



Година I.

Варна, 1 Мартъ 1935 год.

Брой 11.

САНЪ-СТЕФАНО.

Разположено подъ стениѣ на Цариградъ, на брѣга на Мраморното море, това селище придоби историческа известност на бележития день 19-й февруаруй 1878 г. и името му се запечати дълбоко въ душата на всѣки българинъ.

Това име ние споменаваме не само днесъ, при празнуването на годишнината отъ освобождението ни, а и всѣки день и всѣки моментъ когато стане дума за народна свобода и правдини.

Това име е свѣто за насъ, защото тамъ се начертахъ границитѣ на третото българско царство, тамъ се признаха нашитѣ права, осъществиха се идеалѣтѣ на поробеното ни племе.

Нова България се призна за свободна и независима държава въ предѣлитѣ на нейнитѣ естествени граници — Дунава, Черно море, Бѣло море, Шаръ планина до Албания.

Самата справедливостъ налагаше да се поставятъ именно тия граници, обхващащи владенията на нашитѣ царе и обединяващи нашето племе. На нищо чуждо не се посегна, никаква неправда не се допусна. Възстановиха се правата на единъ народъ, за който той съ вѣкове се е борилъ.

Но това бѣ за кратко време.

Политиката на Европа, отдавна бѣ хвърлила око на близкия истокъ, а развитиѣ се въ наша полза събития я накараха да капризничи: даде се ходъ на завистѣта на сѣситѣ и на интригитѣ на великитѣ сили. Година не мина и България бѣ разпокжсана, отхвърлена отъ морето а частъ отъ племето ни отново заробена.

Великитѣ сили получиха пълно удовлетворение на интереситѣ си.

Българитѣ отново трѣбваше да се борятъ за своя идеалъ: свободно море и свободата на заробенитѣ братя.

И колкото борбитѣ биваха по човѣшки и справедливи, толкова Европа се показваше по-нервна и по-жестока.

Нашитѣ освободителни войни завършваха съ ново разкъсване и съ по-тѣсно затваряне въ сушата.

Съ това се постигаше двойна целъ: да бждемъ обезсилени, като народъ и економически лесно завладявани.

Европа знае добре значението на думитѣ: „Свещенъ даръ е за една държава да има свободно море“... за това тя ни лиши отъ него. Въ то-

ва тя винаги е била последователна.

Нашата днешна сждба не би била такава, ако не съществуваше фаталниятъ 1. юлий въ Берлинъ. И ако на Санъ Стефанска България би се наложило да води нѣкаква борба, опрѣна здраво на свободното море при естественитѣ си граници — то резултатитѣ щѣха да бждатъ сигурно по-други.

Това Европа предвиждаше и затова не се посрами тогава, и при всѣки случай по-късно да ни отдѣля отъ морето и притѣснява всячески.

Днесъ тя достигна върха на тази политика: разпокжса племето ни, разоржжи ни и ни застави да се свиваеме около Балкана, а наредъ съ това даде всички свободи на нашитѣ съседи да се засилватъ въ всѣко отношение.

Нѣма другъ народъ, който да е изпиталъ повече капризи и подигравки, както нашиятъ.

За щастие днесъ живѣемъ въ по-друга епоха.

Ние търпѣхме петъ вѣка подъ двойно робство, не отпаднахме духомъ и не се загубихме, като народъ.

Половинъ вѣкъ се борихме за свещенни права — такива не ни се признаха — но ние

изпитахме силитѣ си и се закалихме въ борба.

Днесъ сме ограничени и подтиснати — затова пъкъ ще можемъ по-ясно да прозрѣмъ, кои сж пжтищата за нашето спасение.

Времето бързо тече. Политиката на Европа старѣе и тя скоро ще се измори отъ капризи и нервностъ. Нервитѣ на

нашето племе сж запазени и то ще изтрае да види възстановени правата си — признати отъ цѣлъ свѣтъ при Санъ-Стефано.

Ние добре помнимъ тия права, но ние не бива да забравяме и причинитѣ за нашитѣ неуспѣхи. Ние губихме, защото се развивахме едностранчиво, защото се борихме по

сухо и не се затвърдихме на Морето, съ което нашата мощъ би се удвоила.

Запрещението днесъ да не притежаваме воененъ флотъ е най-силното доказателство за това.

Ние помнимъ Санъ-Стефано — нашия идеалъ, но ние трѣбва да помнимъ и поуки отъ нашитѣ злочестини.

ПОЛИТИЧЕСКИ НАТИСКЪ

Презъ месецъ януарий тази година турскиятъ флотъ произведе маневри въ Черно Морѣ. Това събитие мина съвсемъ незабелязано, даже не бѣ и хроникарно, отъ нашия печатъ. То, обаче, заслужава най-сериозното ни внимание.

Картината на това, което бѣше наблюдавано отъ наша страна е следната:

На 15. януарий — струпване на голѣмо количество кораби въ залива Инада (Мидия). Северно отъ Инада три изтрѣбителя поставятъ димни завеси и, като че ли, атакуватъ единъ лекъ кръстосвачъ „Меджидие“, идващъ отъ северъ, следъ което се оттеглятъ къмъ нашия брѣгъ. Два подводника сж въ близостъ на мѣстото на атаката.

На 17. януарий всички кораби сж на котва въ залива Инада.

На 17. януарий отъ тамъ се даватъ турскитѣ главни сили въ съставъ: линейниятъ кръстосвачъ „Султанъ Явузъ Селимъ“ и лекитѣ кръстосвачи „Меджидие“ и „Хамидие“, съ насока на движението успоредна на нашия брѣгъ и на 15 клм. сръдно, отъ него. Въ началото, плѣтно подъ брѣга, съ нарушаване неприкосновеността на нашитѣ териториални води, успоредно на главнитѣ сили, се движатъ три изтрѣбителя, които въ послѣдствие се присъединяватъ къмъ тѣхъ. Движението на дветѣ групи въ една и сѣща посока и разстояние продължава до паралела на го. Созополъ, отъ кждето се отпалечаватъ въ северно направление и следъ това се загубватъ въ морето.

Презъ всичкото време нашитѣ граничари сж гледали, като на дланъ, движението на турската ескадра. Различавали сж даже доста ясно грамаднитѣ туловища на тежката и артилерия, насочени съ голѣмъ жгълъ на възвишение, като за стрелба по брѣга ни.

Какви сж целитѣ, вложени въ основата на тия маневри? Можемъ да

ги посочимъ съ доста голѣма приложителностъ. Тѣ сж и военни, и политически.

Относно военнитѣ цели могатъ да се правятъ две предположения.

1) Войската на синята страна, победоносно, е достигнала Чатаалджанската укрепена позиция, както преди 23 години въ Балканската война. Брѣгътъ на синята страна е откритъ и незащитенъ. Турскиятъ флотъ, въ ржцетъ на едно дейно командване, не както преди 23 години, стоварва десантъ въ Инада. или другъ удобенъ пунктъ по брѣга на синитѣ. Десантнитѣ войски застрашаватъ не защитения тилъ на синитѣ, сричатъ до нула догавашнитѣ имъ успѣхи и причиняватъ разгрома на синята страна, защото последната нѣма никакви сръдства да отблъсне десанта въ началото, или да прекъсне поддържането му въ послѣдствие.

2) Предположение, доста близо до наблюдаваната картина е:

Десантна операция още въ началото на войната. Стоваренитѣ войски напредватъ победоносно въ земята на синитѣ, поддържани отъ артилерията на флота. Изборътъ на десантното мѣсто, споредъ нуждитѣ и целитѣ на войната, е напълно свободенъ, защото отъ синята страна нѣма никаква прѣчка. Тоя изборъ може да попадне даже на Бургазъ и на Варна. Турция, въ сравнение съ синята страна, притежава по настоящемъ всички необходими за подбѣна операция сръдства — воененъ и търговски флотъ

Това, до колкото се отнася до военнитѣ цели на маневритѣ.

Да видимъ сега, има ли оправдание предположението за нѣкакви политически цели, свързани съ тия маневри?

Очебиющъ е фактътъ, рѣдкъ по рода си, че единъ воененъ флотъ, въ мирно време, когато цѣлъ свѣтъ тржи за миръ и за запазване мира „на всяка цена“, произвежда своитѣ маневри подъ непосредствения пог-

ледъ на своя съседъ, който неопровержимо, е предположенъ, като противникъ въ тия маневри. Нарушава се неприкосновеността на териториалнитѣ води на тоя съседъ, а срещу брѣговетѣ му се насочватъ туловищата на тежката корабна артилерия. И тоя флотъ не крие нищо отъ съседа си. Напротивъ, проличава, като че ли, желанието да му покаже колкото се може повече своята силна страна. Не е ли това преднамѣреностъ? Не е ли то една форма на натискъ?

Отговорътъ е само положителенъ. Това е една отъ формитѣ, можѣ би не отъ най-често прилаганитѣ, за използване морската сила, като мирно-временен сръдство на политиката.

Но, оставяйки на страна целитѣ на тия маневри, били тѣ чисто военни, или чисто политически, или най-подиръ и военни и политически едновременно, тѣ подчертаватъ предъ очитѣ ни тежката и горчива действителностъ, че нашата морска граница, дълга 310 клм. е незащитена,

открита и достъпна за посегателство на който и да е флотъ. Че границата, къмъ и отъ която водятъ дветѣ най-главни линии за съобщения, прекосващи отечеството ни отъ край до край, за нѣкои е вече предметъ на внимание отъ военна естество. Ако въ миналото тая граница остана, почти непокътната, за това да се благодаримъ само на инертността на бившитѣ ни противници. При една бѣдеща война, обаче, тука се очертава единъ фронтъ, който ще погълне грамадно количество отъ сухопътнитѣ ни сръдства за отбрана.

Дългъ ни се налага да помислимъ на време за спестяването на тия сръдства.

Дудевъ.

Мореплаването е показателъ за благосъстоянието на народа.

ЯПОНСКИЯТЪ ФЛОТЪ

Между всички морски държави, Япония проявява най-големи усилия за развитието на своите морски сили. Напразно бихме пророкували, но тъй както се развива политиката по отношение на далечния изток и тихоокеанската проблема, изглежда, че японският флотъ ще има да изиграе първостепенна роля и то не въ много далечно бъдеще.

Въ книгата „Периодътъ на Империализма, отъ 1880 до 1914 год.“ австрийският историкъ Фридрихъ фон Хартманн е описалъ това стремление, което тласка всички народи къмъ господство въ свѣта и къмъ притежание на океански владения. Япония взима живо участие въ тази експанзивна политика. Въ много отношения историята на Япония прилича на английската; войната отъ 1914 година, като чели сложи предѣлъ на английското владичество въ свѣта, а за Япония сега настъпва фазата на разтвраща империализмъ.

