

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЪ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ЛЮДЕТЪ ОТЪ ВЪЗДУХЪ

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

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

ДВУСЕМИЧНИКЪ ЗА МОРИКА ПРОСВЪТА И ОБЩОРА
ДЪРЖАВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Година IX. Брой 180. 1. юли, Варна, 1943. год. Пош. чек. сметка № 8540. Редакторъ Крумъ Кънчевъ

ФЛОТЪТЪ Е НАЙ-ВЪРНИЯ ОТРАЖЪ НА ОТЕЧЕСТВЕНИТЪ ВОДИ
И НАЙ-МОЩНИЯ БРАНИТЕЛЪ НА РОДНИТЪ БРЪГОВЕ



БЪЛГАРСКИ МОРИКЪ

СЪ МОТО

*„Търговският и военен флот
сж две части на едно цяло, кои-
то взаимно се подкрепят и до-
пълнят, за да изградят мор-
ската мощ на своята Родина“*

**Въ този брой 180 на „МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“ обнародваме
нашия фоторепортажъ**

ТЪРГОВСКИЯТЪ МОРЯКЪ ВЪ МИРЪ И ВЪ ВОЙНА

**Съ картини и слово ние ви въвеждаме въ моряшкото
всѣкидневие при многообразнитѣ условия на единъ
хероиченъ животъ подъ знамето на България.**

ВАЖНО РЕДАКЦИОННО СЪОБЩЕНИЕ.

Съ брой 181., който ще излѣзе на 1. октомври, „Мор-
ски прегледъ“ ще започне своята X-годишнина.

Всички наши досегашни абонати, които биха
желали и въ бъдеще да получаватъ списанието,
непремѣнно да съобщатъ точния си адресъ въ
редакцията до 15. августъ — въ противенъ слу-
чай, „Морски прегледъ“ нѣма да имъ бжде из-
пращанъ.

Доброволнитѣ дарения да се изпращатъ по на-
шата пощ. чекова смѣтка № 8540, а всички рж-
кописи, писма и др. до редакцията на „Морски
прегледъ“ пощенска кутия № 84 — Варна.

**За да улеснимъ абонатитѣ - дарители, съ днешния брой на списанието изпращаме
вносна бележка по нашата пощ. чекова смѣтка.**

ГОРДАТА СКРЪБЬ НА НИПОНЪ

Въ крайнитѣ дни на май, при ржководенето на бойни действия отъ единъ самолетъ, загина херойски великиятъ адмиралъ Исороко Ямамото — главнокомандуващъ японскитѣ морски сили.

Свѣтовнознаменитиятъ морякъ, олицетворяващъ добродетелитѣ на човѣка, японца и воина, въпрѣки своята петдесетъ и осемъ годишна възраст, бѣше въ разцвѣта на сили и дарби, и заслужено се сочеше за най-хубавата надежда на морска Япония.

Могущъ въ мисли и дѣла изобщо, военноморското поприще бѣ неговата стихия, кждето храбриятъ воинъ въ щастливо съчетание съ изпитания морякъ достигаша съвършенство, отсждено на малцина избранници на сждбата.

Съ гордостъ всѣки японецъ тачеше въ лицето на Ямамото свой великъ братъ, ацѣлиятъ народъ бѣше окриленъ отъ вѣрата, че кждето е водачътъ на японскитѣ моряци, тамъ е победата!

Днесъ, когато върховниятъ началникъ на съединенитѣ морски сили на Япония не е между живитѣ, съ обяснимо трепетно любопитство свѣтътъ отправя взоръ къмъ страната на изгрѣващото слънце, за да проследи пътя на единъ херой-светецъ.

Великиятъ адмиралъ Исороко Ямамото е възпитаникъ на една морска академия. Морски кадетъ, не навършилъ двадесетъ години, той участвува въ руско-японската война, кждето получава своето бойно кръщение.

Чегиридесетъ годишната му служба е украсена съ победнитѣ цвѣта на непрестаненъ възходъ — и това е най-съкровения даръ, който единъ достоенъ синъ може да поднесе предъ олтара на своето Отечество.

Достигналъ чина пълненъ адмиралъ, Ямамото застава начело на съединенитѣ японски флоти, които водѣше отъ победа къмъ победа близу две години.

Исороко е истинско въплъщение на възвишенъ родинолюбски духъ, така блѣстящо осъщественъ отъ японскитѣ рицари — самурай. Чувството за дългъ къмъ родината е отличителенъ белегъ на безсмъртното му сърдце, а защитата на отечествената честъ е целта на неговия борчески пътъ.

Затова, обогатилъ своята обайваща личностъ съ съкровищнитѣ за японца пословична скромностъ и премждра мълчаливостъ, научилъ се и привикналъ да презира гнѣва, съусмивка да сдържа сълзитѣ си, безмълвно да понася бремето на смъртоносната болка — покойниятъ голѣмъ военачалникъ най-съвършено е усвоилъ изкуството: да работи всеотдайно за родината и да умре като херой-светецъ за нея.

Обстоятелствата на неговата смъртъ сж почти безпримѣрни въ военноморската история. Наистина, презъ 1805 година Нелсънъ

загина при Трафалгаръ, презъ 1904. Макаровъ при Портъ-Артуръ, Крадокъ (1914.) при Коронелъ, графъ фонъ Шпее (1914.) при Фалкландскитѣ острови — все адмирали, които до сетния си дѣхъ се сражаватъ подъ знамето на своя водачески корабъ, но нито единъ отъ тѣхъ не е великъ адмиралъ — главнокомандуващъ морскитѣ войски на страната си, какъвто е изключителния случай съ загиналия морски херой на Нипонъ.

Така, съ своята смъртъ Ямамото изковава нова брънка въ веригата на нечетнитѣ жертви, които японскиятъ флотъ е далъ по пътя на своя устремъ къмъ неумираща слава и величие...

Въ продължение на осемъ дни, хиляди негови съотечественици се стекоха да се поклонятъ предъ тленнитѣ му останки, тъй както въ дълги бждни години ще се прекланятъ предъ вѣчния му духъ. Въ траурното всенощно бдение се чувствуваше душата на слънчева Япония, която знае да обича, да скърби и да се гордѣе съ своитѣ достойни чада, следъ като е могла да ги отгледа да бждатъ зрѣли за подвизи.

Семейството на Ямамото получи голѣмъ брой писма отъ всички народностни срѣди на воюваща Япония, нѣкои написани съ кръвъ. Всички тѣзи „горди съболезнования“ изразяватъ вѣрата въ крайната победа, която бѣше вѣра и на скжпия покойникъ.

Следъ извършеното народно погребение, урната съ праха на прославения морякъ биде поставена за вѣченъ покой редомъ съ тая на великия флотоводецъ Того — победителтъ при Цушима.

Тепърва по достоинство ще бжде оценено дѣлото на този мжжъ, за когото гордата скръбъ на единъ благороденъ народъ е напълно заслужена награда.

Знаменателно е да се подчъртае, че дълбоко трогнатъ отъ хероизма на великия адмиралъ Ямамото и за историческата му заслуга въ общата борба на силитѣ отъ Осьта, Фюрерътъ посмъртно го награди съ най-високото бойно отличие, изразявайки по този начинъ своята и на германския народъ благодарностъ, а италианскиятъ кралъ-императоръ, по предложение на Дуе, награди така сжщо посмъртно главнокомандувания японския флотъ, съ много високо отличие, присжждано само за признати изключителни заслуги.

Откърмени съ сжщитѣ добродетели, които красятъ свещенитѣ бойни знамена на далечна Япония, българскитѣ моряци чувствуватъ близу до сърдцето си падналиятъ въ полето на честта херой, и отдавайки почитъ предъ свѣтлата му паметъ, въ него ще видятъ образцовия морски воинъ, който знае какъ да работи и да се жертвува, за да живѣе въ благоденственъ възходъ Родината...

ДНЕСЪ Е ТАКА!**ЕДНО БОЙНО КРЪЩЕНИЕ**

Нѣма забързани пътници, дочули настоящата покана на корабната свирка. Нѣма провѣрка на билети, нито махане на кърпички отъ пъстрата тѣлпа на изпращачитѣ. Нѣма ги почтителнитѣ поклони на живачно пѣргавия камариеръ, който ви сочи кабинаа, съ напѣвно учтивия изразъ: „Тука, моля, заповѣдайте, влѣзте!“

Корабътъ, обслужата, пристани-

щето — всичко е съ новъ обликъ. Тишина, напрегната загриженостъ, брое днитѣ на дълготрайното товарене, безъ да се знае точния день и часъ на трѣгването, безъ да е известно мѣстоназначението на скъпия товаръ.

Но — парочното лице, което има строгата грижа за товаренето и разтоварването на парахода, както и да подѣржа връзка между военно-

то командуване и корабначалника, въ последния мигъ съобщава повѣрителното нареждане, относно отплуването.

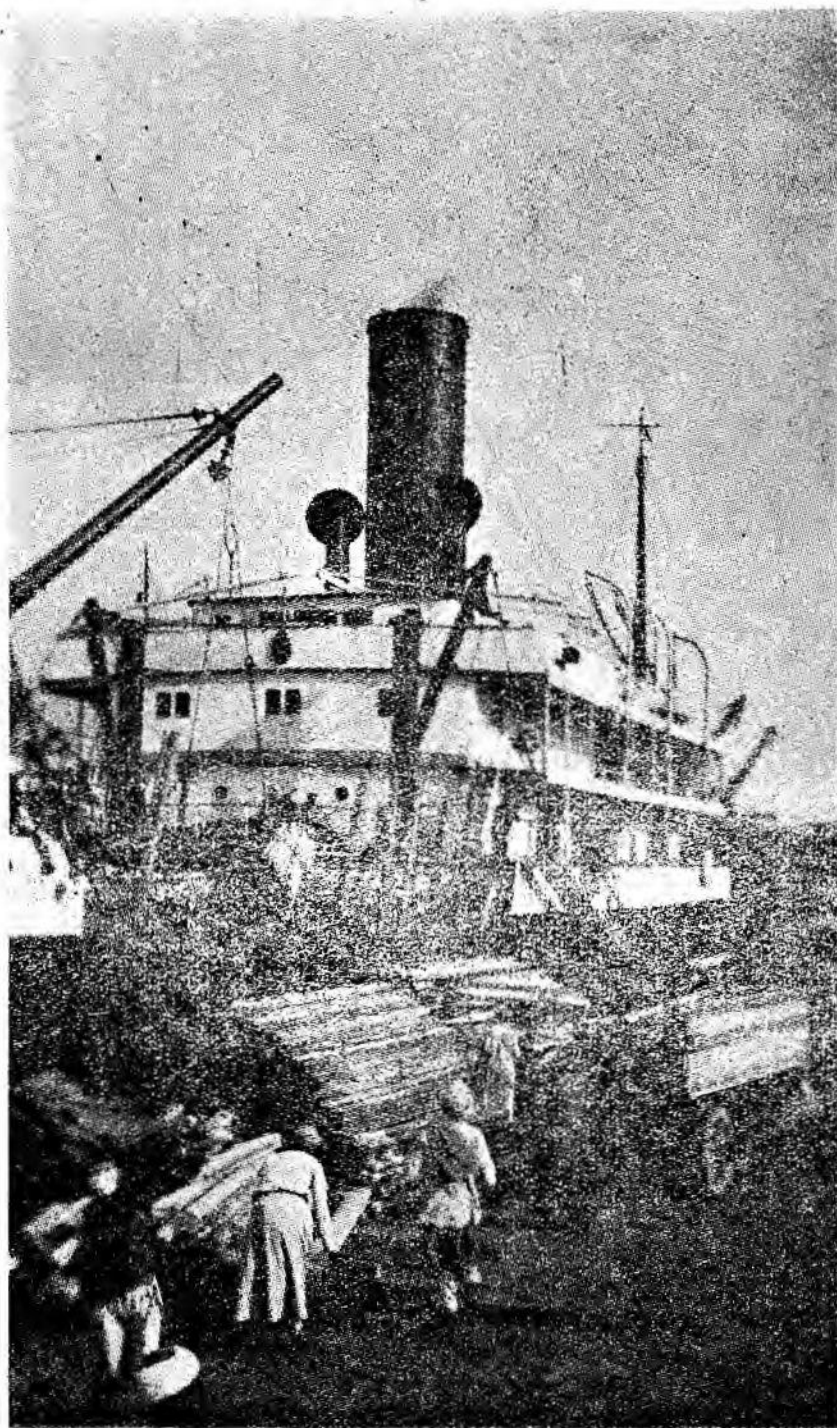
Прислугата на даветѣ зенитни оржидия противъ самолети и подводници заема своитѣ мѣста, за да бжде непрестанно презъ време на плаването на щрекъ. Единъ сигнализистъ е застаналъ на мостика, наредъ съ стражния капитанъ и кѣрмчията, наредъ съ командувачиятъ оржидията. Сигналистътъ ще подѣржа връзка съ охраната на корабния кѣрванъ, артилерийскиятъ офицеръ — съ оржидията чрезъ телефонъ, когато ще стане нужда отъ тѣхната помощъ. А единъ набитъ, мургавъ младежъ — паракходниятъ радиотелеграфистъ — той ще е неотклонно при своята станция, готовъ всѣкога да осведомява, да запитва, да отговаря — по неведомитѣ пѣтища на етера — все съ кратки и съдбоносно съдържателни изрази!

