обслуга, той оставилъ живъ единъ единственъ човѣкъ—единъ корунчанинъ—когото взелъ на своята бригантина въ качеството на водачъ, тѣй като не билъ идвалъ никога въ Коруна и не знаелъ входа въ пристанището.

Дошълъ до самия входъ съ пленения испанецъ на кърмилото, Сото го запиталъ.

—Това входа ли е?

—Да, сега вече съвсемъ направо! Ето виждатъ се и корабитѣ.

—Добре момче! Благодаря! Азъ виждамъ, че

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

ти добре знаеш работата си. Азъ съмъ ти задълженъ много за услугата—и измъквайки бързо пистолета отъ пояса си, Сото застрелялъ нещастния водачъ. Трупътъ билъ хвърленъ незабавно въ морето.

Въ Коруна всичко минало като по вода. „Мрачната шега“ била записана подъ чуждо име по документитъ на единъ отъ потопенитъ кораби; плякката продадена изгодно, безъ да предизвика подозрение; стъкмяването и вѣтрилата приведени въ редъ; корпусътъ преоблагренъ съ бѣло багрило, а на кърмата написано съ златни букви новото име. Корабнитъ запаси, провизиитъ и прѣсната вода попълнени, и въ такъвъ видъ пиратътъ се отправилъ за Кадиксъ.

Преминавайки носъ Санъ Винцентъ и следвайки плътно до югозападния брѣгъ на Испания, когото де Сото познавалъ като прѣститъ на ржката си, той попадналъ неочаквано на силна буря. „Мрачната шега“ била изхвърлена на прибрѣжната пѣсѣнна плитковина. Всички, обаче, се спасили съ лодкитъ.

Сото билъ малко натъженъ отъ загубата на кораба си, който билъ вече доста старъ и решилъ да поржча новъ въ Кадиксъ. Пиратитъ смѣтали да отидатъ пешъ до Кадиксъ и се запишатъ тамъ като прегърпѣли корабкрушение, подъ чужди имена, а изхвърления корабъ да продадатъ за разваляне както дойде.

Пристанищнитъ власти въ Кадиксъ, обаче, не

били тъй прости, и много по-бдителни отъ тия въ Коруна. Тѣ веднага подразбрали, че явилитъ се при тѣхъ люде не сж тѣзи, за които се представятъ, и шестъ души отъ личния съставъ били задържани за установяване самоличността имъ. Останалитъ, въ това число и Сото, успѣли да избѣгатъ.

Сото избѣгалъ въ Гибралтаръ, но тамъ, независимо отъ това, че билъ облѣченъ като лондонски данди, съ великолепенна бѣла шапка, копринени чорапи, еленови кожи до колѣнитъ и сивъ фракъ, той билъ познатъ на улицата отъ единъ изъ спасилитъ се отъ „Утринна звезда“ инвалиди и арестуванъ. При обиска въ стаята, кждето билъ отсѣдналъ, намѣрили златенъ часовникъ съ имененъ надписъ и други вещи, принадлежащи на капитанъ Соулей, а подъ възглавницата—неговиятъ дневникъ, когото Сото четѣлъ за развлѣчение вечеръ. Тия вещи решили сждбата на знаменития пиратъ. Губернаторътъ на Гибралтаръ го изправилъ предъ воененъ сждъ и осѣдилъ на смъртъ чрезъ обесване. Властитъ отъ Гибралтаръ го препратили въ Кадиксъ за изпълнение присждата заедно съ заловенитъ тамъ членове на шайката му.

Тѣй завършилъ своя животъ последниятъ пиратъ на Атлантическия океанъ, открито браздащъ неговитъ сини води и нападащъ корабитъ подъ черното знаме съ бѣлъ черепъ и две кръстосани кости.

Превседе Д. Чакъровъ

ПРЕБРОЕНИТЪ ДНИ

Разказъ отъ Дим. Роевъ

Той бѣше морякъ. Оставилъ въ родното си градче, сгушено въ политъ на планината, своитъ родители, а жена си и невръстната си дъщеря въ голѣмия крайморски градъ, той скиташе по моретата, отсъствувайки отъ къщи по два-три, а понѣкога и по повече месеци.