Настоящата статия не позволява да се разгледа въ подробности въпроса за произхода и развитието на японския флотъ. Ще споменемъ само, че едва въ 1860 година, неизвестниятъ до тогава и водещъ затворенъ животъ, японски народъ се оформи постепенно, като мощна нация, развиваща се на модерни основи; тя създаде армия по образа на германската и флотъ по подобие на английския.

Дойде 1894 г., когато Япония завладѣ Сеулъ — столицата на Корея и войната, която последва, водена на суша и на вода, решена следъ побѣдата при Ялу, презъ м. септември 1894 г. се завърши въ Вей-Хай-Вей презъ 1895 год., съ унищожението на последните останки отъ флота на северния Китай.

Следъ този успѣхъ японскиятъ флотъ тържествуваше надъ своя съперникъ, благодарение, не на преимуществото въ материалната частъ, а съ своя личенъ съставъ.

Японския флотъ бѣше комплектуванъ съ личенъ съставъ отъ крайбрежното японско население, главно рибари и моряци, съ достатъчна опитностъ и познаване на морето, до като грамадните китайски кораби се комплектуваха съ личенъ съставъ главно отъ вътрешността на страната.

Следъ тази историческа дата, японците не даваха никаква възможностъ на китайците да се свързватъ и да засилватъ своите морски сили.

Лишена по силата на Симоносекския миръ отъ владението на Портъ Артуръ, Япония запази само о-въ Формоза и Пескадоръ. Отъ този моментъ, обаче, тя започва да създава обрѣжа, който обхваща почти цѣлия източно азиатски брѣгъ, отъ о-въ

Сахалинъ до Хонъ-Конгъ и който ѝ осигурява несравними стратегически преимущества.

Въ 1902 г., Япония сключи съглашението съ Англия. Ръководителитъ на новата държава бѣха съзнали голѣмата истина, че при всѣка борба между една континентална и една морска държава, морскиятъ елементъ ще господствува.

Съглашението съ Англия гарантираше на Япония нейния тилъ, предъ видъ на конфликта съ най-великата тогава континентална сила — Русия.

Руско-японската война, която избухна безъ да бжде обявена, презъ м. февруарий 1904 г., изтъкна значението и стойността на японските морски сили.

Съ едно внезапно нощно нападение преди обявяване войната, Япония доби надмощие на морето, съ което си подготви условия за прехвърляне войските на континента.

Знае се, че Япония влѣзе въ войната съ 6 линейни кораба отъ 15.000 тона, осемъ бронирани кръстосвача и многобройни леки сили. Противникътъ притежаваше въ далечния изтокъ 7 линейни кораба, три бронирани кръстосвача, минни заградители и торпедоносци. Тѣзи внушителни сили се оставиха да бждатъ блскрани въ Портъ Артуръ. Когато втората руска ескадра дойде въ водитѣ на далечния изтокъ, следъ много приключения и неизразими трудности, японския флотъ подъ командата на адмиралъ Того при Цусима на 27. май 1905 год. я унищожилъ.

Като резултатъ отъ тази война, Русия биде откъсната отъ далечния изтокъ и Япония осигури и тамъ своето господство. Това позволи на Япония да ускори темпа на своето економическо и индустриално процътяване, да осигури на едно население, тъй бързо нарастващо, необходимите срѣдства за едно правилно съществуване. — Презъ течение на голѣмата война, Япония можа, съ цената на една доста трудна конкуренция, да осигури на своята индустрия и корабоплаване значителни облаги. Освободи се и отъ постоянната заплаха на Германия отъ Цингъ-Тао. Непосрѣдствено следъ войната, Япония бѣше започнала съществуването на една огромна морска строителна програма, обезпокоявайки съ това своите бивши съюзници, особено С. А. С. Щати, когато въ 1921-1922 година се събра Вашингтонската конференция. — Тукъ Япония биде принудена да се подчини на желанието на англо-саксонските морски народи и да даде съгласието си за намаление на своите морски въоръжения и фортификационни строежи въ Тихоокеанския архипелагъ.

Катастрофалното землетресение презъ 1923 г. принуди японското правителство да отдѣли голѣма частъ отъ държавните приходи за възстановяването на загубитѣ.

Свѣтовната економическа криза, избухнала презъ 1930 г., не попрѣчи на японците; правителството, съставено отъ лица, приближени до императорския дворъ, съ една похвална далновидностъ, продължи грижитѣ си за осигуряване обектите на една здрава национална стратегия. Съ позициите, които иматъ съ заемането на Манджукуо, японците си осигуриха едно съ нищо ненарушимо стратегическо преимущество. — Вънъ отъ всичко това, Японския архипелагъ, заедно съ владѣнията на континента, затварятъ едно вътрешно море, което има сжществено значение за бъдещето на цѣлия японски народъ.

Съ завладяването на цѣла Манджурия, Иехолъ и Тшохаръ, Япония се доби съ богати източници на земледѣлчески произведения, каменни въглища и руди, които до тогава ѝ липсваха. Тя засили своята отбранителна позиция въ крайния изтокъ, създадена като предмостово укрепление на Корейската крепостъ, затвърди пълната сигурностъ на всички водни пътища, които свързватъ континента съ японските острови.

Безспоренъ фактъ е, наистина, че положението, което сега Япония има въ свѣта, се дължи изключително на морето. Благодарение на сѣсетото най-благоприятно географическо положение, на силата и подготовка на своя флотъ, Япония можа да има свободата на действие и този импулс, единственъ мжже би въ свѣтовната история, който направи отъ единъ народъ, до скоро почти безъ значение и известностъ, — една първостепенна морска сила.

Като че ли японския народъ е билъ подъ изключителното влияние на вѣчната истина, криеща се въ мдритѣ слова на Хайрединъ Барбароса, който, станалъ при дълбока старостъ командующъ флота на великия Сюлейманъ II, казалъ на своя господарь: „Ваше Величество, този, който владѣе морето, ще владѣе и свѣта“. Горееизложеното, макаръ и на кратко казано, красноречиво говори за енергията, съ която ръководителитъ на японската политика и флотъ, следватъ непрекъснато засилване на японските морски сили.

Дали наистина Япония строго и точно е спазвала до днесъ ограниченията съгласно съществуващите съглашения и договори?

Макаръ и неохотно. Япония сложи подписа си подъ решенията, вземени

въ Вашингтонската конференция. Тя взема участие и въ работитѣ на Лондонската спогодба отъ 1930 год.

Обаче, до като другитѣ сили, подписали тѣзи международни решения, а именно Англия и С. А. С. Щати, нерешително се заематъ съ приложението на онова, което имъ е дадено съгласно така подписанитѣ съглашения и спогодби, Япония бързо и настойчиво достига крайната възможностъ за реализирането му.

Ако внимателно се разгледатъ различнитѣ типове кораби, изключая линейнитѣ, за които японския флотъ, още отъ началото се съобразилъ съ ограниченията отъ Вашингтонската конференция, ще се види, че Япония почти нѣма нужда отъ строежи на нови такива кораби.

Японскиятъ флотъ има въ строя пълния брой линейни кораби, на които има право. Отъ категорията на хвърчилоносачитѣ му е необходимо да построи още 19,600 тона, отъ предвиденитѣ всичко 80,000 т.; това число ще бжде даже надминало следъ изпълнението на новата строителна програма, която предвижда нови 20,000 тона хвърчилоносачи.

Съгласно Вашингтонската конференция, на Япония се дава право да има 108,400 тона кръстосвачи, отъ първа категория. Тя ги има почти всичкитѣ завършени или пъкъ заложени въ строежъ. Отъ 100,450 тона кръстосвачи отъ втора категория, 20,400 тона ще бждатъ за сметка на тѣзи, които ще излѣзатъ отъ строя поради минаването на предѣлната възраст. Съгласно новия планъ за морски строежи, презъ 1937—1939 г. ще бждатъ построени още 17,100 тона; за изпълнение на цѣлата програма оставатъ само 3,400 тона.

Сжщѣта картина е и по отношение на изтрѣбителитѣ. Отъ 105,000 тона, на които Япония има право, не оставатъ освенъ 4124 тона, които ще се използватъ за замѣстване на излѣзли по предѣлна възраст отъ служба изтрѣбители и за довършване на новата строителна програма.

Колкото се отнася до подводнитѣ кораби, японскиятъ флотъ има право на 52,700 тона. По всичко изглежда, че Япония макаръ и малко, но ще надхвърли този тонажъ, щомъ като довърши заложениитѣ строежи и замѣни остарѣлитѣ вече и излизащи отъ строя, по предѣлна възраст, подводници.

Презъ течение на изтеклата година, по всичко изглежда, че Япония е имала желание да довърши започнатитѣ по текущата строителна програма постройки. Нито единъ новъ корабъ съ голѣмъ тонажъ не е билъ спуснатъ на вода. Единствен-

ниятъ, който е билъ довършенъ е много интересния корабъ — хвърчилоносачъ Риуйо. Спуснатъ на вода въ Йокохама презъ м. априль 1931 г.; този корабъ има следнитѣ характерни данни: дължина 167 м., ширина 18.28 м., газене 4.57., водоизмѣстване, 7,600 тона. За двигателъ има турбини, съ една мощностъ отъ 40,000 к. с., които развиватъ скоростъ отъ 25 мили.

Въоръжението му е значително и се състои отъ XII — 127 мм. орджия, противоаероплани, поставени въ двойни лафети. Числото на носенитѣ отъ него хвърчия не е обявено отъ японското адмиралтейство.

Въ общия си видъ, новия хвърчилоносачъ напомня много голѣмия такъвъ Акажи — 26,900 тона.

Отъ кръстосвачитѣ, постройката на Микума и Могами е била много ускорена. Това сж първитѣ два кръстосвача отъ шестѣхъ такива, които сж предвидени за строежъ. Тѣ се чувствително различаватъ отъ т. н. Вашингтонски типъ.

Тѣхното водоизмѣстване е 8,500 тона; дължината — 190.40 метра, ширина 17.98 м., мощностъ — 90,000 к. с. при скоростъ 35 мили.

По всичко изглежда че тѣхното въоръжение ще бжде сравнително най-силното въ цѣлия свѣтъ за този типъ кораби, защото тѣ ще носятъ 15 орджия, не вече 126 мм., а 152 мм., разположени въ тройни кули по диаметралната плоскостъ на кораба.

Колкото се отнася за 24-тѣхъ голѣми разрушители отъ типа на Фубуки, тѣ всичкитѣ сж вече спуснати на вода. Това сж кораби съ 1,700 тона водоизмѣстване. Орджията сж поставени въ добре защитени кули; торпеднитѣ тръби сж сжщо защитени отъ попаденията, на снаряди.