Морето е тихо и огледалногладко, но въпрѣки това, всичко живо на кораба препасва спасителнитѣ ризи, които нѣма да се снематъ до пристигането въ първото пристанище.

Съставътъ на конвоя е отъ три превозни кораби. Въ върволиченъ строй, тѣ сж вече въ открито море, като челно мѣсто е дадено на най-бавноходния, за да се съгласува по-лесно общото движение. Четири бързоплавни лодки, въоръжени съ по едно зенитно оржие, съ по две картечници, съоръжени съ по две торпедни трѣби и носещи на бордоветѣ си по осемъ водни бомби, приготвени да гостуватъ на вражескитѣ подводници, както и два торпедоносци — ето охраняващитѣ съдове, които се подѣрждатъ така, че образуватъ подвижна защитна стена.

Винаги любезенъ, веселъ и словоохотливъ, винаги всецѣло отдаденъ да съдействува за облекчаване на тежката служба, и сега корабначалникътъ е заобиколенъ отъ нѣколцина свои палубни и машинни офицери — за шеговитъ приятелски разговоръ. И тѣзи преминали презъ огъня на мореходнитѣ изпитания мже, ще заговорятъ по много малки и голѣми въпроси изъ жизненото злободневие, но въпросътъ на въпроситѣ — „какво ни очаква въ морето?“ — тѣ ще премълчатъ съ твърдостъта на смѣлитѣ си моряшки сърдца!

Нѣколко мощни далекогледѣ сж въ услуга на широкоразтворенитѣ очи, които непрестанно и неуморно дебнатъ, а най-бързата отъ бързитѣ торпедни лодки, обхожда око-



Следъ тежката борба съ буритѣ започва трѣскава работа въ първото посетено пристанище. Едва сж вързани вжжетата за дънеритѣ на кейовата стена, и по кораба, като акробати, се покатерватъ отъ вси страни работници.

ловръстът конвоя, обглеждайки по-далечните точки въ кржговзора. И така се занизва броеницата на времето...

Погледитъ на бдещитъ на стража се впиватъ въ далечината. Два черни облаци запълзватъ по безоблачното небе, избликващи сякашъ отъ дълбинитъ на пустинното море. Малко време минава и, наистина, пушецитъ да два кораба ставатъ все по-обилни, все по-близки.

Кораби на хоризонта: наши или чужди? Спороветъ и тълкуванията скоро преставатъ, когато снарядитъ на два вражески изтрѣбителни заиграватъ своето зловещо хоро поблизу или по-далечъ отъ нашия керванъ.

Нашитъ три превозни кораби промѣнятъ своя строй, увеличавайки разстоянието помежду си. Лѣво на стена, дѣсно на стена, лѣво на стена! — такива сж отдѣлнитъ заповѣди, които остро начупватъ поддържаната до скоро стройна върволица.

Първата работа на торпеднитъ лодки е да „изтъчатъ“ плътна димна завеса, а после съ устремна атака да отклонятъ противниковия огнь къмъ себе си...

„Нападнати отъ два изтрѣбителни, очакваме незабавна помощ!“ — политатъ съ крилата на етернитъ вълни словата на нашия помощенъ зовъ.

Шрапнели навестяватъ палубата, снаряди издигатъ пѣнливи водни стълбове предъ корабния носъ, задъ корабната кърма. Докога ще продължи този ужасъ?

Два наши самолети долитатъ тъкмо навреме. Ревътъ на неприятелския орждеенъ огнь пресѣква, грохотътъ на смъртоносното желѣзо замира — и двата черни образи на изтрѣбителитъ се стопяватъ въ синевината на морския просторъ.

Лоши стрелци, страхливи бойци! — като насмѣшка и проклатие прозвучава нащата равномѣтка.

Минаватъ часъ, два, три... Наближаваме първото пристанище по нашия пѣтъ. Единиятъ отъ придружаващитъ ни торпедоносци, дава сигнала „Следвайте ме!“ и застава начело, за да ни проведе презъ минното поле, което наближаваме.

„Подводници!“ — почти едногласно извикватъ хората отъ мостика.

Дали трѣбва да изпитаме удара на отмѣщението, следъ несполучливия опитъ на изтрѣбителитъ да ни пратятъ при рибитъ?

Два подводника се готвятъ да заематъ удобно положение, за да отправятъ смъртоноснитъ си торпеда върхъ нашитъ желѣзни домове. Ето, тѣ се готвятъ да се гурнатъ подъ

водата — и невидими отъ насъ, отъ засада да осществятъ своя пѣкленъ кроежъ. Слава Богу! По тѣзи мѣста дълбочината е не повече отъ петнадесетъ метра — и подводницитъ сж въ безисходно положение. Тѣ приличатъ на зашеметени риби, които цапатъ съ перки по водната повърхностъ. Кулитъ имъ чъртаятъ бѣли бразди, подобно рала на смъртта, и издаватъ пѣтя на врага.

Ракетенъ сигналъ мигомъ посочва мѣстото на подводницитъ, станали вече наши жертви, вмѣсто ние да бждемъ тѣхни. Торпеднитъ лодки, сжщински свѣткавични оси, се втурватъ по посока на подводницитъ. Орджията на тритъ придружавани кораби сипятъ своитъ снаряди — и въ оглушителния зловещъ тътенъ, бумтежътъ на воднитъ бомби бележи сждбоносната развързка на нашето бойно кръщение.

Съ тържествуващитъ викове на

победители изпращаме този грѣмотевиченъ трѣсъкъ, и нашитъ погледи наблюдаватъ простреляния и потъващъ неприятелски подводникъ.

Следъ кжсотраенъ зигзаговиденъ ходъ, ние прѣкосваме областта на минното заграждане, съ посока къмъ пристанището.

Възложената ни задача е сполучливо решена. За сега, дългътъ къмъ Родината е изпълненъ.

Безъ сигнални изсвирвания, безъ обичайния шумъ на пристигането, корабитъ спускатъ своитъ котви, а после дебелитъ вжжета ги прикрепятъ за пристанищната стена — до мига на новия походъ.

Щастливи и горди следъ спасението и победата, моряшкитъ сърдца ликуватъ съ опиянението на бойното кръщение...

Черноморецъ Храбъръ



Времето лети. Нови работници идватъ на смѣна, за да бждатъ смѣнени и тѣ следъ нѣколко часа. Само за него нѣма отмѣна. Единъ следъ другъ минаватъ предъ бдителнитъ му очи товарнитъ вързопи: той трѣбва за знае тѣхния точенъ брой, да види отличителнитъ имъ знаци, да открие и отбележи повредитъ имъ.

Дни и нощи ще стои той неотлъчно на служебния си постъ, докато всичко бжде разтоварено, и съ новъ товаръ корабътъ се впусне отново по своя пѣтъ по безбрѣжнитъ сини води.

Сава Н. Ивановъ
контър-адмиралъ о. з.

ТЪРГОВСКИЯТЪ ФЛОТЪ И ВОЙНАТА

„БОРИСЪ“ И „ВАРНА“ — ВОЕННИ ПРЕВОЗНИ КОРАБИ ПРЕЗЪ БАЛКАНСКАТА ВОЙНА

Обявяването на Балканската война на 5 октомври 1912 година завари параходитѣ отъ Българ. търгов. парох. дружество „Борисъ“ и „Варна“ вънъ отъ Дарданелитѣ — въ Срѣдиземно море. Останалитѣ параходи отъ сжщото паракходно дружество — „България“, „Кирилъ“ и „София“ — успѣха да се прибератъ въ варненското пристанище още преди обявяването на войната. Отначало положението на намиращитѣ се въ Срѣдиземно море наши търговски параходи „Борисъ“ и „Варна“ бѣше твърде опасно. Страхувайки се отъ вражескитѣ действия на турския воененъ флотъ, тѣ трѣбваше да се укриватъ първоначално въ чужди неутрални води или въ съюзни намъ срѣдиземноморски пристанища. Но това опасно положение не продъл-

жи дълго време. Въ течение на около два месеца смѣлитѣ и крилати български войски, съ победоносенъ маршъ на югъ, достигнаха не само мраморноморския, но и бѣломорския брѣгъ и завзеха тукъ къмъ края на м. ноември и началото на м. декември 1912 г. важнитѣ бѣломорски пристанища Солунъ, Лефтера, Кавала, Порто-Лаго, Деде-агачъ и Карачели.

Нашитѣ търговски параходи „Борисъ“ (съ корабоначалникъ капитанъ Василь Филевъ) и „Варна“ (съ корабоначалникъ Върбанъ Червенски) веднага се прехвърлиха въ освободенитѣ отъ нашитѣ войски бѣломорски пристанища, и закриляни и покровителствуванни отъ нашата брѣгова отбрана, развиха голѣма и ползотворна бойно-превозна дейно-

стъ въ услуга на войскитѣ ни, която заслужава да се отбележи и похвали.

Параходътъ „Борисъ“ бѣше единъ отъ първитѣ кораби на основаното въ 1893 г. първо българско паракходно дружество. Той бѣше построенъ въ Англия въ 1894 г. за товаро-пѣтническа служба; по външенъ видъ приличаше на стройна хубаваяхъта и притежаваше приблизително следнитѣ данни: общо водоизмѣстване 2,000 тона, бруто регистъръ тона 870, нето регистъръ тона 543, дължина 67 метра, широчина 10 м., газене 5.5 метра, машинна мощностъ 900 конски сили, скоростъ 12 морски мили въ часъ, обикновенъ запасъ отъ каменни въглища 140 тона, обсегъ на действие къмъ 1,800 морски мили, обслужванъ отъ 35 души. Тия данни ни показватъ, че параходътъ „Борисъ“ можеше да пренася около 1,000 души пѣтници и 700 тона товаръ.

Параходътъ „Варна“ бѣше построенъ сжщо въ Англия въ 1902 г. и пригоденъ само за товарна служба. Той притежаваше приблизително следнитѣ по главни данни: общо водоизмѣстване 4,370 тона, бруто регистъръ тона 1,820, нето регистъръ тона 1,216, дължина 82 метра, широчина 12 м., газене 6.3 м., машинна мощностъ 1,236 к. с., скоростъ 12 мили, запасъ отъ въглища 260 тона, обсегъ на действие 4,550 мили, обслужванъ отъ 32 души. Тия данни говорятъ, че параходътъ „Варна“ можеше да носи около 3,000 тона товаръ, и въ случай на нужда да пренася на веднажъ около 2,500 пѣтника. (*)

Къмъ края на м. ноември 1912 г. параходитѣ „Борисъ“ и „Варна“ бѣха военизирани отъ Щаба на действащата армия и посрѣдствомъ българското морско командване на бѣломорския брѣгъ бѣха зачислени

*) Параходитѣ „Борисъ“ и „Варна“, за жалостъ, въ послѣдствие имаха злощастна съдба.

Параходътъ „Борисъ“, използванъ презъ следващата Свѣтова война отъ съглашенскитѣ войски за превозъ на войници и военни материали, презъ м. ноември 1919 г. бѣше блъснатъ случайно и по вина на руския параходъ „Кроншадъ“ при кримскитѣ брѣгове и потъна недалечъ отъ Севастополъ, като обслугата му можа да се спаси напълно.

Параходътъ „Варна“ потъна следъ Свѣтовната война на 12/25. XII. 1929 г. почти въ срѣдата на Мраморно море, плувайки презъ нощта на пѣтъ отъ Цариградъ за Дарданелитѣ, поради сблъскване и непростителна вина отъ гръцкия параходъ „Хриси“. Поради негодността и жестокосърдечieto на обслугата на „Хриси“, параходътъ „Варна“ потъна почти съ цѣлата си обслуга.



Отъ корабния хамбаръ дойде направо на командния мостъ, защото трѣгването се случи презъ неговата стража. И сега, не за първи пѣтъ, той ще престои още четири часа въ напрегнато бдение съ съзнанието за голѣмата отговорност на единъ капитанъ. Другъ пѣтъ палящитѣ лъчи на тропическото слънце сж галили и цѣлували неговото лице, а сега, при „само нѣколко градуса“ подъ нулата, той ще бжде въ вѣрна дружба съ вѣтъра, а може би и съ дъжда... но затова пъкъ, какъ сладко ще спи следъ часоветѣ на умората!

Но — дали вълнението мисли сжщо така?

като военни превозни средства въ Главното тилово управление на войската.