Той бѣше фаталистъ. Вѣрваше непоколебимо въ своята сждба и посрѣщаше всички прѣчки или изненади съ особена твърдостъ и спокойствие.

Обикналъ морето и корабитъ, той ги чувствуваше като недѣлима сжщностъ отъ живота си и затова съ особено задоволство трѣгваше на пжтъ. Когато се раздѣляше съ жена си, той я притискаше леко до гърдитъ си, цѣлуваше я, цѣлуваше и дъщеря си и съ това смѣташе церемонията на раздѣлата за свършена. Жена му, обаче, винаги притиснала се до гърдитъ му, плачеше и не искаше да се раздѣли съ него. При всѣко изпращане тя се страхуваше, че то може да бжде последното, и при мисълта, че може да не види вече мъжа си, тя съ свито отъ мъжа и опасения сърдце, го изпращаше. Това му тежеше, защото бѣше въ разрѣзъ съ неговата природа и разбирания. Не плачи!—утешаваше я той при всѣко трѣгване на пжтъ.—Ти се страхувашъ за мене и това е само затуй, защото ти си невѣрваща. Ти трѣбва да вѣрвашъ въ нѣщо, за да не се тревожишъ толкова за мене. Ако не въ Бога, то вѣрвай въ нѣщо друго: въ сждбата, въ провидението. Наречи своето божество така, както си искашъ, вѣрвай въ него и знай, че ако то е решило да не се върна, то това ще стане, въпрѣки всички предпазни мѣрки отъ моя страна и всички твои сълзи. Знай и разбери—повтаряше винаги той своето любимо изречение, че ако днитъ ми сж преброени, то никой не ще може да ги продъл-

жи, даже и да не бѣхъ на море, а въ къщи! Сждбата е предначѣртала моя пжтъ, и въпрѣки всичко, азъ го следвамъ неотклонно!...

Така ѝ говорѣше той, знаейки самъ, че въ тия тежки за свѣта дни, когато съслуживцитъ му единъ следъ другъ загинаха, погълнати отъ вълнитъ или разкъсани отъ мини и торпеда, неговиятъ редъ, може би, не е далечъ. Вѣрата му, обаче, въ Бога и сждбата бѣ силна. Въ едно пристанище въ Срѣдиземно море, корабътъ на който служеше, бѣ хвърленъ въ въздуха. Като по чудо, той остана живъ и здравъ, докато по-голѣмата частъ отъ корабния личенъ съставъ загина. Поради липсата на бързи и точни съобщения, жена му го оплака предварително, но затова пжкъ, завърналъ се въ къщи, освенъ радостта и щастieto, той донесе и своята затвърдѣла още повече вѣра въ Бога и сждбата.

Войната въ Срѣдиземно море бѣше въ разгара си. Следъ като бѣ участвувалъ въ нѣколко опасни пжтувания, и следъ едномесеченъ отпускъ, дойде реда му да отиде и заеме службата си на корабъ, плаващъ изъ островитъ на Бѣло море. Както винаги, жена му се разплака. „Тоя пжтъ—мислѣше си тя—е нашето последно сбогуване“—и се притискаше все по-силно до него. Разбралъ нейния вѣченъ страхъ, той я отстрани леко отъ себе си.

— Мислишъ ли, че този пжтъ не ще се завърна?—запита я той.

— Страхъ ме е тъй, както никога...

— Забрави ли това, което съмъ ти казвалъ винаги? Разбери, че ако днитъ ми сж преброени, тогава...

— Знамъ, знамъ!—не му даде тѣда се доизкаже. Ако днитъ ти сж преброени! Та това е твоето вѣчно успокояващо изречение! Всѣки пжтъ,

когато заминаваш, ти ми го повтаряш, като мислиш, че това е достатъчно да ме успокои. Мога ли аз — пък и който и да било, пък и ти самият знаеш ли кога ще бжде то? Ние всички знаем, че днитъ ни сж преброени, но не знаем кога ще дойде краятъ и затова го очакваме винаги. Съ тебъ случаятъ е малко по-особенъ! Не ми се сърди, но твоятъ пътъ е много по-опасенъ, отъ който и да било другъ. Мнозина, които отидоха преди тебе, не се завърнаха. Тъ сжщо знаеха, че все нѣкога ще дойде краятъ, но тъй като не знаеха кога точно ще дойде, очакваха го винаги.