Едновременно съ изпълнението на строителната програма, която трѣбва да се завърши презъ 1936 г. и споредъ която трѣбва да бждатъ построени общо 39 нови военни кораби, японското правителство предвижда и една нова програма за „подновяване“, която почва да се изпълнява съ срѣдствата, предвидени въ бюджета за текущата година.

Споредъ последнитѣ сведения, проникнали въ чуждия печатъ, още въ началото на миналата година, морската програма е била одобрена отъ правителството, следъ единъ доста остъръ споръ между министъра на морската и този на финанситѣ. Първоначално, морскиятъ министъръ искалъ 680 милиона иени за бюджета на морското министерство презъ 1934—1935 г. и 670 милиона иени за новитѣ морски строежи.

Въ края на краищата, изглежда, че корабитѣ, които ще се построятъ съобразно тази програма, сж 2 кръс-

тосвача отъ по 8,500 тона, 2 хвърчилоносачи, 14 изтрѣбители и 4 подводника отъ по 1,900 тона.

Работитѣ ще започнатъ презъ течение на новата финансова година и ще бждатъ завършени презъ 1937—1938 г. Линейнитѣ кораби „Нагато“ и „Мутзу“, хвърчилоносачитѣ „Кага“ и „Хото“ ще бждатъ модернизирани.

Освенъ това, както това става и въ другитѣ флоти, японскиятъ флотъ се стреми да увеличи и числото на корабитѣ, неограничени отъ различнитѣ спогодби и съглашения и по всичко изглежда, че скоро ще бждатъ заложени въ строежъ: 3 спомагателни конвойни кораби, два кораба цистерни, единъ корабъ — работилница, единъ корабъ — матка за подводници, четири преследвачи на подводници, единъ миненъ заградителъ и 16 малки торпедоносци отъ класа на „Томотсуру“, който неотдавна трагично загина въ открито море предъ „Шикишима“.

Морскитѣ въздушни сили сж сжщо така силно увеличени. За тѣхнитѣ нужди е била предвидена една обща сума отъ 160 до 200 милиона иени. Осемъ нови ескадрили ще бждатъ формирани. Презъ месецъ априль 1936 г. числото на морскитѣ ескадрили ще достигне 39. Две нови хвърчилни бази сж били довършени презъ 1932 г. По сведения, черпени отъ английски източникъ, японцитѣ възнамѣряватъ да организиратъ въ Портъ-Артуръ една спомагателна морска база, способна да осигури ремонтитѣ и поддържането на корабитѣ, действащи въ прибрѣжнитѣ на Манджурія води.

Единъ настоящъ флотъ за Манджукуо е туренъ въ постройка: ще се състои отъ две рѣчни канонерки и 6 други за отбрана на брѣговетѣ.

Миналата година е било турено началото на бждещия флотъ на Манджукуо, съ основаването въ Цантшунъ на едно морско ядро за отбрана на брѣговетѣ и прибрѣжнитѣ води на новосъздадената държава. Основано е едно морско училище въ Харбинъ.

Въ Тихия океанъ, най-вѣроятния и отъ сжщественно значение боевъ театъръ, въ случай на конфликтъ съ С. А. С. Щати, японцитѣ вече три години усилено работятъ, по сведения отъ нѣмски източникъ, за укрепването на Марианскитѣ и Каролински о-ви. Тѣ ще се постараятъ да създадатъ отъ тѣзи острови упорни пунктове за своя флотъ.

Укрепителнитѣ работи на о-въ Палао сж отдавна привършени. Много брѣгови батареи сж поставени по брѣга на Коссолъ, Малайка и въ Каролинскитѣ о-ви, чийто главенъ упоренъ пунктъ е о-въ Сайпанъ.

Изглежда, че Япония мъчно би се отказала от мандата, който има въ заетитъ отъ нея територии.

Организирането на личния съставъ и неговата всестранна подготовка е главната грижа на японското адмиралтейство. Личниятъ съставъ се попълва отъ населението, което е свикнало съ морето, има въковни традиции и голѣмъ патриотизъмъ. Офицерскиятъ корпусъ е най-щателно избиранъ, макаръ и ежегодно да постъпватъ въ морското училище 170 души вмѣсто 130, както е било по-миналата година. Бъдещитъ офицери се възпитаватъ въ името на силата, отечеството и императора.

Въ останалитъ учреждения всички

отговорни постове сж дадени на лица, подготвени и прокараващи една активна морска политика.

Авторитетътъ на н-ка на генералния щабъ е силно нарастналъ. Голѣмитъ маневри станали презъ 1933 година сж били най-голѣмитъ отъ всички правени до сега отъ японския флотъ, — 150 кораба, придружавани отъ хвърчила, сж кръстосали Тихия океанъ между Южна Япония и Хавайскитъ о-ви, подъ върховното командване на Принцъ Фушими, който на 15. августъ с. г. предалъ командването на самия Императоръ. Върховния вождъ на японския флотъ направилъ въ края на маневритъ генераленъ прег-

ледъ въ залива предъ Токио.

Никога единъ японски владетель не е ималъ предъ очитъ си по-импозантно зрелище: 161 военни кораби, съ общъ тонажъ отъ 847,766 тона, да дефилиратъ предъ очитъ на 7,000 души специално поканени лица и петъ императорски принцове.

Този кратъкъ очеркъ за морската дейность на империята на изгрѣващето слънце, показва, че тя е останала върна на традициитъ, които ѝ позволиха да достигне единъ ненадминатъ възходъ въ историята на народитъ и която е успѣла напълно да постигне своя девизъ: „Нашето бъдеще е на водата“!

Цицелковъ.

ИМПЕРАТИВНА ИСТИНА НА МИНАЛОТО — ИСТОРИЯТА.

Ако не грѣша, на Демостенъ принадлежатъ думитъ: „Държава, която се разлага, преди всичко загубва своя флотъ“. Думи продиктувани не отъ неговия гениаленъ умъ, а отъ историята — великата съкровищница на вѣчната истина, най-обективния наблюдател на гигантската борба на пигментъ на вселената — човѣцитъ, да победятъ природата и себе си. Тѣзи именно пигменти — хората, сме, които творимъ, или по-право казано, които предизвикваме появата на тѣзи закони и истини. Но сжщо така сме и тѣзи, които не можемъ веднага да прочетемъ това, което творимъ, а е необходимо намѣсата на времето, за да го асимилира и ни го предложи очистено и готово за възприемане въ видъ на *повеля* — *законъ*.

Всѣки почти знае, кога Финикия, Гърция, Римъ — добиha своя политически и стопански разцвѣтъ? — Отъ момента, когато станаха пълни господари на морето и съ това отстояваха вече своитъ интереси по всички фронтове.

Защо Англия поведе борба на животъ и смъртъ съ Германия въ последната война? — Защото Германия въ своя усиленъ темпъ на напредъкъ, бѣше надвесила желѣзната си ржка, за да отнеме и присвои частъ отъ „патентованото съкровище“ на гордия Албионъ — моретата. И като че ли краищата на Гордевия вжзелъ на всички свѣтловни разпри се държатъ отъ бездушното въ едни моменти, бѣсно, угъващо своята мощна грѣдь въ други *море*.

Неволно въ ума ми идва мисълта да перефразирамъ думитъ изречени отъ Демостена и да ги изкажа така: „Действително възраждащата се държава, преди всичко създава своя флотъ“. Нека това да бжде законъ, да върваме въ него, както върваме въ сжществуването на природата и да приложимъ всички сили за осжществяването му. Нека най-сетне се отърсимъ отъ основно погрѣшната мисълъ, че сме „сухоземна страна“ и че флотъ не ни е необходимъ. Не сж километри-

тъ на водната граница, които ще доказватъ необходимостта отъ флотъ. Неизмѣримитъ землени пространства ни най-малко не се нуждаятъ отъ грамадни морски граници; тѣ се нуждаятъ само отъ осигурени и удобни изходи къмъ морето. За това е и нашиятъ стремежъ къмъ Бѣлото море, — не за да увеличимъ водната си граница, а да се сдобиемъ съ сигурни изходи къмъ открититъ морета. „Сигурни изходи“ — тѣ не се подържатъ отъ брѣга — а само морскитъ сили сж, които ще ги осигурятъ.

Късно ще бжде вече, когато видимъ неканени гости да чукатъ предъ собствената ни врата. Тогава не ще ни остане нищо друго, освенъ да се задушимъ въ собствената си колиба или рискувайки да счупимъ „вратата“ да си счупимъ заедно съ нея и главата.

Пращинковъ.

Всѣки българинъ трѣбва да обича морето, както збича земята.

БОЯТЪ ПРИ ОТРАНТСКИЯ ПРОТОКЪ.

14. май 1917 г. Въ залива на Катаро сж се разположили корабитъ на австроунгарския флотъ. Около тѣхъ сж застанали нѣмски подводници отъ Срѣдиземноморската флотилия.

Чувства се нѣкакво особено настроение на напрѣгнатостъ. Моторници и катери усилено се движатъ изъ залива отъ корабъ на корабъ.

На кея застаналъ старъ морски вегеранъ, оглежда съ любопитство живота въ залива и иска да долови на какво се дължи тая особена натѣгната атмосфера. Въ очитъ му проблѣсватъ искри и той се усмихва, че е доловилъ нѣкаква тайна. Тритъ кръстосвача „Новара“ „Хелголандъ“ и „Салда“ сж си измѣнили

външния видъ презъ нощта. Заднята имъ мачта се скъсила, нѣкои дребни измѣнения по бортоветъ имъ даватъ други видъ. Окоето на морския вълкъ познава въ новата премѣна на кръстосвачитъ силуетитъ на италианскитъ изтрѣбители.

Поклаща глава стариятъ морякъ и си шепне: „тази вечеръ се готви нѣщо“. Той има право.