Въ качеството си на военни превозни кораби, параходите „Борисъ“ и „Варна“ принесоха голѣма услуга на нашата храбра и славна войска. Презъ това време бѣломорските ни пристанища бѣха най-широките и най-увѣрени врати на новоосвободените български земи къмъ Сръдиземното море, и отъ тукъ — къмъ цѣлия свѣтъ. Презъ тѣхъ се внасяха необходимите бойни и хранителни запаси, тъй необходими за изхранването и действието на нашите войски. Безъ тѣхъ, нашите войски по Бѣломорието биха се оказали откъснати и затворени отъ къмъ свѣтовните презморски пѣтища и тържища, и следователно — биха се лишили отъ най-бързия и най-сигурния подвозъ, а това би ги поставило въ много затруднено положение. Въ бѣломорските пристанища денонощно влизаха и излизаха множество съюзнически и неутрални параходи, като разнасяха и разтоварваха своите ценни хранителни и бойни товари, тъй необходими по това време за нашите войски. Въ тази голѣма и извънредно полезна военно-превозна дейност, нашите параходи „Борисъ“ и „Варна“ взеха тавърде голѣмъ дѣлъ, но все пакъ, по количество и качество, тѣ не бѣха достатъчни, за да я задоволятъ напълно.

Стана нужда въ тѣхна помощ да се привлече и частъ отъ неутралното корабоплаване, разбира се, следъ като бѣше сжпо и пресжпо заплачено, поради съществуващата презъ време на войната военна опасностъ.

Нашите военни превозни кораби „Борисъ“ и „Варна“, подчинени на непосредствените заповѣди на командирите на съответните пристанища и често пѣти придружавани и усилявани съ военно-морски отреди, постоянно и безспирно сновѣха между бѣломорските пристанища, за да разнасятъ храни и бойни запаси за нашите части, действащи въ Тракия и Македония, а презъ време на междусъюзническата война пренесоха по-голѣмата частъ отъ нашите войски отъ пристанищата Карачели и Деде-Агачъ — въ Кавала, за да се съсрѣдоточатъ и действуватъ на образувалия се въ случая западенъ фронтъ.

Една отъ по-голѣмите заслуги на „Борисъ“ и „Варна“ презъ време на Балканската война бѣше снабдяването на IV. армия (намираща се на Булаирските позиции) съ хранителни припаси и фуражъ. Въ съответното предписание отъ Главното тилово управление, между другото, се казваше:

„... Ако нашите войски настѣпятъ

къмъ Галиполи и навѣтре въ полуострова тѣхното снабдяване съ хранителни и фуражни припаси отъ Узункюпрю и Алполу или Муратли, крайно ще се затрудни. Ето защо, налага се да проучите дали не бихме могли да изпращаме параходи съ провизии въ Сароския заливъ и да ги разтоварваме тамъ въ нѣкое пристанище. За случая е необходимо да се направи разузнаване по водния пѣтъ и въ мѣстото на разтоварването съ единъ отъ нашите параходи „Варна“ или „Борисъ“, при условие, че параходътъ нѣма да стане военна плячка...“

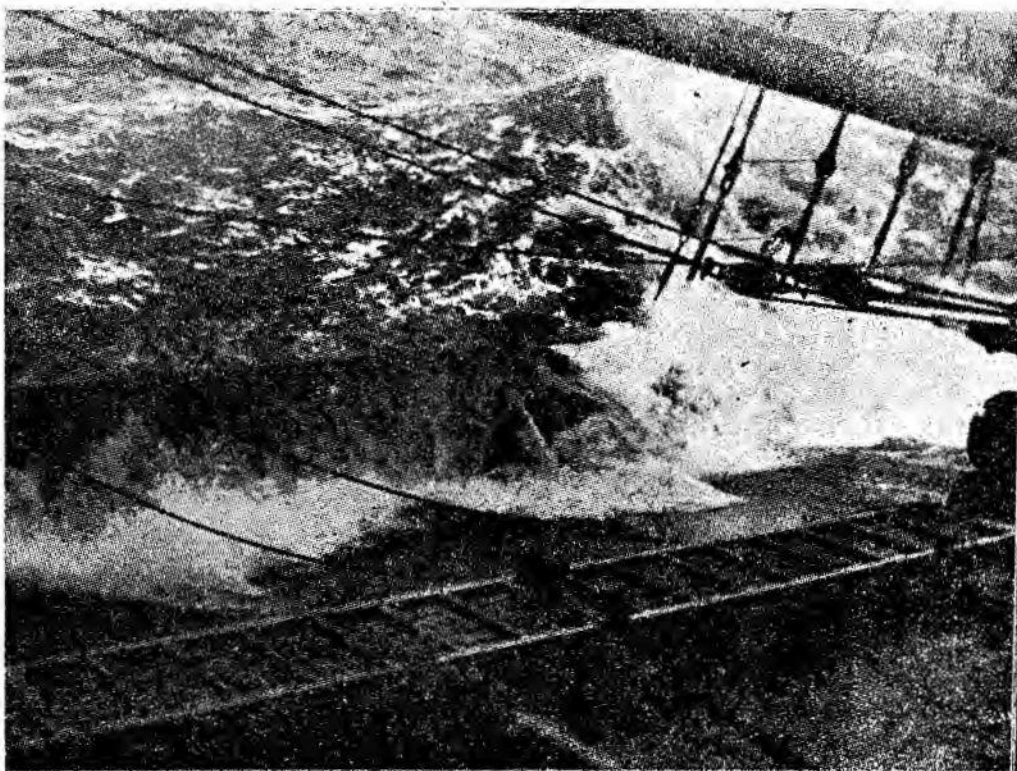
Въ първите дни на м. февруари 1913 г. паднаха голѣмите снѣжни прѣспи между града Кишанъ и Булаиръ. Съобщенията по сухо се прерушиха. Храните и бойните материали спрѣха движението си. Действащата при Булаиръ IV. армия бѣше застрашена да измре отъ гладъ. Началникътъ на Главното тилово управление г-нъ генералъ-майоръ Диковъ се опасяваше съ пълно основание за съдбата на храбрата Булаirsка армия... Но, на 7 (20) февруари 1913 г. параходътъ „Борисъ“ бѣ натоваренъ съ хранителни запаси въ Деде-Агачъ, обслугата му бѣше засилена съ мичманъ II. рангъ Велизаръ Пѣевъ и 6 души въоръжени моряци, и още сжщия день замина за Сароския заливъ. На следващия день рано сутринята той пристигна благополучно въ при-

станището Карачели и веднага разтовари ценния си товаръ. Славната наша IV. армия бѣше спасена отъ явна гладна смъртъ. При подхождането си къмъ Карачели параходътъ „Борисъ“ бѣше обстрелванъ отъ турските батареи на Галиполийските укрепления, обаче, турските снаряди неможеха да попрѣчатъ на нашия воененъ превозъ, макаръ и застрашенъ, да изпълни спасителната си задача. Следъ този първоначаленъ подвигъ нашите военни транспорти „Борисъ“ и „Варна“, редовно и посмѣнно носѣха необходимите хранителни и бойни запаси за войските ни при Булаиръ, докато тѣ имаха нужда отъ тѣхъ. На тази хероична превозна дейностъ стана жертва третиятъ механикъ отъ парахода „Борисъ“ — Борисъ Балчевъ, който на 8 (21). II. 1913 год. вечерта, при усилен служебна работа и бойно затѣмнение на кораба, падна въ единъ отъ дълбоките хамбари съ главата надолу и веднага почина.

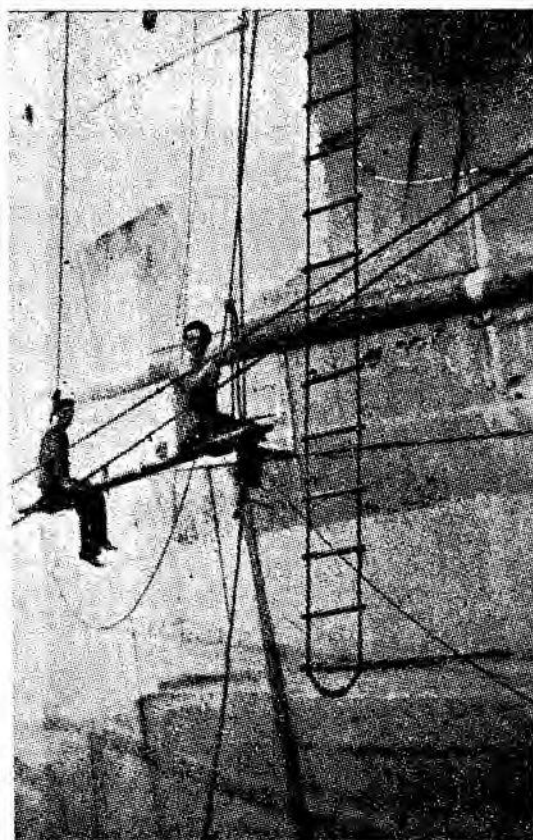
По случай подвига на парахода „Борисъ“, единъ отъ участниците въ Булаирската армия — младши офицеръ въ една наша батарея — между другото пише: *)

„Сутринята на 8 (21). февруари

*) Вижъ статията „Борисъ — пароходътъ спасителъ“ отъ запасния капитанъ Лука Доросисвъ, напечатана въ сп. „Морски Сговоръ“, г-д. XV, брой 9, Варна 1937 г., стр. 183—186.



Че животътъ на моряците е низъ отъ съблазнителни удоволствия, разправятъ не само тия, които сж пѣтували по море нѣколко часа въ тихъ лѣтенъ день. И тази снимка отъ нашия репортажъ твърди сжщото...



Когато нашият корабъ се радва на отдихъ въ родното пристанище... по върховетъ на стожеритъ изправени, до самата вода наведени, увиснали, пригърбени—ние стържимъ, чукаме, багримъ.

задъ дола на нашата батарея ставаше нѣщо необикновено. Войниците весело се провикваха, чуваха се смѣхове и закачки. И имаше защо. Пристигнала бѣ пълна каруца съ провизии: самуни голѣми отъ бѣлъ хлѣбъ, хубави консерви, голѣми като футболни топки глави холандско сирене, макарони, масло, захаръ, чай и какво ли не още.

Не бѣше трудно да се разбере, че днесъ цѣлата хероична Булаирска армия е богато нахранена и запасена съ провизии отъ българския параходъ „Борисъ“. Трѣбваше да бжде човѣкъ тамъ, да преживѣе ужаситъ на бѣлата и на гладната смъртъ, за да прецени, колко голѣма бѣ радостта на всички, не само защото армията бѣ спасена отъ гладъ, но, защото бѣ спасена отъ български параходъ. Този славенъ корсаръ, заваренъ отъ мобилизацията вънъ отъ Дарданелитъ, бѣ останалъ въ чужди неутрални пристанища. Презъ войната отплавалъ за Деде-Агачъ, кждето останалъ на разположение на Щаба на войската. Следъ затрупването на пжтищата къмъ Булаиръ, „Борисъ“ получава бойна задача — да снабдява Булаирската армия съ припаси. Тази задача „Борисъ“ изпълни достойно. Той сновѣ-

ше денонощно между Деде-Агачъ и Карачели и носѣше радостъ и сила на храбритъ бойци въ Булаиръ. Така този малъкъ български параходъ остава въ съзнанието на всички Булаирци спомена на ангелъ спасителъ. Всѣки денъ, когато пушекътъ на „Борисъ“ се покажеше на хоризонта, по цѣлата позиция се разнасяше радостната вестъ, че той пристига и носи топълъ хлѣбъ и сирене.*

Друга, сжщо така много голѣма заслуга на нашитъ военни транспорти „Борисъ“ и „Варна“, бѣше пренасянето на нашитъ войски презъ време на Междусъюзническата война отъ Сароския заливъ къмъ тогавашния западенъ фронтъ въ Македония. Съ тайна телеграма отъ Началникъ щаба на действащата армия № 4475 отъ 15.V.1913 г. се нареди да се изпратятъ двата наши параходи „Борисъ“ и „Варна“ въ Карачели и Деде Агачъ за пренасяне на войскови части отъ тамъ въ Кавала, за да се насочатъ по-скоро отъ тукъ по сухо — на западъ. Нашитъ военни транспорти „Борисъ“ и „Варна“ изпълниха тази бойна задача бързо, смѣло и достойно.

За да обрисувамъ още по-пълно голѣмата и полезна бойна дейностъ на нашитъ военни превозни кораби „Борисъ“ и „Варна“ презъ време на Балканската война и Междусъюзническата война, ще използвамъ следнитъ статистически свѣдения:

Само за общо 15 рейса параходитъ „Борисъ“ (8 рейса) и „Варна“ (7 рейса) сж пренесли приблизително следнитъ съестни припаси и фуражъ отъ Деде-Агачъ за Карачели, Порто-Лаго и Солунъ, въ тонове: брашно — 2,194 тона, ечмикъ — 1,845 тона, овесъ — 2,441 тона, сѣно — 4,363 т., галети и хлѣбъ — 107 т., картофи — 120 тона, бобъ — 134 т., оризъ — 275 т. солъ — 220 т., консервирано месо — 78 т., други провизии — 65 т., дъски и тухли — 171 т. или всичко около 12,111 тона.