— Ние, моряшкитъ жени, въпрѣки вѣрата ни въ Бога и сѣдбата, не можемъ да останемъ спокойни, защото изпращайки ви ние не знаемъ, пък и нищо не ни подсказва, дали днитъ ви сж преброени вече или не и затова, винаги, когато ви изпращаме, ние се страхуваме, че може това да е за последенъ пътъ, че точно тогава ще дойде краятъ. И... нима не за това пъкъ нашата радостъ е толкова голѣма, когато ви видимъ да се завърнете живи и здрави?...

— Права си — отвърна ѝ той — права си, но все пакъ, колкото страшенъ и опасенъ да е пътътъ, по който вързая, азъ не мога да се отклоня отъ него: и ти ще разберешъ, че моята сѣдба-закрилница ще ти даде знакъ, когато днитъ ми бждатъ вече преброени...

И той замина. Съ цененъ воененъ товаръ пропътува много мили. Не веднажъ корабътъ биваше нападанъ и не веднажъ животътъ на обслугата биваше изложенъ на опасностъ. Винаги, обаче, всичко минаваше благополучно.

Корабътъ пѣтуваше, охраняванъ отъ изтрѣбители и торпедни лодки. Следъ още единъ рейсъ обслугата щѣше да бжде смѣнена. Времето бѣше хубаво, морето леко развълнувано.

Той бѣше свободенъ отъ служба, седна да напише писмо за жена си. Винаги въ края на седмицата, той написваше писмото си и отъ изходното пристанище го изпращаше съ въздушната поща.

Зареди върху бѣлата книга редъ следъ редъ. Писа, че е добре и, че следъ още единъ рейсъ ще бжде смѣненъ. Накрая, преди цѣлувкитъ, които изпращаше винаги на жена си и на малката си дѣщеря, той както винаги, вѣренъ на своя фатализъмъ, не забрави да успокои жена си съ своето вѣчно изречение... „Защото ако тоя пътъ днитъ ми сж преброени, то никой не ще отмѣни предначертаното отъ сѣдбата"... Той се подписа, сложи писмото въ пликъ, запечатъ го и надписа адреса. Като се върнатъ, щѣше да го изпрати съ въздушната поща. Остави плика на масата. Въ това време вѣнъ се разнесоха бързи стѣпки. Ослуша се. Вѣнъ ставаше нѣщо и той побърза да изкочи отъ кабината си. Въ сжщия мигъ два силни последователни удари разтърсиха кораба. Мигъ следъ това въ самия корабъ избухнаха стотицитъ тонове муниции...

Торпеднитъ лодки и изтрѣбителитъ кръстосаха мѣстото, кждето изчезнаха останкитъ отъ разкъсания корабъ и събираха нѣкои по-ценни плаващи предмети. Отъ една лодка единъ морякъ забеляза плуващъ наблизу въ водата пликъ. Безъ да знае самъ защо, той се наведе и го взе. Изсуши го, и тъй като на него бѣ написанъ адреса, щомъ като се завърнаха въ базата си, го изпрати съ въздушната поща.

Измъчвана отъ своя вѣченъ страхъ, тя, жената на моряка, съ трепетъ очакваше деня, въ който

то обикновено идваха неговитъ седмични писма. Тоя пътъ съ нѣкакво особено предчувствие тя посрѣщна раздавача. Виждайки, обаче, писмото на мъжа си, се поуспокои. Прочела го, тя се отпустина омалѣла.

Той ѝ пишеше, че е добре и, че следъ още единъ рейсъ, ще си дойде. Съ какво нетърпение очакваше тя тоя денъ! Какъ жадуваше за она мигъ, когато взелъ своята малка дѣщеря на колѣнетъ си, ще я милва и ще разправя за преживѣното презъ време на дългото си отсъствие!

Отъ своята детска количка дѣщеря ѝ играеше съ играчкитъ си, чукаше съ тѣхъ, викайки своето „тя — тя — тя". На своя детски езикъ тя викаше татко си. Майката, съ просълзени отъ умиление очи, приближи, взе детето си и притиснала го до лицето си, започна да му разправя какво пише „татко" въ писмото си. Съ кой другъ би могла тя да сподѣли своята тъй голѣма радостъ?