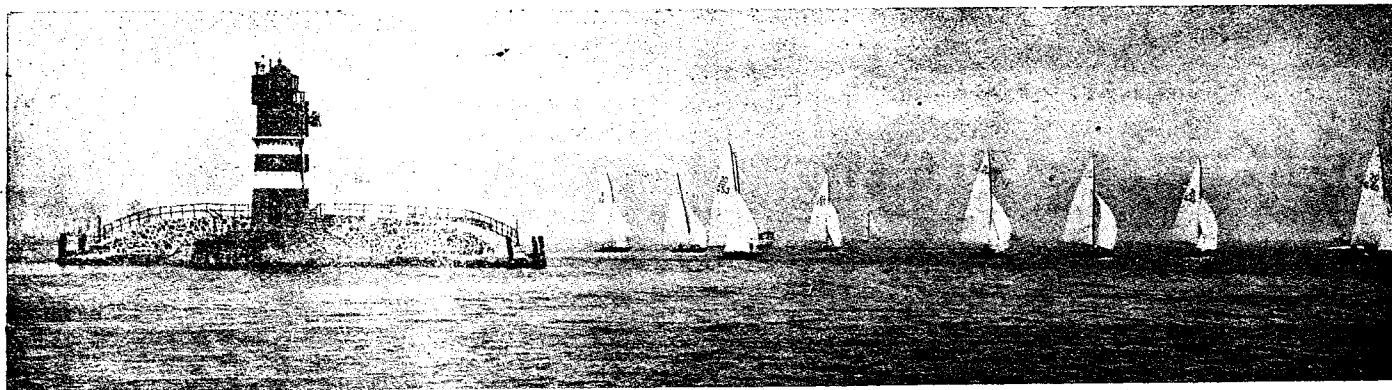
Въ 18 ч. 20 м. разрушителитъ „Езенелъ“ и „Балатонъ“ дигатъ котва и напушатъ залива. Преди 20 ч. ги последватъ горнитъ кръстосвачи, които още при излизане отъ пристанището сж готови за бой, понеже на вѣнъ предъ залива се навъртатъ често италиански подводници.

Началникъ на отряда е капитанъ I рангъ Николаусъ Хорти Фонъ На-

гибания, бждещиятъ регентъ на Унгария.

Отъ нѣколко седмици италианци и англичани сж усилили охраната на Отрантския протокъ, — входа за Адриатическо море. Тамъ, кждето по рано нѣмскитъ и австрийскитъ подводници не срещаха никакви прѣчки, сега е теглена една гжста блокадна линия отъ стражеви кораби, която спира живота на подводниците.

Тази преграда трѣбва да бжде премахната за да си отвори пжтъ най-малко за нѣколко седмици. Предприетото е точно разчетено. Три подводника сж още отъ по-рано излѣзли. Единътъ запрѣчва съ мини входа на италианското военно пристанище Бриндизи, останалитъ две отиватъ предъ Бриндизи и Ва-



М А Я К Ъ

На стръмна скала всрѣдъ морето,
Издига се гордо маякъ,
Денонощно бди въ бури и мъгли
И сочи правий път на смѣлия морякъ.

Кога въ черна нощ залутанъ, висне
Тамъ надъ зиналата бездна, смразенъ
Иль в'огненъ пламъ, предъ страшното видение
На гибелната смъртъ, която го очаква въ
нѣкой водовъртъ . . .

И трепетъ и блѣденъ той чезне безнадежденъ,
Искрица върѣ оцъ въ гъртитъ му замира,
Но щастие то въ мигъ надъ него прелетява,
„Спасение“ шепне той, щомъ свѣтлина съзира.

Тогазъ къмъ нея смѣло отправя своя корабъ,
Каленъ въ борбата страшна, безстрашията
морякъ,

Надежда свѣтла пакъ въ душа му проблѣсва
И радость що дари му спасителтъ — Маякъ.

Ирена Морска.

СЪВРЕМЕННИ ВОЕННИ КОРАБИ. МИННИ ЗАГРАДИТЕЛИ

Успѣшната минна война зависи отъ една страна отъ запаса на мини въ страната или възможността да се строятъ въ достатъчно количество такива и отъ друга, отъ наличността на достатъчно и подходящи миннозаградители. Умѣнието да се използва мината и настойчивостта — осигуряватъ успѣха.

До руско-японската война специаленъ минозаградителъ имаше само Русия. Приспособенитѣ тогава военни и търговски кораби даваха първитѣ негови черти. Общоевро-

пейската война завари почти готова само Русия въ минно отношение. Отъ останалитѣ воюващи, само Германия бѣше работила и напреднала доста, но бѣше още много далечъ отъ това, което ѝ бѣше необходимо. Въ течение на войната, заградната мина, заградителитѣ и минната тактика направиха решителни крачки напредъ. Въ края на войната виждаме очертани вече типове подводни и надводни заградители, а отъ еднитѣ и другитѣ пък: па-

сивни, активни, маневрени и за търговска минна война.

За надводнитѣ пасивни се приспособяваха стари военни и търговски кораби съ малка скоростъ, слабо въоръжение и малък районъ на действие. Активнитѣ имаха голѣма скоростъ и въоръжение, а нѣкои други и специална защита за минитѣ. Маневренитѣ имаха скоростта, въоръжаването и защитата на военнитѣ кораби. Тия за търговска минна война имаха голѣмъ районъ на действие, много мини и сръдно

лона и заематъ очаквателно положение. Брѣговитѣ батареи и водохвърчилнитѣ станции сж усилили бдителността си. По тъмното, като нощта Адриатическо море, се движеха изтрѣбители и кръстосвачи въ две отдѣлни групи къмъ югъ, оставяйки следъ себе си фосфорисциращи ивици. Отъ южния жгълъ на Италия — носъ Санта Мария ди Ленка, преминаватъ транспортнитѣ кораби по Адриатика косо къмъ Валона за да носятъ подкрепления за южния фронтъ. За тѣхъ посещението на изтрѣбителитѣ не е безразлично.

Въ 3 ч. 6 м близо до Валона двата австрийски изтрѣбителя откриватъ кервана отъ голѣмитѣ транспортни кораби, конвоирани отъ единъ италиански изтрѣбителъ „Бореа“. „Езенелъ“ веднага го взема въ мѣрникъ. Още втория залп попада въ главния паропроводъ на италиа-

неца и той остава неподвиженъ.

Между това „Балатонъ“ напада транспорта. Първия — с/з „Карочо“ бива веднага обхванатъ отъ пламъци. Екипажътъ му бърза да слѣзе въ спасителнитѣ лодки гребатъ бързо за да се отдалечатъ чакъ по скоро отъ него, понеже товара му е муниции. Вториятъ транспортъ остава неподвиженъ, а третия тежко повреденъ се изплъзва.

Италианскитѣ изтрѣбители потѣва а двата австрийски изтрѣбители се отправятъ на северъ, за да могатъ своевременно да поематъ охраната на кръстосвачитѣ. Въ 3 ч. кръстосвачитѣ, подъ командата на Хорти, бѣха отдалечени отъ Отранто на около 10 морски мили, за да настѣпятъ по единично срещу блокадната линия. Кръстосвачътъ „Хелголандъ“, отива на югъ къмъ носъ Санта Мария; „Новара“ — източно почти до о-въ Фано, северозападно

отъ о-въ Корфу. „Салда“ застава на сръдата въ Отрантския протокъ. Между 4 и 5 часа на разсъмване, когато видимостта е най-малка, стражевитѣ кораби, въоръжени рибарски параходи, бѣха изненадани отъ кръстосвачитѣ.

Очевидно измамни отъ промѣненитѣ силуети, тѣ ги взиматъ отначало за свои изтрѣбители и даватъ тревожни сигнали, следъ като е вече късно.

Въпрѣки всичко, тѣ геройски се съпротивляватъ.

Маневрирането въ преградната линия се твърде затруднява, поради поставенитѣ отъ стражевитѣ кораби мрежи противъ подводници. Помежду тия дълги движущи се мрежи, трѣбва предпазливостъ, за да не се омотае нѣкой корабенъ винтъ.

Четиринадесетъ стражеви кораби бѣха потопени; 3, тежко повредени, останаха безпомощно да се люш-

въоръжение и прости външни форми, приспособими за лесно и успъшно маскиране,

Минитъ въ единъ заградителъ се нареждатъ на особни релси, които минаватъ по цѣлата палуба и излизатъ задъ кърмата така, че мината, както се движи свободно по тѣхъ, лесно и възможно незабелязано да се хвърли въ водата. Запаситъ отъ мини се поставятъ въ скаладоветъ (хамбари) на заградителя и до палубата се изваждатъ съ помощта на специални вдигачи (елеватори) или обикновени товарни греди (стрели). Обикновено хвърлянето става отъ една палуба. Въ специалнитъ заградители, минитъ изходи сж повече отъ единъ на кърмата на кораба, надъ водата. За дотикване минитъ до изхода сж устроени специални вериги, които автоматично изхвърлятъ минитъ на такова разстояние една отъ друга, каквото пожелаеме — въ зависимостъ отъ скоростта на заградителя и желаната гъстота на заграждането. Сегашнитъ заградители се движатъ съ скоростъ отъ 35-40 мили въ часъ (18-20 м. въ секунда) и за да застанатъ минитъ на 50 метра една отъ друга, трѣбва на всѣки 2-3 секунди да се хвърля по една мина. Това налага двойнитъ и тройни минни изходи. На заградителя се носятъ толкова мини, колкото той може да постави въ една нощъ, като се смѣта и отиването до мѣстото на заграждането да стане на тъмно, особено когато преимуществата въ въздуха сж на противника. Специалнитъ заградители носятъ отъ 800-1200 мини.

На специалнитъ заградители минитъ линии се поставятъ въ особни бронирани коридори, които запазватъ минитъ отъ срѣдната морска артилерия.

Най-модерни заградители иматъ: Англия — „Адвенчъръ“ — 7260 то-

на, скоростъ 27.7 мили въоръженъ съ 4—12 см., 4—47 см., 8—37 см. и 14 картечници; всичкитъ орждия му сж противохвърчилни; носи 1000 мини въ специални бронирани коридори. Минитъ се хвърлятъ автоматично. Франция — „Плутонъ“ — 5600 тона, скоростъ 30 мили, въоръженъ съ 4—13 см., 10—37 см. и противохвърчилни. 12 противохвърчилни картечници, носи 1000 мини въ специални линии въ бронирани коридори. Минитъ се хвърлятъ автоматично; „Емилъ Бертини“ — 5980 тона, скоростъ — 34 мили, въоръженъ съ 4—20.3 см. орждия; 4—10.2 см. противохв., 4—5 см. противохв., и 15 противохв. картечници, носи 1200 мини, има броня около минитъ и машината. Минитъ се хвърлятъ автоматично.

Отъ нашитъ съседи Русия има 14 специални заградители, 6 кръстосвача съ по 130 мини, 16 изтрѣбителя съ по 80 мини. Турция има 4 специални надводни заградителя, единъ кръстосвачъ приспособенъ да носи 400 мини и 4 изтрѣбителя съ по 50 мини. Гърция — 5 специални заградителя, единъ кръстосвачъ съ 110 мини и 4 изтрѣбителя съ по 50 мини. Ромъния — 5 такива заградителя и 4 изтрѣбителя за по 50 мини. Югославия 6 специални заградителя. Въ изброенитъ специални минозаградители не влизатъ търговскитъ и пристанищни кораби, които въ война се приспособяватъ като такива.