Само за времето отъ 16. V. до 10. VI. 1913 г. за 13 рейса параходътъ „Борисъ“ е натоварилъ отъ Карачели или Деде Агачъ за Кавала: 111 офицери, 8,817 подофицери и войници, 1,002 глави добитъкъ (главно коне и волове) и 155 тона разни военни материали, пренасяйки съответнитъ войсковы части отъ 9, 15, 20, 21, 22, 27, 35, 36, 39, 49, и 50 пехотни полкове, VI, пионерна дружина, болницата отъ I бригада и Парковия взводъ.

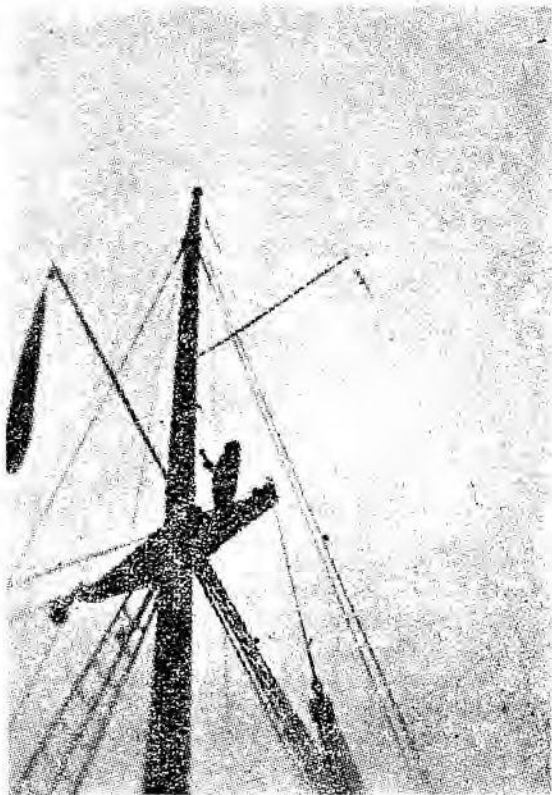
Само за времето отъ 17. V. до 11 VI. 1913 год. за 12 рейса параходътъ „Варна“ е натоварилъ отъ Карачели или Деде Агачъ за Кавала: 424 офицери, 20,489 подофицери и войници, 2,603 глави добитъкъ *)

*) Главно коне и волове.

и 101 тона военни материали, пренасяйки съответнитъ войсковы части отъ 3, 9, 15, 22, 28, 35, 36, 40, и 49 пехотни полкове, II. и VI. пионерни дружини и други по-малки военни единици.

Общо двата военни транспорти, за посоченото по-горе време, за общо 25 рейса, сж пренесли 535 офицери, 29,306 подофицери и войници 3,605 глави добитъкъ, 256 тона военни материали, което съставлява повече отъ половината войски на II, VI, VII и X. дивизии, пренесени отъ Сароския заливъ (Карачели) и Деде-Агачъ въ Кавала. Останалата по-малка половина отъ войскитъ на сжщитъ II, VI, VII и X. дивизии, по липса на достатъчно време и възможностъ, сж пренесени отъ наетитъ и скжпо платени неутрални параходи „Иерусалимъ“ (руски) и „Галиция“ (германски), които за сжщо 9 рейса сж пренесли: 485 офицери, 21,178 подофицери и войници, 1,381 глави добитъкъ, 145 тона военни материали и 16 орждия.

Ето каква голѣма, ползотворна и ценна бѣше дейността на нашитъ военни транспорти „Борисъ“ и „Варна“ по отношение на нашитъ храбри войски по Бѣломорието презъ време на Балканската и Ме-



Съскатъ ришкетитъ, пѣятъ чукчетата... Бързо, по-бързо! Корабътъ трѣбва да свѣти отъ чистота и гиздостъ!

Та нали той е огледалото на далечната родина, за която студениотъ чужденци знаятъ толкова малко?!

ждусъюзнич. война въ 1912-1913 г.

Следъ като привършиха възложената имъ бойно-превозна служба съ честъ и достоинство, и следъ като Ларданелитъ и Босфора бѣха свободни за нашето корабоплаване, на 13. VI. 1913 г. параходитѣ „Борисъ“ и „Варна“, съгласно дадената имъ заповѣдь, напуснаха Деде Агачъ и

презъ Проливитѣ се прибраха въ Черно море, за да продължатъ народополезната си дейность заедно съ другитѣ наши параходи отъ Българското търговско параходно дружество, по пренасянето на нашитѣ войски по Черно море—отъ Мидия за Варна.

Заради тази голѣма военновре-

менна извънредно ценна дейность, параходитѣ „Борисъ“ и „Варна“, макаръ и вече почиващи на морското дѣло—първиятъ при Севастополъ, а вториятъ въ Мраморно море, въ 1937 г. бѣха наградени съ сребърни медали за участието имъ въ Балканската война, придружени съ съответнитѣ свидетелства.

Д-ръ Х. О. Веземанъ

ТЪРСИ СЕ ПОДХОДЯЩЪ КОРАБЪ

Конвойтъ е единъ отъ най-известнитѣ уреди въ работилницата на Свѣтовната война. Съ неговата помощъ Великобритания преодолява една опасность, която въ противенъ случай би станала смъртна. Славата на конвоя се задържа до сегашната война; сега, обаче, господствува мнението, че конвойтъ почти нищо не помага, но че все пакъ, съ него е по-добре, отколкото безъ него.

Отъ конвойната система е създадена една наука и същевременно поприще за фантазоритѣ на техниката. Все по-успѣшниятъ нападателенъ методъ на нѣмскитѣ подводници и тяхната растеща бойна мощъ причиняватъ особени грижи при създаването на новитѣ типове кораби, които да служатъ изключител-

но на целта—защита на конвойтъ. Тази съвокупность отъ нови типове кораби обхваща качествата на обичайния придружаващъ корабъ, разрушителтъ, и усъвършенствуваниятъ въ сегашната война корветенъ корабъ, въпрѣки че се отнася до съвършено различаващи се кораби. До тѣхъ, като най-ново изобретение, се намиратъ леки-тъ самолетносо-



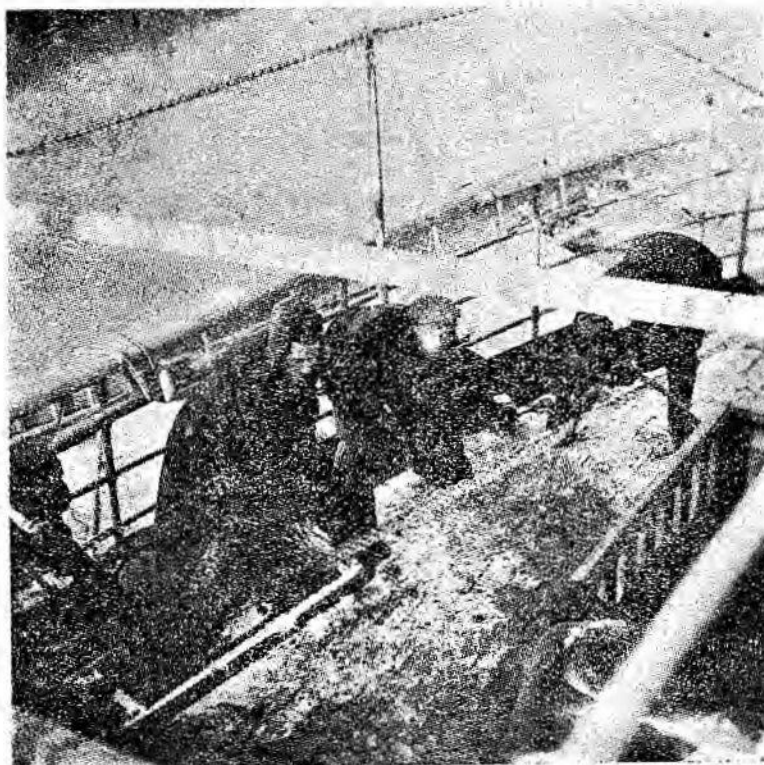
Въ краткитѣ мигове на отдихъ и дружески разговори: за какво ли говорятъ тѣ, които дълго време мълчатъ и още повече работятъ? „За вино и за жени, разбира се!“ — Така ще изтълкуватъ мнозина тѣхния разговоръ. Но — нека да се вслушаме, макаръ и отъ далечината на сушата...

„Защо ли още не пишатъ отъ къщи?“ — запитва се той загриженъ.

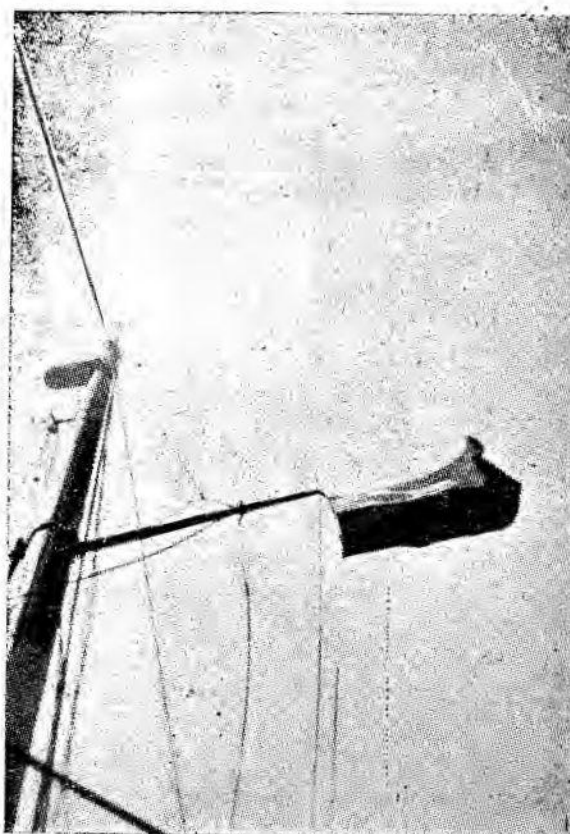
чи. Кѣмъ корабния конвой е прибавенъ и въздушния конвой: отъ брѣговетѣ на Англия и Америка, на далечни разстояния, самолети постоянно разубавяватъ пътя на конвоя. Подходящитѣ търговски кораби биватъ снабдявани съ бордови самолети и катапулти, а американцитѣ, като най-ново защитно сръдство, возятъ

навътре въ морето една верига отъ балони, която тѣ наричатъ „blimps“.

Правятъ се толкова голѣми разходи, които само при пълнѣхъ успѣхъ биха били оправдани. Какво ли не би далъ противникътъ, ако можеше да се преустанови най-малкото покачване броя на потопяванията! Обаче, точно тая „скромна“ целъ не ще може да бѣде постигната, и англичанитѣ достатъчно добре знаятъ, че месечнитѣ колебания въ потопяванията отъ действията на германскитѣ подводници въ края на краищата сж довели до тази висота на конвойната защита. Английското мнение не се насочва къмъ растещата важность на въпроса за защи-



Твърди като кокалъ, заледенитѣ вжжета лепнатъ по ржцетѣ като насвѣтлено желѣзо. Стоманенитѣ проволки — сжщински отровни змийски бичове — оставятъ сини белези, кждето ударятъ. Тежестъта е непосилна, а дължината отчайващо безкрайна, но всички тѣзи нѣща иматъ ли значение за гордия борчески духъ на моряка?



Развѣтото знаме отъ стожера показва, че ние сме въ борба не само срещу стихиите. Това означава, че предстоят нови изпитания, но и нови завоювания, които ще украсят челото на моряка съ цвѣтята на подвига; ще украсят неговото име съ славата на една величава борба за новъ справедливъ редъ въ Европа и въ свѣта...

та на конвоя, но къмъ избора на бързъ или бавенъ корабъ; въ сжщностъ, то не се върти около нуждата отъ единъ корабенъ типъ, обаче около нуждата отъ една конвойна система. Това бѣше належащо най-напредъ поради очебиештата липса на кораби, съответстващи се въ бързината си. Идеалниятъ случай би билъ: скоростта на цѣлия конвой значително да превишава скоростта на подводника — може би 20 морски мили. Обаче търговскитъ кораби далече не я достигатъ, а самолетитъ твърде я превъзхождатъ. Опититъ на американцитъ, да построятъ съвършено бавенъ самолетъ, който да излита отъ палубата на търговския корабъ безъ изхвъргачни уреди и отново да може да кацне тамъ, се намира още въ зародиша си, така че днесъ съ него не можемъ да се занимаваме сериозно. Обаче, безспорно навременъ е въпросътъ за бързия търговски корабъ като заместителъ на бавния конвоиранъ.