Изведнажъ, обаче, спомнила си за своята изоставена домакинска работа, тя сложи дѣщеря си на леглото, и като остави настрана писмото, изтича въ кухнята съ мисълта да се върне скоро и отново да го прочете. И наистина, следъ малко тя влѣзе въ стаята. За мигъ, обаче, остана до вратата, надавайки лекъ викъ. Дѣщеря ѝ бѣше пропѣлзѣла, и взела татковото си писмо, се забавляваше кжсайки го, повтаряйки своето „тя — тя — тя".

Майката събра частитъ отъ нахжсаното писмо и като смѣри дѣщеря си, сложи я отново въ количката. Едва тогава тя забеляза въ ржката ѝ още едно кжсче. Разтвори почти насила детската ржчичка и взе малката книжна лентичка. Поставяйки я при другитъ части отъ писмото, тя неволно прочете написаното върху нея и изведнажъ изтрѣпна. Коварна мисль я парна като че ли по сърдцето. Не бѣше ли това страшното предсказание, за което той, мжжътъ ѝ, заминавайки ѝ спомена? Сѣдбата не ѝ ли съобщаваше за неговата печална участъ? Съ треперящи прѣсти тя държеше малката книжна лентичка, която детето въ своята игра бѣше откъснало отъ татковото си писмо... „Тоя пътъ днитъ ми сж преброени"... четѣше тя и буквитъ играеха като че ли предъ очитъ ѝ. Книгата парѣше прѣститъ ѝ. Какъ бѣ станало така, че детето бѣ откъснало точно тази частъ отъ писмото, кждето стояха тия страшни думи? Бѣше ли това само една случайностъ или предсказание?

Изведнажъ звънецътъ иззвънѣ. Кой ли може да я търси? Не е ли... Тя изтрѣпна наново при мисълта, че може да идватъ да ѝ съобщатъ за смъртта на мъжа ѝ. Звънецътъ заби наново. Стори ѝ се, че той бие по сърдцето ѝ, че това не е звънъ, а биенето на камбани. Трѣбваше, обаче, да отвори. Приближи бавно, и измъчвана отъ страшно предчувствие, отключи вратата. Отвори и остана като смръзнала! Предъ нея стоеше съслуживецъ на мъжа ѝ. Виждайки я разтревожена, бледенъ и изненаданъ, той отстъпи крачка назадъ.

За мигъ тя, изтрѣпнала, разбра всичко. Въ неговитъ размѣтени очи тя прочете страшната истина.

Хващайки се отъ предметъ на предметъ, тя се прибра въ стаята. Присегна и взе нахжсаното писмо, последното нѣщо, което той бѣше пипалъ, и отмаляла се отпустина на най-близкия столъ. Нѣмаше сили даже да плаче!...

А отъ своята детска количка малката ѝ дѣщеря играеше съ играчкитъ си, повтаряйки своето „тя-тя-тя" на своя детски езикъ: тя викаше баща си, чиито „преброени" дни бѣха вече свършили...

Уредничеството на „Морски прегледъ“ благодари за изпратенитѣ дарения и съобщава за сведение на бждещитѣ дарители, че сумитѣ следва да се изпращатъ изключително чрезъ пощенска чекова смѣтка № 8540., пощенска кутия 84. — Варна.