Подводнитъ заградители иматъ 900—1200 тона надъ и 1200—1600 тона подъ водата; скоростта надъ водата е 16—18 мили, а подъ водата 9—12 мили, въоръжени сж съ 1—2 срѣдно калибърни 12 см. орждия; носятъ до 80 мини въ специални отворени отдолу кладенци или въ надлъжни тунели вънъ или вътре въ твърдата черупка; тия три системи иматъ своитъ преиму-

щества и недостатъци. Скоростта на поставянето отъ кладенцитъ и външнитъ тунели достига до 10—12 мини въ минута, а отъ вътрешнитъ тунели — 1—2 мини въ минута. Минитъ могатъ да се поставятъ и когато подводника е на 120 метра дълбочина, стига тѣлото на мината да е достатъчно здраво за да издържи водното налѣгане. Надводниятъ районъ на действие стига до 18,000 мили, а подводния до 200 мили.

Въ началото на появата имъ, до тѣхното усъвършенстване презъ войната, тѣ дадоха 62% загуба отъ неприятелски и собствени мини.

Подводни минни заградители се строятъ отъ държавитъ, които иматъ по-слабъ воененъ и търговски флотъ. Така Америка, Англия и Япония нѣматъ такива подводници. Франция обаче има 11 такива, а Италия 13. Отъ нашитъ съседи само Турция има единъ подводенъ заградителъ „Сакария“.

Заградната мина постепенно навлиза въ всички *леки военни кораби* и още въ войната (1916 г.) я виждаме на нѣкой английски изтрѣбители и на нѣмскитъ кръстосвачи отъ типа „Регенсбургъ“. Това е една отъ причинитъ, дето англичанитъ въ Ютландския бой бѣха така предпазливи и много нерешително се сближаваха съ нѣмскитъ кораби. Днесъ всички кръстосвачи сж приспособени да носятъ по 120—150 мини, изтрѣбителитъ по 50—120, торпедоносцитъ по 10—40, торпеднитъ лодки по 1—10 заградни мини отъ най-новитъ типова.

Въздушнитъ заградители сж нови и нѣматъ боенъ опитъ. Това сж водолетитъ съ голѣма товарителностъ. Товарятъ до 10 мини, които могатъ да хвърлятъ отъ голѣма височина съ парашути или да ги поставятъ при кацване на водата. Въ една война тѣ ще бждатъ използвани

катъ по вълнитъ. 72 пленника бѣха взети отъ австрийцитъ.

Въ 7 ч. 3-тѣхъ кръстосвача бѣха предъ Бриндизи, кждето е определенъ сборенъ пунктъ. На пѣтъ къмъ сборния пунктъ „Новара“ бива безрезултатно нападнатъ съ бомби отъ италианско водохвърчило. Веднага следъ срещата кръстосвачитъ откриватъ италиански и французски изтрѣбители, които следъ краткъ артилерийски двубой, предпочитатъ да се отдалечатъ отъ линията на огъня и отдалеко следятъ австрийцитъ. Почти едновременно, едно радиообщение отъ намиращитъ се на северъ изтрѣбители и едно австрийско водохвърчило, известява появянето на голѣми неприятелски кораби на С. З. Касе се за двата английски кръстосвача „Дартмутъ“ и „Бристолъ“, придружени отъ италианския водачъ „Акуила“

и 4 италиански изтрѣбителя. Тази група, командвана отъ италианския адмиралъ Актонъ, е излѣзла отъ Бриндизи за да даде помощ на бедстващитъ стражеви кораби и да пресѣче обратния пѣтъ на австрийцитъ.

Съ получаването на съобщението, австрийскитъ кръстосвачи усилватъ хода си къмъ северъ срещу неприятеля, съ когото двата австрийски изтрѣбителя сж влѣзли вече въ бой въ 8 часа 15 м. който е въ пълень разгаръ. Италианскитъ изтрѣбитель получава отъ „Езенелъ“ тежко попадение въ машинното отделение. Превъзходството на италианцитъ е голѣмо и австрийскитъ изтрѣбители отстъпватъ къмъ брѣговетъ и влизатъ подъ защита на крепостта Дурацо. Предъ огъня на Дурацкитъ орждия, италианцитъ се оттеглятъ.

Хорти съ своитъ кръстосвачи наближава. Въ 9 ч. 28 м. английскитъ кръстосвачи забелязватъ австрийцитъ и откриватъ огънь отъ далечно разстояние. По далекобойностъ тѣхнитъ орждия превъзхождатъ австрийскитъ. Чрезъ умѣла употреба на димови завеси, австрийскитъ водачъ успѣва да намали бойното разстояние на 5,000 метра. Срещу 3 австрийски кръстосвача стоятъ отъ другата страна: 2 кръстосвача, 2 водача, 7 изтрѣбителя. Едно голѣмо превъзходство. Боятъ се води по направление на С. Австрийцитъ трѣбва да се биятъ на две страни: отъ дѣсно съ англичани и италианци а отъ лѣво туку що пристигналитъ французски изтрѣбители.

Неприятелскитъ огънь се съсрѣдоточава главно по флагманския корабъ „Новара“. Въ 9 ч. 50 м. последниятъ получава нѣколко тежки

най-вече въ време на боя, като маневрени заградители, употребени непосредствено на път на противника.

Въ държавитъ съ малък военен флотъ, като минозаградители ще се използватъ приспособенитъ за цель-

та търговски кораби. Затова още отъ мирно време трѣбва да се държи сметка за новопорчанитъ и строящи се или купувани кораби, особено на субсидиранитъ отъ държавата корабоплавателни предприятия.

тия. Още тогава да имъ се даде военно назначение, и да се иска тѣ да притежаватъ такива данни, че да могатъ да се използватъ за опредѣленитъ военни нужди.

Панчевъ.

ДАРДАНЕЛСКАТА ОПЕРАЦИЯ ПРЕЗЪ ГОЛЪМАТА ВОЙНА.

Десантни действия на Галиполския полуостровъ.

Следъ боеветъ въ южната частъ на полуострова за завладяването на масива Ачи Баба, въ който англичанитъ понесли голѣми загуби, а така сжщо и неуспѣшнитъ опити на Анзакъ да разширятъ заетия отъ тѣхъ теренъ при Каба-Тепе, командването се е принудило да потърси нови пътища за достигането на решителния успѣхъ надъ противника, който значително се е билъ засилилъ и проявявалъ особена издържливостъ.

Такъвъ пътъ то е намѣрило въ стоварването на новъ десантъ при Сувла.

За тази цель генералъ Хамилтонъ е поискалъ да му се изпрати голѣмо подкрепление, но по причина, че на западния фронтъ англо-французитъ предприели голѣмо настѣпление, искането му не е могло да се изпълни, а му е била изпратена само една дивизия.

Презъ юний генералътъ подновилъ своитъ искания, като сж му били обещани всичко петъ дивизии. Съсрѣдоточаването имъ къмъ Мудросъ (о-въ Лемносъ) е започнало на 10. юлий и е трѣбвало да завърши къмъ 10. августъ.

На командването е предстояло да избере едно отъ четиритѣ възможни решения, а именно:

1) Атака на Крифия съ всичкитъ

сили, които се намиратъ въ южната частъ на полуострова. Това решение било изоставено по следнитѣ съображения: а) завладяването на Крифия неозначавало още и заемаването на Ачи-Баба, който е билъ крайната цель на операцията; б) мѣстнитъ условия затруднявали маневрирането на голѣми части и в) между Каба-Тепе и носъ Хеллесъ не е имало удобни мѣста за десантъ.

2) Десантъ на азиатския брѣгъ за заемане на Чанакъ-Кале. Генералъ Хамелтонъ се отказалъ отъ този планъ, като е сметналъ, че такава операция може да има смисълъ само при едновременното настѣпление и на самия полуостровъ, което не е могло да стане.

3) Десантъ на северния брѣгъ на Сароския заливъ за настѣпление къмъ Булаиръ, съ цель да се откъсне турската армия. Този проектъ е билъ изоставенъ по причина на трудноститъ въ изпълнението на морската частъ отъ операцията, причинени отъ германскитъ подводници, действащи въ Бѣло море и отдалечеността на мѣстото отъ главната база.

4) Последна възможностъ се явява десанта при Сувла съ едновременно настѣпление на Анзакъ за завладяването на масива Сарж-

Баиръ. По такъвъ начинъ проливътъ би се поставилъ подъ огъня на тежкитъ оръдия и снабдяването на турскитъ войски би се затруднило. Тѣй като Сувла се е намиралъ отъ Мудросъ само на една миля по далечъ отъ мѣстото при Каба-Тепе, този проектъ е билъ доста удобенъ въ морско отношение.

Генералъ Хамилтонъ се е установилъ на четвъртия проектъ, като е опредѣлилъ за начало на операцията при Сувла 6. августъ. Цельта на тази операция е била да отрѣже турската армия отъ Цариградъ и да попрѣчи на нейното снабдяване по море. За да се отклони вниманието на турцитъ отъ северозападната зона, предприети сж били едновременно нѣколко действия: усилено настѣпление отъ н. Хеллесъ, демонстративенъ десантъ въ Сароския заливъ и лъжливъ опитъ за съединение на Анзакъ съ южната група.

Приготовленията за операцията срещнали голѣми затруднения. При създадената морска обстановка отъ германскитъ подводници и за да бжде мѣстото на отправлението на войскитъ по близко до мѣстото на десанта, командването се е принудило да премѣсти щаба си и главната база отъ Мудросъ на о-въ Имбросъ.

попадения отъ „Дартмутъ“. Командирътъ на „Новара“ капитанъ II р. Сцуборитсъ — пада убитъ. Началникъ отряда Хорти е тежко раненъ, но лежейки на носилка, той поема командването и на кораба. Чакъ когато изгубва съзнание, вследствие отровни газове, командването минава върху артилерийския офицеръ старшия лейтенантъ Витковски. Между това „Хелголандъ“ и „Салда“ получаватъ нѣколко попадения, които не имъ понижаватъ боеспособността. Противникътъ претърпѣва сжщо загуби. Четири австрийски водохвърчила му досаждатъ, чрезъ бомбенитъ си нападения и картеченъ огънь и го заставятъ да измѣни курса си.

Преди 11 ч. „Новара“ получава едно тежко попадение въ машинното отдѣление, което прекъсва питанието на котела.

Скоро корабътъ остава неподвиженъ.

Въ този критически моментъ, по необясними причини, противникътъ прекратява огъня и се обръща на Ю. Къмъ „Новара“ се приближава останалиятъ „Салда“. Командирътъ му бързо нарежда да се пригответи влѣкалото и съ една отлична моряшка маневра подхожда за да вземе „Новара“ на влѣкало. Между другото неприятелътъ взима друго решение.

Той отново открива огънь и снарядитъ му попадатъ между двата кръстосвача, които сж заети съ подаване на влѣкалото.