Съ нервно усърдие английскитъ

всѣкидневенъ печатъ се е заелъ и съ този въпросъ, за да осведоми съ подробности своитъ читатели относно всичко, което се говори за или противъ бързия търговски корабъ. Мѣродавнитъ изводи, които ние нажсо ще предадемъ подолу, носятъ отъ край до край отпечатька на мисловно построение, което държи слаба връзка съ действителността. Преди всичко, още липсва опитното доказателство за това, дали нѣмскитъ подводници не представляватъ една сжщо така голѣма опасностъ за бързия, пътуващъ безъ конвой търговски корабъ, както и за бавния конвой. Английското сравнение се отнася до построения отъ Хенри Кайзеръ корабъ отъ 7,600 бр. р. т. съ предѣлна скоростъ 11 морски мили и единъ типъ корабъ съ сжщото водоизмѣстване, обаче съ скоростъ отъ 15 мили. Между преимуществата на по бързия корабъ на първо мѣсто стоятъ неговитъ по-добри възможности за противоподводна защита.

Съ 15 мили скоростъ търговскитъ корабъ би билъ малко по-бавенъ отъ подводника, чиято крайна скоростъ въ подводно състояние е дадена въ английския печатъ 17.5 мили. Ако подводникътъ не е заелъ нападателно положение предъ търговския корабъ или най-малко на сжщата височина, то за него едва би било възможно да дойде въ удобно за стрелба положение. Опитътъ

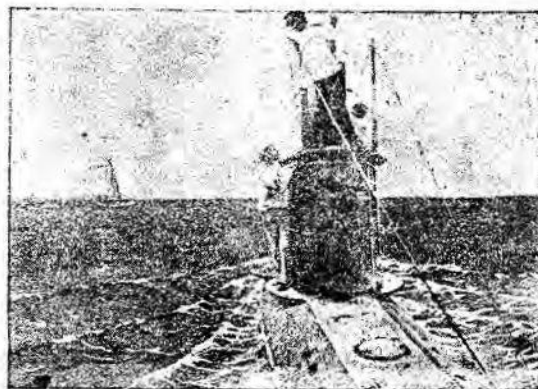
за преследване би билъ съвсемъ безсмисленъ за потопения подводникъ, а при нощно преследване въ надводно състояние би ималъ съвършено незначителни надежди за успѣхъ. По-бързиятъ търговски корабъ остава по-късо време въ обсега на морегледа, отколкото бавния, и въ случай на атака, при зигъ-загообразно плаване, той представя една трудна за улучване целъ. Освенъ

това, скоростта на конвоя се определя отъ най-бавния корабъ и е сръдно около 9 мили; следователно, преследването на конвоя отъ страна на подводника би било лесно и въ даденъ случай нѣколко дни наредъ могатъ да продължаватъ атакитъ му. Както твърди инструкторътъ на единъ новъ типъ корабъ, бързиятъ корабъ безъ конвой е сжщо толкова сигуренъ, както бавния съ конвой; отъ това най-малко би произлѣзло спестяване въ грамадинитъ разходи за защитата на конвоя. „Въ всички случаи до сега загубитъ при бързитъ и бавни кораби сж еднакво голѣми“ — така обя-

снява първиятъ лордъ на адмиралството Александъръ.

Но не по-малко красноречиви сж и противникитъ на бързия корабъ. Голѣмата скоростъ, така казватъ тѣ, зимно време или при бурно море не е полезна, особено тогава, когато вълнитъ преливатъ кораба, товарътъ върху него се увеличава и скоростта тогава пада до 7 мили и по-малко. Мощността на машината отъ 2,900 к. с. трѣбва да бжде покачена на 7,000 к. с., а отъ това разходитъ само за разположението на машината се покачватъ съ 60%. Отъ увеличението на машинното пространство и вмѣстимостта на горивнитъ ями произлиза намаляние на товароспособността съ 2,000 тона. Единъ вещь английски корабостроителъ обяснява, че отъ хилядитъ отдѣлни части, служещи за постройката на кораба, едва ли една би останала непромѣнена, а отъ това следва забавяне на работата и доста дълго протакане въ фабричнитъ доставки за кораба. Цената на кораба би се удвоила. А що се отнася за употребата имъ по-нататкъ, при завръщането на мира, вследствие голѣмитъ суми нужни за строежа имъ, и сумитъ потрѣбни за обслужването и движението имъ, тѣ трудно биха били одобрени.

Привърженицитъ и противникитъ на бързия търговски корабъ сж единни въ една точка: стремитъ се къмъ единъ сръденъ образецъ за англо-американското корабоплаване. Но това би било възможно само следъ много дълги разисквания. Вследствие първия страхъ отъ подводната война, дойде се до тамъ, че единъ лошъ и бавенъ корабъ да бжде доставенъ много по-скъпо утре, отколкото единъ добъръ корабъ, но готовъ за шестъ месеца. И днешнитъ решения биватъ зътмнени отъ една много основателна грижа: дали, поради постоянното усъвършенствуване на нѣмското подводно оржие, днешниятъ бързъ корабъ нѣма да бжде бавенъ утре?



БЪЛГАРСКИЯТЪ ПОДВОДНИКЪ № 18.

Д-ръ Хербертъ Гросъ

ЩЕ НИ ЗАБЛУДИ ЛИ ХЕНРИ КАЙЗЕРЪ?

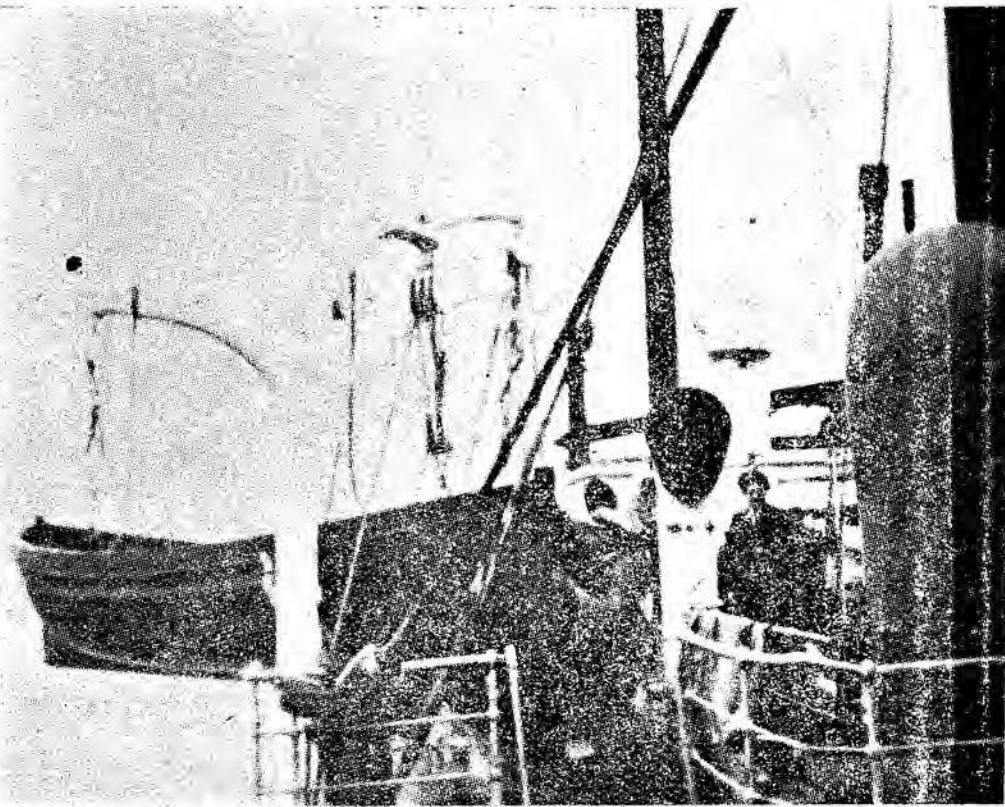
АМЕРИКАНСКОТО КОРАБОСТРОЕНЕ ВЪ СВЪТЛИНА

До към декември 1941 г., безспорно, Съединените щати не сж били единъ народъ отъ корабостроители. Построениятъ набързо презъ време на Свѣтовната война търговски флотъ нито преди сключването на мира, нито следъ него не бѣше годенъ за употреба, и въ по-голямата си частъ, построена още преди 1919 г., трѣбваше веднага да бжде бракуванъ. Повече отъ дветѣ трети на американската външна търговия се извършваше подъ чуждестранно знаме. При едно състезание съ английскитѣ, холандскитѣ и нѣмски корабостроителници, срѣдства за строежъ въ Съединенитѣ щати се оказаха много по-високи. Затова американскитѣ кораби можеха да предприематъ само по-малки пътувания, и покровителствувани отъ законитѣ, извършваха главно край брѣжно плаване. Презъ 1936 г. бѣше отпусната ноза парична помощъ, обаче въпрѣки голѣмитѣ срѣдства, въпрѣки богатия опитъ и достатѣчния брой отлично подготвени моряци, преди всичко липсваха корабостроителници. Даже стоящиятъ днесъ на първо мѣсто общоприетъ образецъ на товаренъ корабъ, е споредъ английски кроежъ, дѣло на чуждѣ, неамерикански творчески починъ.

Безъ огледъ на цената, англичанитѣ поржчаха 60 единици въ първитѣ корабостроителници на Хенри Кайзеръ на западния брѣгъ на Америка.

Отъ 1941 год. нататкъ, почти веднага трѣбваше да бжде построенъ единъ грамаденъ търговски флотъ. Прието бѣ известно приказно звучащо предначертание. За 1942 г. трѣбваше да бждатъ построени 574 параходи; още презъ януари тази цифра се покачва на 632. Презъ мартъ броятъ имъ отново се покачва. За 1942 и 1943 г. той възлиза на 2000. Разбира се, на книга само. Програмата се проваля главоломно, като се взематъ предвидъ потопяванията. Споредъ последнитѣ обяснения, които е далъ началникътъ на корабоплаването, за 1943 г. трѣбва да бждатъ построени 1800, а за 1944 г. — 2100 товарни кораби.

На какво да се спремъ въ тази програма? Естествено, на цифритѣ, които Вашингтънъ така планомерно и съ неуморно усърдие разглася вътрѣ и извънъ страната. Блюдото на пропагандата се наклонява, за да може по нѣкакъвъ начинъ да се достигне нѣщо достойно завѣра. Въ сжщностъ, имаме обаче дѣе блюдо — едното пропагандно, а другото на психологията. Блюдото на пропагандата е ясно. Безъ достатѣчно кораби,



Маневрата за трѣгване е вече свършена.

Следва обикновената неотмѣнна заповѣдъ: „Сега запаши спасителнитѣ ризи и бързо да се извадятъ лодкитѣ навънъ отъ корабната стена!“

Ще се прибѣгне ли следъ часъ или следъ день къмъ спасителнитѣ срѣдства?

Разумната предвидливостъ съвсемъ не значи страхъ!

американцитѣ не могатъ да подготвятъ и осжществятъ ударъ на фронта; тѣхното участие въ войната тогава ще се изрази само въ горещи обещания. Тѣхнитѣ съюзници отдавна вече се съмняватъ въ правилното разрешение на транспортната проблема. На това Вашингтънъ сжщо така трѣбва да се противопостави, като докаже правотата на твърденията си. Затова докладътъ върху напредъка на корабостроенето е обнародванъ. Въ Вашингтънъ се „постараватъ“, щото този докладъ да бжде по възможностъ правдоподобенъ и да е изпълненъ съ широки подробности. Обаче ходътъ и последствията отъ военнитѣ действия сж грижливо държани въ тайна. Съвсемъ естествено, корабостроенето стои на върха на военнитѣ занятия въ Съединенитѣ щати. Би било очебиенно, ако Вашингтънъ изостави тѣзи опредѣлени строителни срокове, макаръ успоредно съ тѣхъ да следватъ дълги тълкувания, предназначени за печатъ за вътрешна и външна употреба. Това дава отражение въ всѣкидневния печатъ и на другитѣ дър-

жави. Така, запримеръ, първи вестникитѣ на Великобритания подигатъ гласъ, но съ най-ловко хитруване и съ най-голяма бдителностъ. Дописникитѣ на шведската и швейцарската преса изказватъ пожеланието да бждатъ провѣрени всички спуснати въ вода кораби съгласно „пламения докладъ“ така многوشумно оповестенъ. Съ това и съ съответнитѣ месечни срокове Вашингтънъ преследва една ясно разбираема цель: именно — да се отслаби въздействието, което оказва броятъ на потопенитѣ кораби чрезъ съответни месечни дати, въ които ще бждатъ завършени мними нови строежи на търговски кораби; още по-вѣроятно е, че съдържанието на доклада е нагласено съ пропагандна цель.