Пренесени отъ бр. 186—36,746

389. Бориславъ Н. Пенковъ—Русе	250 лв.
390. Христо Йончевъ Йотовъ—Русе	160 „
391. Димитъръ Ив. Фесчиевъ—Балчикъ	100 „
392. Стефанъ Ив. Момчевъ—Кубратъ	50 „
393. Димо Бончевъ—Омуртагъ	50 „
394. Димитъръ Вълчевъ—с. Баня, Помор.	200 „
395. Стоянъ Конст. Жилковъ—Д. Близнакъ	80 „
396. Иванъ Хр. Гюзелевъ—Севлиево	50 „
397. Димитъръ Велевъ—Варна	100 „
398. Братя Алтимирски—Бѣла	100 „
399. Василь К. Кжтовъ—с. Градецъ	50 „
400. Спасъ К. Спасовъ—Варна	30 „
401. Б. Томовъ—В. Търново	90 „
402. свещ. Иванъ Миховски—с. Владиня	100 „
403. Тотко Борисовъ—с. Линъ	50 „
404. Илия Ивановъ & Сие—Варна	200 „
405. Илия Ив. Татаровъ—с. Добридолъ	50 „
406. Ангелъ Даскаловъ—с. Ковачовица	20 „
407. Спорт. клубъ „Тича“—Варна	100 „
408. Живко Лазаровъ—с. Орсоа	50 „
409. Кирилъ Недѣлчевъ—Разградъ	100 „
410. Д-ръ Асенъ Ст. Ганевъ—Варна	500 „
411. Пенка Ив. Димитрова—Казанлъкъ	100 „
412. Мичм. II р. Дим. Димитровъ—Варна	150 „
413. Иванъ Деневъ—с. Д-ръ Стамболовъ	30 „
414. Василя Георг. Борисова—Габрово	200 „
415. Зинови Павловъ—с. Трекляно	50 „
416. Стоянъ Колевъ—Русе	100 „
417. Манолъ Ив. Желевъ—София	100 „
418. Георги Ст. Вушевъ—мина Пиринъ	500 „
419. Мара Колева Йочева—Ловечъ	200 „
420. Маринъ К. Матевъ—с. Дебнево	10 „
421. Филипъ Д. Драгановъ—Габрово	150 „

422. Чинов. Пристан. управл.—Варна	760 лв.
423. Захари Жечевъ—Варна	50 „
424. Георги Н. Бучковъ—Вълчи-долъ	40 „
425. Полк. Георги Славяновъ—с. Кубратъ	500 „
426. Алексан. Хр. Сжбевъ—с. Крамолинъ	80 „
427. Божидаръ М. Атанасовъ—Каварна	50 „
428. Иванъ Ц. Кацарски—София	100 „
429. Коста Ив. Карловски—Ловечъ	100 „
430. Чинов. Метеоролог. отдѣление—София	400 „
431. Божидаръ Панковъ—Балчикъ	100 „
432. Радославъ Ал. Ивановъ—Варна	30 „
433. Иринка Димитрова—Варна	30 „
434. Радка Генова—Варна	50 „
435. Катя Андреева—Варна	30 „
436. Олга Петрова—Варна	30 „
437. Евдокия Атанасова—Варна	30 „
438. Иванъ Николовъ—Варна	30 „
439. Стойчо Йордановъ—Варна	30 „
440. Йорданка Василева—Варна	30 „
441. Коста Градинаровъ—Варна	30 „
442. Веска Симеонова—Варна	50 „
443. Стефанъ Стойчевъ—Варна	30 „
444. Атанаска Божилова—Варна	50 „
445. Елена Кацарова—Варна	20 „
446. Михаилъ Стефановъ—Варна	20 „
447. Петко Коцакевъ—Варна	30 „
448. Мара Димитрова—Варна	50 „
449. Видка Ст. Пенева—Варна	50 „
450. Димитъръ Ст. Цековъ—Варна	100 „
451. Веселинъ Ст. Минковъ—с. Гжбене	40 „
452. Георги Василевъ—Пловдивъ	100 „
453. Савко К. Савовъ—Шуменъ	50 „

Всичко 43,886 лв.