До колкото може, при една такава маневра, австрийцитъ отговарятъ на огъня, като сжщевременно „Хелголандъ“ поставя една димова завеса предъ двата кораба.

Противникътъ получава подкрепления отъ кръстосвачи и торпедоносци. Въпрѣки това, следъ кжсо време, безъ видими външни причини, той изведнѣжъ отново прекратява огъня и се изгуби бързо задъ

хоризонта. Може би е останалъ съ впечатлението, че димовата завеса означава приближаващо австрийско подкрепление. Съ помощта на тази завеса австрийскиятъ отрядъ достигна благополучно, но доста пострадалъ, до залива на Катаро. Не по добре е положението и на неприятеля. При влизането въ Бриндизи кръстосвачътъ „Дартмутъ“ бива торпедиранъ отъ нѣмски подводникъ „И С 25“ и тежко повреденъ е взетъ на влѣкало. Французиятъ изтрѣбителъ „Бутефей“ иска да му се притече на помощъ, но се натъква на една, поставена отъ сжщия подводникъ, мина и потъва.

Австрийскиятъ отрядъ разреши задачата си безъ загуба на кораби. Преградата въ Отрантския протокъ биде премахната и блокадата за по-дълго време обезвредена.

Коевъ.

Въ подготовката и обезпечаването на десанга при Сувла съюзеният флот е взелъ най-дейтелно участие. Къмъ това време въ състава на флота сж влѣзли и знаменитѣ монитори, действащи до тогава около брѣговетѣ на Белгия. Това сж били кораби съ специална постройка, плитко газещи, съ противоминна защита и въоръжени съ силна артилерия до 240 мм.

Стоварването въ Сувла се е извършило гладко, безъ прѣчки отъ страна на противника и изненадано за него. Една дивизия, излѣзла отъ Имбросъ вечерята на 6. августъ, е разтоварила презъ нощта на 7. с. м. по една бригада въ пунктоветѣ „А“, „В“ и „С“. Освенъ това въ пункта „В“ се разтоварили две планински и една полска батареи и 6 дружини отъ другата дивизия. Останалата частъ отъ тази дивизия се разтоварила при Гази-Баба.

Началото на операцията е било блѣскаво започнато съ едно успѣшно настѣпление, обаче скоро се е преустановило, следствие необяснимата инертностъ, проявена отъ командирѣтъ на дивизиѣтъ въ корпуса и отъ безволието не само на командира на корпуса, но даже и на самия генералъ Хамилтонъ, който лично е присѣствувалъ на мѣстото на боя и не е могълъ да преодолѣе упоритото нежелание на казанѣ командирѣ да настѣпятъ напредъ.

Между това слабѣтъ турски части били разбити, а флотътъ съ огъня си енергично е поддържалъ своитѣ войски.

Забавянето и неизползването успѣха на 7. и 8. августъ отъ страна на англичанѣтъ, дали възможност на турцитѣ да събератъ силни подкрепления и да компрометиратъ цѣлата операция, на която се е възлагало толкова надежди. На 9. и 11. с. м. сж били стоварени още две дивизии, но това не измѣнило хода на боя — моментътъ е билъ пропуснатъ и операцията проиграна.

Презъ месецъ декемврий командването решило да изостави свършенно цѣлата операция и да се оттегли отъ полуострова.

Първи на 20. декемврий се натоварили австралийцитѣ. Натоварването на 200 орджия и цѣлото стѣкмяване се извършило напълно благополучно и незабелязано отъ турцитѣ.

Отъ 29. с. м. се е почнало оттеглянето на южната група. Къмъ 4. януарий 1916 г. били изтеглени французката дивизия и 10,000 англичани. Презъ нощта на 7. срещу 8. с. м. оттеглянето на войскитѣ и артилерията се извършило безъ затруднения, обаче на 8 с. м. времето рѣзко се измѣнило и влоши-

ло. Презъ нощта вълнението се увеличило още. Въ пунктоветѣ „W“, „V“, където вълнението било голѣмо, използването на плотовѣтъ и сходнитѣ за товарене, е станало много мъчно. Тѣ сж се откъсвали и отнасяли въ морето. Все пакъ, къмъ 4 часа сутринята, всички хора били натоварени на корабитѣ. 17 орджия били изхвърлени въ морето, предварително повредени. Полуостровътъ билъ изпразнен отъ съюзенитѣ сили.

Загубитѣ на англо-френцитѣ въ Дарданелската операция сж били: англичани: офицери — убити, ранени и безследно изчезнали 5,241; войници — убити, ранени и безследно изчезнали 112,303; еввакуирани по болестъ 98,383 или всичко 215,932.

Французи: всичкитѣ имъ загуби сж били около 40,000 души.

Дарданелската операция е пропала само благодарение на лошитѣ подготовка и командване, до като войскитѣ отъ експедиционна-

МНЕНИЕТО НА АДМИРАЛЪ ПРАТЪ ВЪРХУ ИЗГЛЕДИТЪ НА МОРСКАТА КОНФЕРЕНЦИЯ.

Бившиятъ начальникъ на флотилия и началникъ щаба на адмиралтейството при американския флотъ, дава мнение, че днешното положение е по-лошо отъ това презъ 1922 г., когато се касаеше само за ограничението на 3 голѣми флоти и когато американскиятъ авторитетъ можеше да укаже решително влияние.

Днесъ къмъ всичко това идватъ и претенциитѣ на Япония за равноправие. Претенции, които не биха се смѣтали за сериозни, ако Япония при това не мислѣше за единъ англо-американски съюзъ, тъй като двата противника поотдѣлно нищо не биха могли да й направятъ.

Съ английското мнение за установяване на морскитѣ сили, той е напълно съгласенъ, като казва:

Приемемъ ли бойната стойност на единъ линейенъ корабъ за 100 единици, тая на хвърчилоносачитѣ и кръстосвачитѣ за 50—60 единици, на изтрѣбителитѣ за 30—40 единици и на подводницитѣ за 20—30 единици, то въ всѣко време може



Планъ на Галиполския полуостровъ и Дарданелитѣ.

та армия сж показали удивителна храбростъ и издържливостъ.

А. Тошевъ.

да се опредѣли бойната сила, необходима за всѣка държава, като се предостави на самата нея да си ги разпредѣля по видове“.

Сжщо така той изказва мнение за намаляване на линейнитѣ кораби, безъ да посочва причинитѣ за това, които, обаче сж познати.

Едно предупреждение, което той отправя и върху което нѣмскитѣ и английски срѣди доста ще се помислятъ е:

„Една нация може да бжде силна по море, по сухо или въ въздуха, споредъ това, кое отъ тия родове оржие ще гарантира сигурността ѝ. Предпазливи трѣбва обаче да бждемъ къмъ страна, която се опитва да бжде силна въ всички родове оржия и иска равноправие въ всѣки родъ оржие.“

Народъ който иска това, макаръ днесъ да заявява, че желае миръ и въ чиято искреностъ ние ни най-малко бихме имали основание да се съмняваме, е въ началото на едно настѣпление и трѣбва да се пазимъ отъ такъвъ народъ“.

Габровски.

ПРИСТАНИЩЕ РОТЕРДАМЪ.

Пристанището Ротердамъ е разположено въ главното устие на р. Рейнъ, което е естествения входъ за долините на р. Рейнъ и на р. Мьоза (Маасъ). Грамадни количества стоки, размѣнени между гъсто населенитѣ индустриални центрове въ тия долини и всички части на свѣта, преминаватъ презъ това пристанище. Отъ цѣлия трафикъ на пристанищата разположени между р. Елба и Па-де-кале, едната трета се пада на Ротердамъ. Отъ него къмъ всички части на Холандия се излъчватъ 287 вътрешни параходни линии.

Рейнъ, който презъ всички епохи е билъ най-голѣмия пътъ за съобщение въ западна Европа е плавателенъ до Манхаимъ за кораби до 3,000 тона, до Страсбургъ за 2,000 тонни кораби и чакъ до Бале за 1,200 тонни. Голѣмитѣ работи по канализацията на Мьоза, канала между Мьоза и Ваалъ, тоя отъ Мьоза за областта Лимбургъ и многобройнитѣ канали въ цѣла Холандия насочватъ 80% отъ трафика на Ротердамъ къмъ хинтерланда му по вода.

Басейнитѣ въ пристанището сж въ прѣка връзка съ морето, като сж избѣгнати всѣкакви шлюзове и мостове, така че голѣми кораби до 30,000 тона, газящи до 10 метра, свободно влизатъ въ тѣхъ.

Старото устие на р. Рейнъ, презъ което до 18 в. корабитѣ сж минавали, постоянно се засипвало и било много дълго, въ 1875 год. е замѣнено съ новото устие. Редицата подобрителни мѣрки взети следъ това, осигуряватъ днесъ на Ротердамъ единъ безопасенъ, широкъ и дълбокъ пътъ за морето, презъ всички сезони, който е дълъгъ 30 километра и дълбокъ при отливъ 10 метра, а при приливъ 11.50 м.

Една специална конвенция между съседнитѣ на р. Рейнъ държави, въ която е освѣтенъ принципа свобода на плаването по тая рѣка, е причина за развиването на голѣмитѣ икономически връзки между Ротердамъ и съседнитѣ страни: Вестафалия (Руръ), Сааръ, Елзасъ и северна Швейцария.

Частъта отъ рѣката, въ и около града, служи като начална станция на конвоитѣ отъ шлепове, които тръгватъ направо по Рейнъ, а презъ шлюза Паркшлюзенъ за каналитѣ на северна Холандия.

Градътъ Ротердамъ се създава къмъ края на 13. вѣкъ на мѣстото, гдѣто малката рѣкичка Роте се влива въ р. Мерве, която днесъ се нарича нова Мьоза. Въ 1328 год. това село е издигнато въ градъ отъ Вилхелмъ III, контъ на Холандия. Благодарение на риболова на

херинги, на индустрията му и на усиленитѣ мореплавателни връзки съ севернитѣ и западни европейски страни, въ 1630 година той става втори градъ на Холандия съ 50,000 жители, а презъ 16. вѣкъ, поради развитата се търговия съ Индия, градътъ още по-вече се разраства и заема двата брѣга на р. Мьоза. Въ 1869 год. се построява постоянненъ мостъ отъ дѣсниа брѣгъ до о-въ Норд-се-реиландъ и единъ въртящъ се отъ тоя островъ до лѣвия брѣгъ. Уголѣмвяването на града обаче (днесъ на дѣсниа брѣгъ има 400,000 жители, а на лѣвия — 150,000 жители) и на движението по мостоветѣ е предизвикало едно издигане на постоянния мостъ на 8.50 м. височина, за да минаватъ подъ него свободно рейнски кораби, замѣна на въртящия се и вдигащъ се мостъ, съ отворъ широкъ 50 м. и високъ 46.50 м.