Въ везнитѣ, обаче, има още едно друго, едно психологическо блюдо. По въпроса за производството, американецътъ мисли все едно, ако каже едно, две или три. Това лежи въ основата на неговия „американски духъ“, и въпрѣки техниката, въпрѣки строителнитѣ възможности на страната му, все остава на лице

една смесица от оптимизъм и липса на чувство за мърка. Опиянението и увлечението да се преследват нови строителни постигания, е колкото нова, толкова и стара съставна част от американското занятие — Mythos. На хоризонта на съвременното корабостроително дѣло изгрѣ нова звезда, обаче само нѣколко американци я последват. Но въ всѣки случай, предметъ на многобройни насмѣшливи и остри задявки въ американската преса стана „рекордният брой“ на спуснати на вода кораби отъ Хенри Кайзеръ. Така напримѣръ, Кайзеръ билъ отправилъ покана за даматъ, определена да кръсти товарния корабъ, още когато билъ положенъ едва килътъ му. А знайно е, че шишето шампанско трѣбва да бѣде разбито въ носа на кораба при плъзгането му въ водата. Така Кайзеръ поставя своите „рекорди“. Той ще продължава да ги чупи, даже ако му останатъ само шейнитѣ на хелинга. Народната уста съ право му е дала титлата „Лордъ Zaun- cheton“ когото трѣбва да се превежда „Графъ Бързостроителъ“ — на въображаеми кораби, разбира се.

Липсата отъ довѣрие въ корабостроенето на Съединенитѣ щати означава редъ отъ придобивки и щети. Къмъ придобивките безсѣмнено принадлежатъ прокаранитѣ нови строителни методи, които могатъ да ускорятъ строежа на параходи,

както това отчасти е доказано въ Англия. Но тогава би трѣбвало да се строятъ съвсемъ нови корабостроителници, понеже новитѣ методи на строене биха били невъзможни за прилагане въ старитѣ, по английски образецъ, корабостроителници. Отъ корабостроителницитѣ за товарни параходи на Кайзеръ могатъ да се използватъ още само залитѣ за монтиране. Всички корабни части до 40 тона биватъ построени въ околнитѣ фабрики, и съ товарни вагони се докарватъ на хелинга.

Посетителътъ, който се намира въ една такава корабостроителница, сравнява картината, която се представя предъ него съ едно поле, върху което на части е разхвърлянъ единъ металенъ сандѣкъ. И тѣзи части съ най-голяма бързина трѣбва да бѣдатъ съединени на хелинга. Трудното тукъ е правилното прибиране на всички части отъ околнитѣ фабрики. Значи, корабостроителницата служи само за сглобяване. Сж- щинската работа се извършва въ фабричитѣ. Англичанитѣ обясняватъ, че цената на единъ корабъ въ Съединенитѣ щати е несравнено по-висока отъ тази въ Англия, защото американцитѣ не знаятъ да пестятъ работното време. Управлението на корабоплаването и Кайзеръ сж съгласни по въпроса за масовъ строежъ на единъ установенъ типъ корабъ. Това е твърде добре,

като даватъ за примѣръ подобното масово производство на автомобили. Обаче стратегическитѣ нужди се промѣнятъ всѣкидневно, изискватъ се нови оржжия, и производствения апаратъ съответно трѣбва да бѣде еластиченъ. Кайзеровиятъ принципъ на масовъ строежъ цели само по възможностъ бързото замѣстване на потопенитѣ кораби: когато управлението на корабоплаването говорѣше, че въ 1943 год. ще построи 2.000 кораби, съ това то се призна, че толкова кораби мисли, че ще бѣдатъ потопени. Обаче при потопяване не се губи само кораба, а още оржжия, машини и т. н. Всичко това трѣбва да бѣде отново произведено, за да бѣде обезпечена непрекъснатостта на следващитѣ военни действия. Сега обаче масовото производство на кораби означава едно огромно напрежение на производствения апаратъ. То вече заема една пета частъ отъ произведената стомана. Важността на единъ корабъ обаче се изразява съ неговия товаръ. Отъ тукъ произлиза, че обикновеното масово производство на кораби, ксито лесно биха могли да бѣдатъ торпилирани, не би могло да задоволи съюзницитѣ въ разрешението на продоволствената проблема, понеже корабостроителнитѣ заводи не биха могли да изравнятъ потопенитѣ съдове. Чрезъ тѣзи разсуждения се обяснява съмнението, което неотдавна породилъ въ Съединенитѣ щати кайзеровата метода на серийно производство. Защото тамъ предпочитатъ по нѣкакъвъ начинъ да се ограничатъ или намалятъ потопяванията, а не да се замѣстятъ потопенитѣ кораби съ новопостроени такива. Мислятъ, че това ще се постигне съ засилване на масовото производство на корветни кораби^{*)}, изтрѣбители и предишнитѣ охранителни кораби. Още повече, че, както донасятъ нѣкои неутрални източници, приетиятъ товаренъ корабъ ималъ незначителна издръжливостъ — следъ три-четири плувания той нѣмало да бѣде годенъ за употребление. Затова е построенъ единъ новъ типъ товаренъ корабъ. Той е по-голямъ, по-широкъ, може да поеме повече товаръ, раздѣленъ е съ водонепроницаеми прегради, и е леко брониранъ. Може да развие около 15 мили, срещу досегашнитѣ 11 мили. Едновременно нѣколко корабостроителници за предишнитѣ товарни кораби се преустройватъ, за да могатъ да строятъ кораби-цистерни и охранителни лодки по новъ образецъ.

Прехвърлянето къмъ новитѣ товарни кораби унищожава една голяма частъ отъ досегашната кайзе-

^{*)} Преследвачи на подводници.



Готови за всѣка възможна изненада при изключителнитѣ условия на плаването, подъ охраната и закрилата на своитѣ побратими, тѣ следватъ своя опасенъ, но славенъ пътъ, убедени, че единствено той води къмъ многожеланата крайна победа.

рова метода. Понеже отначало строежът е по-труден, изискват се повече специалисти и темпото на доставките ще спадне с 40—50 %. Бронировката също изисква грижлива строителна работа. От друга страна, според британската критика, този нов тип още не е така добре усъвършенствуван, че да се откаже от защитата на конвоя и да пътува съвсем самостоятелно.

За това би била потребна скорост от 18—20 мили.

Все пак, и тук е положена първата стъпка, за да не се пристъпи към масов строеж на „подходящия кораб“. Противниците на кайзеровата метода гледат на сегашния товарен кораб като на превозно средство и след войната. Англичаните строят своите товарни параходи още с очите на предвоенното време. Гомитите корабо-

притежатели в Съединените щати не желаят да преживят още веднаж пълното отстъпление през 1918 год. на Съединените щати от световното корабоплаване. А и стратегическата мисъл се присъединява към тях — изглежда, че кайзеровият кораб не е подходящия кораб, а една успокоителна препоръка в съдбоносните дни на нашето бурно всенно съвремие.

БЕЛЕЖИТИ ФЛОТОВОДЦИ

ВЕЛИКИЯТ СЪВРЕМЕНЕН АДМИРАЛЪ ДЬОНИЦЪ

неговият възход в служба на родината чрез морето

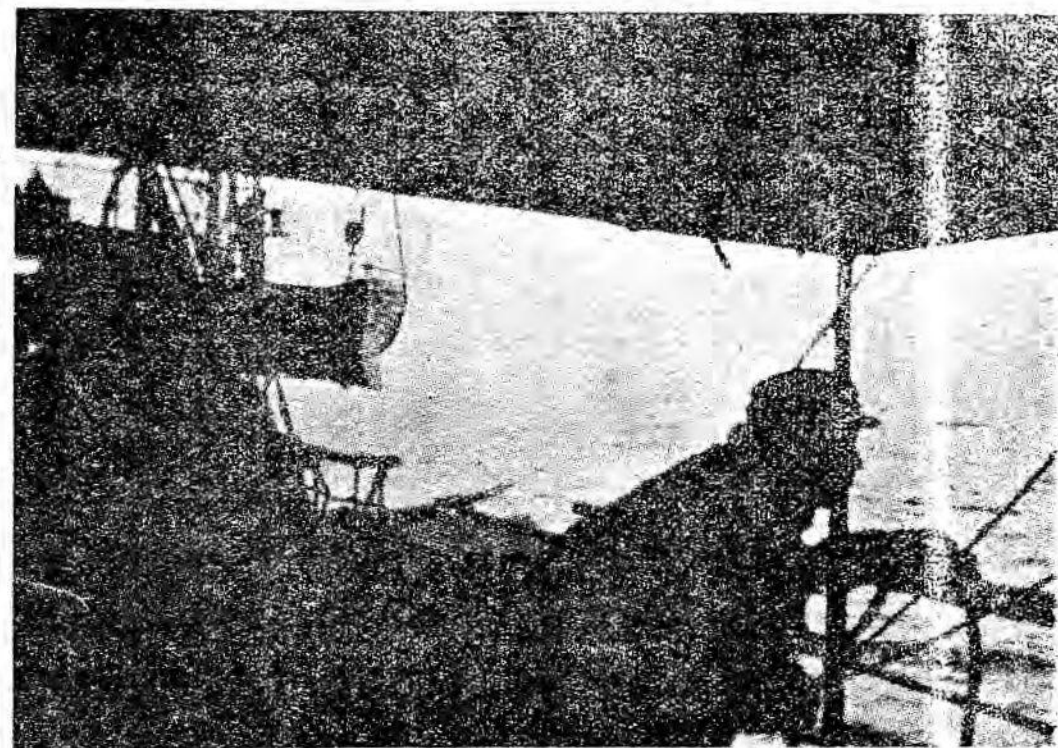


двая убеждението, че за въ бъдеще Държавата отново ще трябва да притежава подводници. Тогава той взема щабна длъжност и редица години е командир на торпедна лодка, след което бива произведен в чин висш щабен офицер. Като командир на първата флотилия новопостроени торпедни лодки, по време на един продължителен отпуск, предприема едно пътуване до Индия, Малая и Източна Азия. Въ качеството си командир на кръстосвача „Емден“, той прѣксъсва водитѣ на Индийския океанъ.

Въ 1935 година, когато въз основа на германо-английското морско споразумение Райхът отново придоби правото да притежава подводен флот, за началник на пър-

вата нова флотилия подводници „Веддиген“ бива назначен фрегатният капитан Дьониц. Това не изненада никого така силно, както самия него, защото тъкмо тогава той е замислял да поведе за втори път „Емден“ на поход из далечните морета.

Съ всичката мощ на своята извънредна личност той се посвещава на възложената му задача, която изисква от него огромни постижения при наличността на неблагоприятни условия. На разположение сж само малките 250-тонни подводници „еднодръвки“, които по-късно спечелиха толкова голѣма слава, и шела офицери, подофицери и моряци — всички преизпълнени с желание за творчество, обаче, за жа-



ВЕЛИКИЯТ АДМИРАЛЪ ДЬОНИЦЪ

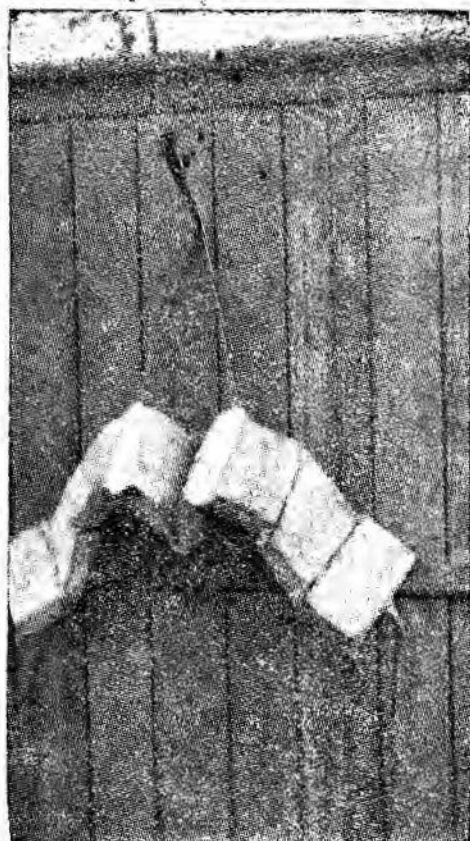
Като младши офицер от императорския флот, 51 годишният днешен велик адмирал Дьониц, главнокомандуващ на германския военен флот, е командувал подводниците „УС 25“ и „УВ 68“. Едно особено опасно, съществено сж голѣма смѣлост нападение въ едно укрепено с всички средства за времето пристанище, както и потопяването на един високоценен кораб-работилница въ водитѣ на същото пристанище, прославят мичманъ Г. р. Дьониц сж ордена на Хохенцолернитѣ.

Презъ 1919 година той заработва за възобновяването на военния флот. Наскоро въ него се звѣтр-

Многоликата изненада, сж подлостта на кръвожаденъ звѣръ, денонощно дебне изъ засада.

Свѣткавично нападение, непрестанно очакване, уморително наблюдение — това е войната на нерви!