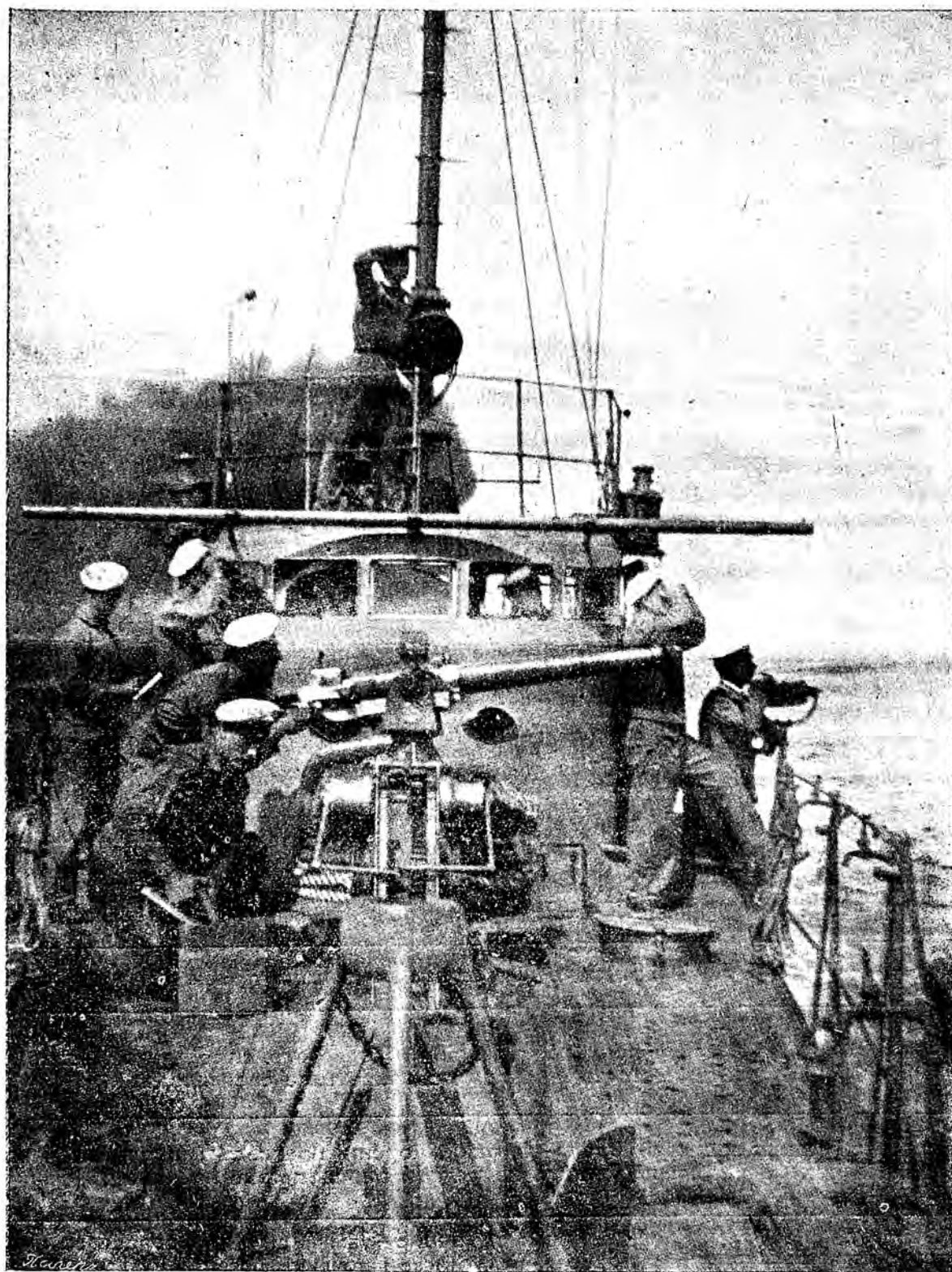
(Списъкътъ следва)

Всички писма, ржкописи и пр. да се изпращатъ до пощ. кутия № 84. — Варна.

Умоляваме нашитѣ абонати, които получаватъ двойни броеве отъ списанието, вмѣсто да ги връщатъ въ уредничеството — да ги подаряватъ на свои познати.

Уредничеството временно задържа броеветѣ отъ „Морски прегледъ“, предназначени за абонати отъ София, за да бждатъ изпратени впоследствие наведнажъ,

ТОЗИ БРОЙ 187. СЪДЪРЖА: Обединение и единение—уводна статия; Възгледи за линей-ния корабъ—отъ нѣмски източникъ, прев. В. Руевски; Четири-тъ пжтя за Токио—земно-морската война въ Пасифика, отъ Д-ръ Ерихъ Лоренцъ, прев. отъ нѣмски м. кадетъ Илия Н. Бойчевъ; Развоятъ на торпедото—прев. Д. Чакъровъ; Миночистачи—К. Цачевъ; 7,000 години корабоплаване—Ванъ Лоонъ, прев. Д. Фурнаджиевъ; Последниятъ пиратъ—изъ историята на черното мореплаване, преводъ отъ Д. Ч.; Преброенитѣ дни—разказъ отъ Дим. Роевъ.



БЪЛГАРСКИ МОРЯЦИ ПРИ ЕДНО КОРАБНО ОРЖДИЕ