Отъ 1879 год. пристанището почва да се разширява съ прокопаване последователно на нѣколко голѣми басейни, за различни видове стоки, които сж снабдени съ кейови стени и всички видове модерни съоръжения за товарене, пазене и пренасяне на стокитѣ.

Тия басейни сж:

а) Биненхафенъ и Спорвегхафенъ, построени въ 1879 год.

б) Риженхафенъ, построенъ въ 1894 год., съ площадъ 30 хектара и съ 12 котвени мѣста — стоварище на дървенъ материалъ.

в) Маасхафенъ, построенъ въ 1905 год., съ 58 хектара площадъ и 17 котвени мѣста — стоварище на зърнени храни.

г) Ваалхафенъ още се довършва, той е най-голѣмия искусственъ басейнъ въ свѣта, има 300 хектара площъ и 82 котвени мѣста — стоварище на въглища и руди.

д) Петролеумхафенъ — довършенъ въ 1934 год., съ 50 хектара площъ — стоварище на петролъ и дериватитѣ му.

е) Паркхафенъ, Св. Жобсхафенъ и Шиенхафенъ, открити въ 1909 г. — за дребни колониални стоки.

ж) Лекхафенъ и Жизелхафенъ, свършени въ 1916 год. — съ същото назначение.

Като прибавимъ къмъ тия басейни модернитѣ товарителни мостове, вдигащи до 20 тона и пренасящи товаръ на разстояние до 50 метра, безъ да се въртятъ, голѣмитѣ пневматични елеватори и пр., ще си обяснимъ защо Ротердамъ е главно стоварище за стоки отъ и за долината на Рейнъ.

Въ 1930 год. въ Ротердамъ сж стоварени 16,800,000 тона минерали, храни, дървенъ материалъ, масла и пр., а сж изнесени 10,000,000 то-

на въглища и коксъ. Тоя вносъ и износъ сега поради общата криза сж намалени съ $\frac{1}{3}$.

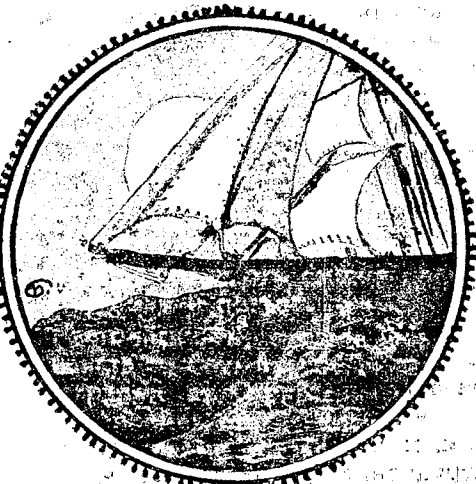
Това пристанище е центъръ на 110 параходни линии. Отъ цѣлата му кейова стена, която е 31 километра, 25 клм. обслужва голѣмитѣ океански линии. Тѣ сж снабдени съ 369,000 м. магазини и хангари за антрепозитъ.

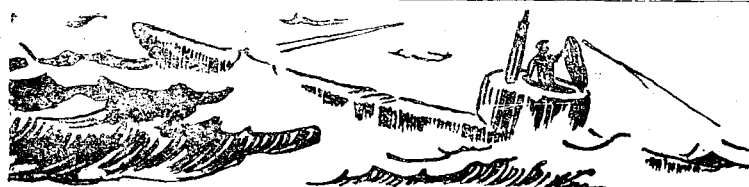
Ротердамъ разполага съ три силоса, отъ които единиятъ съ капацитетъ 64,000 е най-голѣмия въ континента; съ 26 пневматични елеватори за зърнени храни съ капацитетъ до 300 тона на часъ; съ 83 плаващи кранове, 25 брѣгови мостове за разтоварване на руди и въглища и 275 брѣгови кранове за разни стоки; съ 28 диги и 15 различни плаващи докове, отъ които най-голѣмия е съ капацитетъ 46,000 тона.

Управлението и поддържането на пристанището е разпредѣлено между държавата, Ротердамската община и частнитѣ собственици. Държавата е собственикъ и поддържа новия рѣченъ пътъ отъ морето до града, а общината се грижи съ изкопаване басейнитѣ, построяване на кейовитѣ стени заедно съ тѣхнитѣ ж. п. линии. Всички басейни и земитѣ около тѣхъ сж общинско притежание и общинскитѣ власти ги раздаватъ подъ наемъ за дълги срокове на частни предприятия, които строятъ за свои нужди хангари, складове и др. съоръжения.

П. Миларовъ.

Всѣка държава, която иска да стѣпи на собствени крака, трѣбва да има брѣгъ: чрезъ това те първа тя добива истинска свобода.





МОРСКИ ВЕСТИ

ЭКСПЛОДИРАТЪ ЛИ ПАРНИТЪ КОТЛИ ПРИ ПОТВЪВАНЕ НА КОРАБИТЪ?

Както е известно, често пжти нещастията при потъването на корабитъ се увеличават не само от факта, че всички хора не успяват навреме да се дебаркуват от кораба и спасятъ съ лодки, салове, ризи пр., но и от обстоятелството, че потъването може да се придружи и съ експлозия на парнитъ котли. Последното умѣло се използва отъ кинооператоритъ, които, за да създадатъ по-голямъ ефектъ на сцената и покъртятъ зрителя, почти винаги представятъ потъването придружено съ експлозия, която доунищожава онова, което морската стихия още не го е направила. Но въ действителностъ това така ли е? Научно изследванъ въпросътъ показва, че при различни кораби шансътъ да експлодира единъ паренъ котелъ е различенъ. Знае се, че парнитъ корабни котли биватъ огнетржбни и водотржбни. При огнетржбнитъ котли парообразуването е по-слабо и запасътъ на вода значително голѣмъ, а при водотржбнитъ — обратно.

Да предположимъ, че по единъ или другъ случай, корабътъ почне бързо да потъва и огняритъ напуснатъ котлитъ съ разгорѣли огньове. Минавайки презъ пробойната, водата постепенно навлиза въ котелното помѣщение, изпълва поддухалото, нахлува въ пещъта и загасява огъня. Ако котелътъ е водотржбенъ, налѣгането почва бързо да пада, настъпва едно общо охлаждане на цѣлия котелъ, обаче той не експлодира, тъй като запасътъ на водата и парата е незначителенъ и всичко се превръща въ кжсо време въ вода. По другъ е въпросътъ, обаче, съ старомоднитъ огнетржбни цилиндрови котли, съ голѣми пещи и огромни размѣри. При нахлуване на вода въ пещъта огънятъ се загасява, стенитъ и небето почватъ неравномерно да се охлаждатъ и свиватъ, получава се първоначално течъ, а скоро следъ това скжсване на нѣкоя свръзка или заклѣпка, водата почва бързо да изтича, налѣгането отначало бързо пада, парообразуването се увеличава извънредно бърже и налѣгането отведнѣжъ се качва до такава степенъ, че стенитъ на котела не издържатъ и той се прѣсква, като една голѣма мина. Всички тѣзи процеси ставатъ така бързо, че се получава една истинска експлозия,

която доунищожава отъ вжтре здравата корабна обшивка и корабътъ потъва още по-бързо.

Не трѣбва, обаче, да се смѣсва съ експлозията онова бѣло облаче, което излиза отъ котленото помѣщение, отъ димовитъ тржби, вѣтрслѣзи и пр. и което е неминуемъ съпжтникъ, при потъване на кораба, отъ изпаряване на водата, влѣзла въ контактъ съ нажежения мусуръ въ подухалото и горящитъ вжглища на скарата.

Такова бѣло облаче се образува и при единитъ и при другитъ котли.

Отъ гореизложеното се вижда ясно, че експлозиятъ на парнитъ котли при потъване на корабитъ сж наистина възможни, обаче не така чести, задължителни, та да всѣватъ такъвъ ужасъ въ огнярната обслуга и пжтницитъ.

Обръщатъ ли се корабитъ при потъване?

Това е сжщо единъ интересенъ въпросъ, защото мнението на специалиститъ е раздѣлено на две. Преди всичко, теорията за постройка на кораба ни дава достатъчни указания, че изхождайки отъ стабилитета на кораба и статистическитъ моменти, твърде лесно е да се обрне корабътъ странично, т. е. презъ нѣкой бортъ, обаче почти невъзможно е корабътъ да се претметне презъ носа или кърмата. Обръщане презъ борта и потъване на кораба съ грѣбнака нагоре е възможно толкова по-лесно, колкото е по-малъкъ страничниятъ стабилитетъ т. е. при тѣсни дълги кораби (отношението на дължината къмъ широчината е голѣмо), а така сжщо колкото повече и по-нависоко сж тяжеститъ надъ водата. Въ това отношение, очевидно е, че торпеднитъ кораби, които за да добиятъ голѣма скоростъ се правятъ твърде дълги, тѣсни, а така сжщо сж въоръжени съ твърде много торпедни тржби, артилерия и пр., се намиратъ въ неблагоприятно положение и най-често тѣ се обръщатъ. Но и широкитъ линейни кораби, въ които отношението на ширината къмъ дължината е малко, (срѣдно 1:6), не сж много надеждни по отношение на преобрѣщането, защото тѣ сж претоварени съ тяжести високо надъ водолинията: тежко бронирани кули, тежки орждия, броня надъ настройкитъ (кули, мостици, мачти), като успоредно съ това голѣмата корабна ширина създава отъ друга страна твърде голѣмъ моментъ на въртене, когато

се случи пробойна въ най-крайнитъ (бортови) помѣщения.

Единъ добре стабилизиранъ и товаренъ обикновенъ корабъ би трѣбвало да потъне или съ равенъ (хоризонталенъ) грѣбнакъ, или пъкъ съ лекъ наклонъ къмъ нѣкой отъ бортоветъ или носа и кърмата.

Правдоподобността на тѣзи разсжждения се потвърждава най-добре отъ практиката, обаче при все това, се получаватъ нѣгде отклонения, които действително поставятъ въ недоумѣние и най-добрия специалистъ. Така напр. презъ време на голѣмата трагедия на германския воененъ флотъ при „Скапа Флоу“, когато при даденъ сигналъ всички военни нѣмски кораби, съ отворени задбортни кранове, трѣгнаха къмъ морското дѣно, по-големата частъ отъ корабитъ потънали въ нормално положение, обаче съвсемъ лекия нѣмски корабъ „Кьонигинъ Луизе“, който не е ималъ никакви тяжести на палубата и е билъ наводненъ отъ усойницитъ, при потъването се преобрналъ и захлюпилъ съ мачтитъ надолу, като всичко това е станало толкова бързо, че нѣкои отъ обслугата едва сж успѣли да отворятъ страничнитъ (бортови) порти и да се качатъ на грѣбнака на кораба, за да се спасятъ. Сжщо така, командиритъ на нѣмскитъ подводници сж наблюдавали съ хиляди кораби, какъ потъватъ; нѣкои съвсемъ нормално, други съ грѣбнака нагоре, трети съ носа забитъ въ водата, а кърмата почти къмъ зенита или обратно и т. н.