Бодри и съобразителни на своя постъ, тѣ сж изковали броня, въ която ще се строят стрелитѣ на всѣка изненада...



Кое и съчинение по анатомия да отворите, нѣма да намерите никакви сведения за тяхъ. Но ние твърдимъ съ положителностъ, че тѣ сж нераздѣлни части отъ моряшкото тѣло: две нови части, наложени отъ нашата съвременностъ: ножътъ и спасителната риза!

лостъ, безъ дълбоки познания върху сжчината и особеноститѣ на своето оржие.

Обученъ и свикналъ да завладѣва нѣщата въ срѣдището на тежестта имъ, командирътъ на флотилията се заема лично да усъвършенствува повѣренитѣ му хора отъ „А до Ж“ преди всичко въ нападателната тактика на подводното оржие. Постоянно на море, прехвърлящъ се отъ подводникъ на подводникъ съ неизмѣннитѣ коже-

ни пакетчета, той предприема дълготрайни и трудни подводни плавания, които биватъ извършвани съ безспиренъ маршъ изъ Балтийско и Северно морета. Така, той подготвя основата, която му позволява да умножи оржието си съ създаване на други флотилии.

Късно вечеръ, когато подводниците почиватъ, той е възприелъ навика да събира командиритѣ за обсъждане грѣшките и успѣхитѣ презъ дневната дейностъ, безъ да обръща внимание на напредналото време и обременителната умора. По такъвъ начинъ, Дьоницъ съ завидна упоритостъ заякчава духа на своитѣ офицери, който духъ трѣбваше да владѣе въ подводното оржие: духъ на самопожертвувателностъ, воля за неуморенъ устремъ и неумолима упоритостъ.

Сжщевременно той ръководи първото планомерно развитие на подводната тактика и съ апостолско вдъхновение се бори срещу възгледа, че въ една бъдеща свѣтозна война, поради високото съвършенство на противоподводнитѣ защитни и нападателни срѣдства, подводникътъ ще има второстепенна стойностъ, и поощрява прилагането на техническитѣ новости въ подводниците. Дьоницъ неотклонно следва пътя на своитѣ разбирания, дълбоко убеденъ, че подводникътъ ще докаже сждбоносния смисълъ на нападателната тактика въ борбата съ конвоитѣ.

„На съсрѣдоточаването на корабитѣ въ конвои, трѣбва да бжде отговорено съ съсрѣдоточаване на подводниците за преследване и унищожаване на конвоитѣ“—това ръководно начало бѣше основата на цѣлото негово дѣло още въ мирно време. Въ продължение на тритѣхъ и половина военни години, то доказва своята правота въ все по-внушителни размѣри.

Следъ атаката на Принъ въ Скапа Флоу, комодоре Дьоницъ, отъ водачъ на подводници става главнокомандуващъ на подводния флотъ съ чинъ контъръ-адмиралъ. Скоро следъ това, отъ признателностъ къмъ неговитѣ безспорни заслуги при во-

денето на подводната война, бива награденъ съ рицарския кръстъ на желѣзния кръстъ.

Презъ есенята на 1940 година, следъ първитѣ голѣми сражения съ конвоитѣ, последва повишаването му въ чинъ вице-адмиралъ, а предвидъ на постоянно растещитѣ успѣхи на подводниците, идва още едно производство—степенъта адмиралъ.

На 30 януари, 1943 година, сегашниятъ великѣ адмиралъ Дьоницъ поема върховното командуване на военния флотъ и едва два месеца по-късно е удостоенъ отъ Фюрера съ високото отличие: ордена на джбовитѣ листа къмъ рицарския кръстъ.

Всички тѣзи блѣстящи успѣхи въ военноморското поприще на този бележитъ флотоводецъ сж съпроводени отъ непрекъснати хероични сражения, всѣкога увѣнчавани съ славата на победата, които той води при всепреданното сътрудничество на своитѣ командири и моряци. И трѣбва да се отбележи, че една отъ тайнитѣ на този успѣхъ е живата връзка, която Дьоницъ е установилъ съ подчиненитѣ си, чийто боенъ духъ той познава толкова отлично, както и най-обикновенитѣ имъ лични грижи.

Победоноснитѣ набѣги на командуванитѣ отъ великия адмиралъ на Германия морски бойци достигатъ просторитѣ отъ Северно море до Индийския океанъ, отъ Бискайския заливъ до Мисисипи, съкрушителнитѣ удари на подводното оржие се почувствуваха отъ врага въ рѣка Свети Лавренти, Западна Африка, Срѣдиземно море, а особено въ Атлантика. Името на Дьоницъ звучи въ ушитѣ на изплашения противникъ наредъ съ сждбоносния въпросъ за подводната опасностъ, който създава най-много главоблъсканици въ Лондонъ и Вашингтънъ.

Дьоницъ днесъ означава несломимата мощъ на морска Германия, горда съ победитѣ на подводното оржие.

Отъ нѣмски източникъ
Евстати Василевъ

СПАСИТЕЛНИ СРѢДСТВА

„ЧОВѢКЪ ВЪ МОРЕТО“

Въпрѣки всички мѣрки, които се взиматъ, случва се понѣкога членъ отъ обслугата на кораба или нѣкой пътникъ, било по невнимание, било тласнатъ отъ непреодолима за него сила, да падне въ морето. Като се има предъ видъ, че корабътъ плава почти всѣкога доста далечъ отъ бреговетѣ, ако на такъвъ човѣкъ не се даде помощъ отъ кораба, той неминуемо ще се удави. По корабитѣ има нарочни срѣдства за

спасяване падналитѣ въ морето. При такива случаи се подава установения тревоженъ сигналъ „човѣкъ въ морето“. При този сигналъ всѣки заема своето мѣсто споредъ предварително изработенъ и често упражняванъ начинъ. Корабътъ спира и взима всички мѣрки, за да се спаси лицето, паднало въ морето.

На различни мѣста по кораба, върху нарочни поставки има окачени спасителни кржгове. Тѣ сж по-

ставени на такива мѣста по кораба, че да бждатъ всѣкога подъ ръка готови за употреба при нужда. Кржговетѣ представляватъ отъ себе си нѣщо като автомобилни гуми, направени отъ коркъ и облечени съ непромукаемо платно. Тѣ не бива да се смѣсватъ съ спасителнитѣ пояси, които се даватъ на всѣки пътникъ при пътуване по море. Обикновено кржговетѣ се багрятъ бѣло и червено, понеже тѣзи цвѣтове най-лес-



Фиг. 1.

но се различават въ водата. По нашите кораби често багрят спасителните кръгове като освенъ бѣло и червено поставятъ и зелено — съответно цѣтветѣ на нашето национално знаме. Това не може да се смѣта като отклонение отъ общото правило, защото цѣтветѣ бѣло и червено се съдържатъ въ знамето ни. Огъ друга страна, това е едно сполучливо съчетание, при което се подчертава същевременно и националността на кораба, когато кръговетѣ сж по мѣстата си.

Околовръстъ на спасителните кръгове се прекарватъ вжженца, за които могатъ лесно да се хващатъ падналитѣ въ морето. Всѣки корабъ има най-малко по единъ спасителенъ кръгъ въ двата края на командния мостъ и на много мѣста по перилата. Въ случай на нужда, а това е, когато има падналъ човѣкъ въ морето, първиятъ забелязалъ нещастиято, откача най-близкия кръгъ и го хвърля въ морето. Никакви колебания и формалности нѣматъ мѣсто въ такива случаи, защото иначе корабътъ ще отминѣ и падналиятъ не ще може чрезъ плаване да достигне далечъ хвърления му кръгъ.

Къмъ всѣки спасителенъ кръгъ, прикрепена чрезъ връвчица, дълга около два метра, е придадена една цилиндрическа кутия, която е напълнена съ калциевъ карбитъ. Едно капаче на горната страна на кутията е здраво закрепено чрезъ верижка за перилата на кораба. Внезапното дръпване на кутията, което действително става при хвърлянето на кръга, отлепя капачето, оставяйки на мѣстото му единъ отворъ. Презъ този отворъ, когато кръга падне въ морето, навлиза вода въ вътрешността на кутията. Калциевиятъ карбитъ, който се намира

вътре, подъ действието на водата се запалва и нощемъ свѣти, а презъ деня образува кълба димъ, което помага на падналиятъ въ водата лесно да открие спасителния кръгъ и да се добере до него.

При бързоходните кораби, падналиятъ въ морето ще остане доста назадъ преди да успѣятъ да му хвърлятъ спасителния кръгъ. Въ такъвъ случай падналиятъ трѣбва да се оправи по свѣтлинитѣ на кораба. Плавайки въ тази посока той едновременно трѣбва внимателно да се оглежда наоколо за спасителния кръгъ.

Ако лицето, паднало въ морето, не знае да плава, положението му се доста усложнява, особено ако изостане далечъ, назадъ отъ кораба или кръга. Все пакъ, добре е да се помнятъ и се следватъ точно съветитѣ отъ ръководствата за плаване, кждето се казва, че най-лесно се държи човѣшкото тѣло надъ водата, когато се лежи по гръбъ, съ разперени ръце и крака. При най-слаби движения, които човѣкъ несъзнателно прави, тѣлото може да остане доста време надъ водата.

При кораби, които нѣматъ голѣма скоростъ, кръгътъ може да попадне много близу до давящия се. Въ такъвъ случай последниятъ не трѣбва да се нахвърля направо отгоре му, защото кръгътъ може да се преобърне и да стане нежелателно оплитане на краката. При слаби плувци това може да стане причина за удавяне.

При приближаване на кръга трѣбва първо да се хванемъ за прекараното по него вжженце или за самия кръгъ, и после да се вмъкнемъ въ него, както е показано на образитѣ, придружаващи текста.

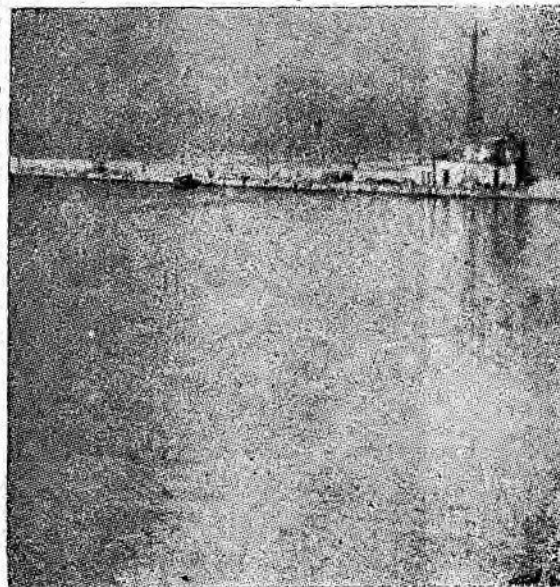
Този, който хвърля кръга, трѣбва да запази спокойствие и да внимава да не го стовари върху главата на падналиятъ и съ това да го зашемати. Подобно удряне би било гибелно за давящия се, защото той не би могълъ да се възползува отъ спасителния кръгъ даже въ случай, че е добъръ плувецъ. Една преценка, кжде да се хвърли кръга, може лесно да се направи отъ всѣки, за да не се даватъ нарочни упътвания.

Едновременно съ хвърлянето на кръга, което е винаги първата грижа, когато е забелязано че има падналъ човѣкъ въ морето, трѣбва на кораба да се подаде и сигнала за тревога „човѣкъ въ морето“. Тревогата се подава чрезъ корабната камбана отъ който и да е членъ на обслужата. Обикновено сигнальтъ е продължително биене на камбаната, но може да бжде и другъ условенъ сигналъ. При този сигналъ корабътъ веднага спира и се дава заповѣдъ за спущане на лодка и незабавно се пристъпва къмъ прибиране пад-

налиятъ въ морето. Разбира се, командантътъ на кораба, който не всѣкога е на мостика, трѣбва сжщо така навреме да бжде уведоменъ.

На падналиятъ въ морето, който е забелязалъ вече кръга и може чрезъ плаване да го достигне, е удобно да се дадатъ следнитѣ съвети. Приближавайки кръга, да постави дветѣ си ръце на страната, която е къмъ него и да натисне надолу, така че другия край да излѣзе изъ водата. Тогава да провере главата си презъ отвора на кръга и да застане вътре въ него, както това е показано на приложената фигура.