Въ боя при „Цусима“ повечето руски броненосци сж потъвали съ грѣбнака нагоре.

Изобщо корабътъ потъва въ зависимостъ отъ разположението на тяжеститъ подъ и надъ водолинията, мѣстото на пробойната (отвора), съотношението на дължината къмъ широчината и пр.. Кораби сж се обръщали въ миналото, обръщатъ се и сега главно поради гореизложенитъ причини. Преди нѣколко месеца единъ доста голѣмъ, новъ японски торпедоносецъ (520 т.) при едно сблъскване потъналъ и прели да излезе въ водата се обръналъ напълно и плавалъ известно време съ грѣбнака нагоре. Причини: — неблагоприятното отношение на ширината къмъ дължината (1:11) и голѣми тяжести надъ палубата: 3 орждия 12.7 см. и нѣколко торпедни апарати.

Зашевъ.

СВЕДЕНИЯ ЗА ЯПОНСКИЯ ВОЕНЕН ФЛОТЪ.

1. По съобщенията на японското морско министерство, на 28. юлий м. г. през време на морските маневри, през нощта, станало сблъскване между двата еднотипни торпедоносца „Инодзума“ и „Мийуки“. Възпитаниците на Морското училище и женското културно просветно дружество „Любовь към Родината“ въ полза на фонда „Кръстосвач Бъло море“. Вечеринката бѣ дадена въ салоните на офицерското събрание. При отлично настроение и при една редка задушевност, поканените гости прекараха до разсъмване.

На вечеринката присъствуваха всички по видни варненски граждани, съ което подчертаха че имѣ е близка идеята която издига значението на морето.

Общия приходъ отъ вечеринката е около 27,500 лв.

Отличиха се съ своите пожертвувания варненските граждани Асенъ Николовъ и Боянъ Абаджиевъ, които внесоха по 5,000 лева.

Успѣхътъ на морската вечерь безусловно много се дължи на взелитъ живо участие госпожи и госпожици отъ дружеството „Любовь къмъ Родината“ и отъ особенното старание проявено отъ членовете на Б. Н. М. Сговоръ и Съюза на възпитаниците на Морското уще.

Отъ 1. февруарий до 25. с. м. въ Варненското пристанище сж акустиследили следните параходи: „Капо Фаро“ италиански разтоварилъ прежда и портокали. „Далмация“ итал. натоварилъ едъръ добитѣкъ. „Асирия“ итал. разтов. разни, натов. бобъ и други храни. „Царь Фердинандъ“ бѣлг. разт. разни, натов. слънчогледъ, едъръ добитѣкъ и птици. „Агио Викторисъ“ грѣцки, натов. едъръ доб. „Хермесъ“ холандски, разтов. разни, натоварилъ сливи. „Евдокия“ бѣлг. разтов. разни, натов. разни. „Бѣлгария“ бѣлг. разт. разни, натов. разни. „Абация“ итал. нат. едъръ добитѣкъ. „Амо“ герман. „Кенморъ“ англ. разтов. разни, натов. бобъ и слънчогледъ. „Евдокия“, бѣлг. разт. разни, натов. разни. „Кн. Мария Луиза“ бѣлг. разт. разни, натов. слънчогледъ едъръ добитѣкъ и птици. „Мерано“ ит. разт. разни. „Прага“ ит. „Албано“ итал. натов. разни храни. „Евдокия“ бѣлг. разт. разни, натов. разни. „Бургазъ“ бѣлг. разт. портокали, нат. разни. „Улмъ“ герман. разт. разни. „Принчипеса Мария“ ромѣнски натов. разни. „Евдокия“ бѣлг. разтов. разни, натов. разни. „Асирия“ итал. натов. бобъ. „Хансбургъ“ герм. натов. слънчогледъ, царевица и кюспе. „Челио“ ит. разт. разни. „Евдокия“ бѣлг. разт. разни, натов. разни. „Ганимедесъ“ холандски разт. разни, натов. кашкавалъ и сирене. „Андрось“ герм.

КНИЖНИНА

Излъзла е отъ печатъ, издание на Бѣлгарския Народенъ Морски Сговоръ, книгата на г-нъ Полковникъ Дарвинговъ „Влияние на Морската мощь върху историята на Бѣлгария“.

Извънредно интересна книга и твърде ценна по своето единственно по рода си освѣтление на бѣлгарската история. Въ изследванията по нашата история до сега никой не се е заглеждалъ въ значението, което морето е имало въ развитието и сѣществуванието на нашата държава. Г-нъ Дървинговъ съ една вещина, която сочи на неговите всестрани и дълбоки проучвания, изнася предъ бѣлгарския читател голѣмото влияние на морската мощь въ бѣлгарската история.

Книгата на г. Дървинговъ е единъ извънредно цененъ трудъ и богатъ приносъ, както въ историческата ни така и въ морската литература.

Тая книга прочетена не може да не направи превратъ въ едностранчивото до сега преценяване на събитията на Балканския полуостровъ общо и частно за Бѣлгария.

Ние прекоржчваме тая книга като първа необходимостъ за всѣки интелигентенъ бѣлгаринъ. Може би, по отношение на морето, тя ще изиграе роля сходна съ тая на Палисиевата история.

Книгата е съ хубавъ печатъ и изящно издание. Г. К.

ХРОНИКА

На 16. т. м. въ Варна бѣ изнесена една хубава морска вечерь по инициативата на Бѣлгарския Народенъ Морски Сговоръ, Съюза на възпитаниците на Морското училище и женското културно просветно дружество „Любовь къмъ Родината“ въ полза на фонда „Кръстосвач Бъло море“. Вечеринката бѣ дадена въ салоните на офицерското събрание. При отлично настроение и при една редка задушевност, поканените гости прекараха до разсъмване.

На вечеринката присъствуваха всички по видни варненски граждани, съ което подчертаха че имѣ е близка идеята която издига значението на морето.

Общия приходъ отъ вечеринката е около 27,500 лв.

Отличиха се съ своите пожертвувания варненските граждани Асенъ Николовъ и Боянъ Абаджиевъ, които внесоха по 5,000 лева.

Успѣхътъ на морската вечерь безусловно много се дължи на взелитъ живо участие госпожи и госпожици отъ дружеството „Любовь къмъ Родината“ и отъ особенното старание проявено отъ членовете на Б. Н. М. Сговоръ и Съюза на възпитаниците на Морското уще.

Отъ 1. февруарий до 25. с. м. въ Варненското пристанище сж акустиследили следните параходи: „Капо Фаро“ италиански разтоварилъ прежда и портокали. „Далмация“ итал. натоварилъ едъръ добитѣкъ. „Асирия“ итал. разтов. разни, натов. бобъ и други храни. „Царь Фердинандъ“ бѣлг. разт. разни, натов. слънчогледъ, едъръ добитѣкъ и птици. „Агио Викторисъ“ грѣцки, натов. едъръ доб. „Хермесъ“ холандски, разтов. разни, натоварилъ сливи. „Евдокия“ бѣлг. разтов. разни, натов. разни. „Бѣлгария“ бѣлг. разт. разни, натов. разни. „Абация“ итал. нат. едъръ добитѣкъ. „Амо“ герман. „Кенморъ“ англ. разтов. разни, натов. бобъ и слънчогледъ. „Евдокия“, бѣлг. разт. разни, натов. разни. „Кн. Мария Луиза“ бѣлг. разт. разни, натов. слънчогледъ едъръ добитѣкъ и птици. „Мерано“ ит. разт. разни. „Прага“ ит. „Албано“ итал. натов. разни храни. „Евдокия“ бѣлг. разт. разни, натов. разни. „Бургазъ“ бѣлг. разт. портокали, нат. разни. „Улмъ“ герман. разт. разни. „Принчипеса Мария“ ромѣнски натов. разни. „Евдокия“ бѣлг. разтов. разни, натов. разни. „Асирия“ итал. натов. бобъ. „Хансбургъ“ герм. натов. слънчогледъ, царевица и кюспе. „Челио“ ит. разт. разни. „Евдокия“ бѣлг. разт. разни, натов. разни. „Ганимедесъ“ холандски разт. разни, натов. кашкавалъ и сирене. „Андрось“ герм.

разтов. разни. „Палестина“ ит. разт. разни. „Кенморъ“ англ. нат. храни едъръ добитѣкъ. „Мерано“ ит. натов. бобъ. „Товелинъ“ дански нат. кюспе. „Евдокия“ бѣлг. разт. разни, натов. разни. „Авентино“ итал. разт. разни. „Челио“ итал. разтов. разни, натов. разни.

ФОНДЪ „КРЪСТОСВАЧЪ БЪЛО МОРЕ“.

Следъ подетата отъ Врачанските слети гимназии инициатива за образуване фондъ, съ паритѣ на който да може да се тури начало на единъ воененъ флотъ, въ Варна сж събрани до сега следните суми:

Отъ служащите офицери, подофицери, чиновници и моряци отъ М. П. Сл. въ Варна	46,204
Отъ забава дадена въ Бургазъ отъ учениците на Морското училище	2,000
Отъ забава дадена отъ читалището въ село Галата (Варненско)	2,280
Внесени отъ занаятчийския съюзъ въ Варна	1,000
Отъ Металургич. технич. стружение въ Варна	500
Отъ сбора на вечеринката дадени въ Варна отъ подофицерите на М. П. Сл. въ Варна	2,359
Отъ Жеко Пенчевъ фелд. о. з. отъ М. П. Сл.	200
Приходъ отъ Морската вечерь въ Варна на 16. II.	27,500
Общъ сборъ до сега	лв. 82,043

ПОЩА

Вестникъ „Морски Прегледъ“ излиза всѣко 1 и 16 число и се изпраща безплатно.

Желающите да го получаватъ, да се отнесатъ писмено до редакцията.

Печатаните въ други вестници и списания статии не ще бъдатъ приемани за печатане въ „Морски Прегледъ“.

За преводните статии да се указва, кжде сж печатани въ оригиналъ.

Желающите да сътрудничатъ въ вестника да изпращатъ статиите си до редакцията. Сътрудничеството е безплатно и хонораръ за статии не се плаща.

Всичко, което се отнася до вестника, да се адресира до редакцията на „Морски Прегледъ“ при Морската Полицейска Служба—Варна.

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