Нека отбележимъ, че съ дрехи въ

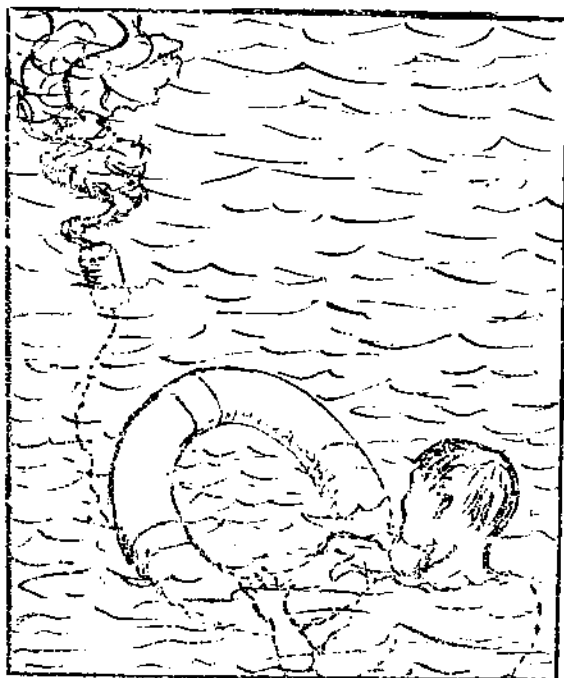


Плаващитѣ знаци бѣха три, сега — единъ. Не следъ много, ще изчезне и той. Това е краткотрайниятъ белегъ за безкрѣстния моряшки гробъ, неразлъчно свързанъ съ неувѣхващия споменъ, който — сжщински нержкотворенъ паметникъ! — вѣчно ще живѣе въ сърдцата на живитѣ.

Съ огненишаща вѣра въ светостъта на моряшкото дѣло, заречени до сѣтния си дѣхъ непоколебимо да следватъ въ миръ и въ бранъ пжтя на сърдцатитѣ мже, днесъ тѣ мълвятъ своя клетвенъ обетъ, своята хероична закана: „Въпрѣки всичко, ние пакъ ще плаваме“.

А ние двама съ тебе, брате българино, на плаващитѣ наши събратя, дължимъ сърдечната доброжелателска молитва:

„Боже, пази моряцитѣ на нашата Родина“.



Фиг. 2.

водата е все пакъ малко по-добре за тѣлото, отколкото безъ тѣхъ. Ето защо, ако крѣгътъ е на близу, по-добре е да не се събличатъ дрехитѣ, особено когато водата е студена. Съ дрехи, понеже водата омиваща тѣлото не се смѣнява бързо, организмътъ се съпротивлява малко по-добре, отколкото когато тѣлото е голо.

Още при качването на кораба, лицето взето отъ морето трѣбва да облѣче сухи дрехи и да остане на топло мѣсто. Отъ голѣма полза би било също така, ако взема нѣколко глѣтки конякъ или рѣкия, които способствуватъ за бързо възстановяване на силитѣ въ първия моментъ.

Тревогата „човѣкъ въ морето“ не трѣбва да се смѣсва съ „водна тревога“, която се подава при напускане на кораба отъ цѣлата му обслу-



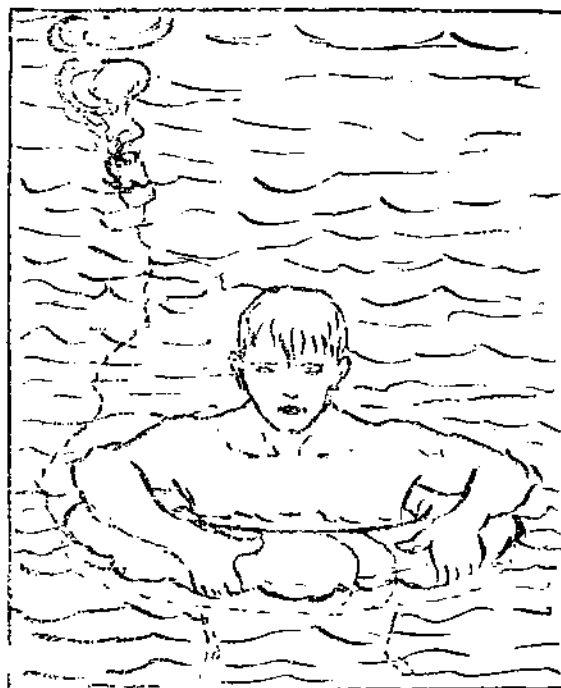
Фиг. 3.

га и пѣтници въ случай на корабокрушение. Тогава се използватъ всички налични спасителни сръдства на кораба и хората оставатъ на тѣхъ въ водата до тогава, докато бждатъ прибрали отъ нѣкой другъ корабъ или отъ нароченъ спасителенъ корабъ.

Добре е, пѣтуващитѣ по море, още като се качатъ на кораба да проучатъ възприетия редъ и строго да се подчиняватъ. Това е въ полза на тѣхното собствено опазване.

На голѣмитѣ кораби има нароченъ човѣкъ отъ обслугата, който въ известенъ случай използва любопитството на пѣтницитѣ къмъ корабната обстановка, и незабелязано ги напѣтствува какво трѣбва да правятъ въ случай на пожаръ, корабокрушение или когато забележатъ човѣкъ, падналъ въ морето.

Ангелъ Симеоновъ



Фиг. 4.

ДЕСАНТИ ВЪ ДРЕВНОСТЪТА

Въ днешната сѣловна война, която е обхванала почти всички народи, постоянно се говори за нахлужвания въ неприятелската земя съ помощта на кораби.

Въ античното минало такива десантни нападения, при постояннитѣ войни, които народитѣ сѣ водили помежду си, сѣ били не рѣдко явление, но много малко отъ тѣхъ сѣ описани подробно отъ старитѣ писатели. Тукъ ще дадемъ въ преводъ описаниа на известни нахлужвания, направени отъ латински и старогръцки историци.

ПЪРВО НАХЛУЖВАНЕ НА ЦЕЗАРЬ ВЪ БРИТАНИЯ

Известниятъ римски пѣлководецъ Юлий Цезарь, който е билъ едновременно и най-добриятъ писател-прозаикъ, е живѣлъ въ

I в. пр. Хр. Преди (въ 45 г. пр. Хр.) да стане едноличенъ господарь на римската държава, той цѣли 10 години е водилъ почти непрежнати войни съ племената въ Галия—сегашна Франция и Белгия—докато ги подчинилъ напълно. На два лѣти Цезарь е нахлувалъ въ Британия, като причинитѣ за това, той обяснява ясно и кратко още въ самото начало на описанието си: каточе ли наистина, задачата на народитѣ, населяващи Британския островъ е била отъ древнитѣ времена и до днесъ да се бъркатъ въ работитѣ на континента и раздхвватъ омраза и разединение.

Все пакъ, прѣката целъ на това нахлужване била чисто разузнавателна: Цезарь е искалъ да се запознае съ географското разположение на страната, бойната подготовка и начинътъ на поюване на мѣстното население и да обучи своитѣ бойци въ десантни действия—задача, която знаменитиятъ пѣлководецъ разрешилъ сполучливо и постигнатитѣ успѣхи използвалъ при вто-

рото си нахлужване презъ следната година.

Цѣлата тая своя дейность Цезарь е описалъ живо и картинно въ книгата си „Галската война“, отъ която е и следващото извлѣчение за нахлужването му въ Британия.

Кн. IV гл. 20 и сл.

... Въпрѣки че лѣтото е било почти изтекло и зимата да е настѣпвала въ тѣзи мѣста по-рано, защото цѣла Галия е разположена на северъ, все пакъ Цезарь решилъ да се отправи срещу Британия. Той знаелъ, че отъ тамъ почти при всички галски войни се е изпращала помощъ на нашитѣ противници и смѣталъ, че, ако не му остане време за военни действия, поне ще има голѣма полза, като посети острова, огледа брѣговетѣ, пристани-

щата и мѣстата, достъпни за нахлуване, и се запознае съ жителитѣ му. Отъ галитѣ той не можалъ да научи за това почти нищо.

Но преди самъ да извърши опита, изпратилъ съ единъ воененъ корабъ Гай Волузенъ, когото смѣталъ, че е подходящъ да направи разузнаване и му поръчалъ, следъ като огледа всичко, да се върне веднага при него. Самъ той съ цѣлата си войска се отправилъ за земята на моринитѣ,¹⁾ понеже отъ тукъ разстоянието до Британия е било най-малко. Тукъ Цезаръ издалъ заповѣдъ да се събератъ въ пристанището всички кораби отъ съседнитѣ области и цѣлия флотъ, който билъ приготвилъ миналото лѣто за войната си съ венетитѣ.²⁾ Следъ като се събрали около 80 търговски кораби, и толкова военни, колкото смѣталъ, че ще му сж достатъчни за пренасянето на два легиона, останалитѣ военни кораби, които ималъ, ги разпредѣлилъ между квестора, легатитѣ³⁾ и префектитѣ⁴⁾ Къмъ това число се прибавяли и други 18 товарни кораби, които поради противния вѣтръ стояли на 8 мили разстояние отъ тукъ и не могли да влѣзатъ въ сѣщото пристанище; тѣзи кораби Цезаръ опредѣлилъ за конницитѣ. Останалата войска повѣрилъ на легатитѣ Квинтъ Титурий Сабинъ и Луций Аурункулей Гота, за да я поведатъ срещу менапитѣ⁵⁾ и срещу тѣзи области на моринитѣ, отъ които не дошли пратеници при него. На Публий Сулпиций Руфъ заповѣдалъ да пази пристанището съ толкова войници, колкото смѣта, че ще му сж достатъчни.

Най-после дочаквайки удобно за отплаване време къмъ полунощъ Цезаръ потеглилъ съ корабитѣ, като заповѣдалъ на конницитѣ да се отправятъ къмъ по-отдалеченото пристанище и тамъ да се качатъ на корабитѣ и да го последватъ. Докато тѣ действували по-бавно, Цезаръ съ първитѣ кораби стигналъ до Британия и забелязалъ, че въоръженитѣ войски на неприятеля сж струпани по всички височини. Естественото разположение на това мѣсто⁶⁾ е било такова, и скалитѣ така тѣсно обграждали морето, че отъ височинитѣ можело да се обстрелва цѣлия брѣгъ.

Когато Цезаръ разбралъ, че това мѣсто е съвсемъ неудобно за сли-

зане, хвърлилъ котва и до 3 часа следъ обѣдъ чакалъ докато дойдатъ и останалитѣ кораби. Следъ това свикалъ легатитѣ и военнитѣ трибуни¹⁾ и имъ обяснилъ какво е научилъ отъ Волузенъ и какво е желанието му. Напомнилъ имъ, че военното изкуство, и особено воюването по море, при което положението се измѣня бързо и непрестанно, изисква заповѣдитѣ да се изпълняватъ отъ всички правилно и на време. Следъ като ги изпратилъ по мѣстата имъ, Цезаръ дочакалъ едновременно и пожитенъ вѣтръ и прилив и далъ знакъ за трѣгване. Котвитѣ били вдигнати, флотътъ се отдалечилъ на около 7 мили отъ това мѣсто²⁾ и спрѣлъ предъ откритъ и равенъ брѣгъ.

Но варваритѣ разбрали кроежа на римлянитѣ и изпратили напредъ бързо конница и бойни колесници, съ които обикновено си служели въ сраженията, и като ги последвали съ останалата си войска, се опитвали да прѣчатъ на нашитѣ войници да слизатъ отъ корабитѣ.

Десантътъ срещналъ голѣми мъчности, защото корабитѣ поради голѣмината си могли да спиратъ само на дълбоко, а войницитѣ непознавайки мѣстото, трѣбвало съ пълни съоръжия рѣже и натоварени съ голѣмъ и тежъкъ товаръ да скачатъ отъ корабитѣ, да заставатъ твърдо на краката си всрѣдъ вълнитѣ и да се сражаватъ съ неприятеля. Варваритѣ пъкъ отъ сухата, или нагазнили малко въ водата, подготвени всецѣло и познавайки отлично мѣстността, можели смѣло да хвърлятъ копията си и да вкарватъ въ водата свикналитѣ си коне.

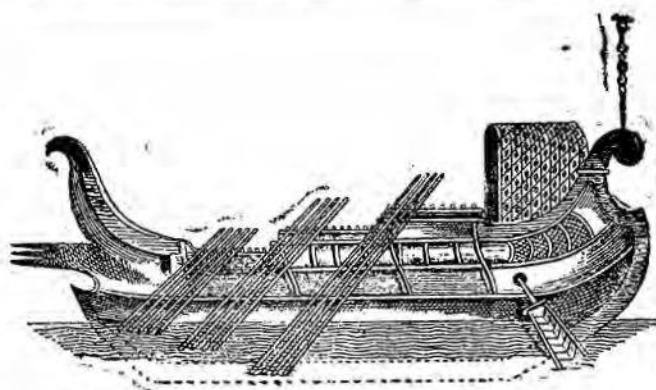
Нашитѣ войници убъркани отъ всичко това, а най-вече незапознати съ този видъ битка, не проявили бързината и устремъ си, съ които обикновено се отличавали въ пешитѣ сражения.

Когато Цезаръ забелязалъ това, веднага заповѣдалъ на военнитѣ кораби, чиито видъ правѣлъ по-силно впечатление на варваритѣ, и подвижността имъ била по-голѣма при маневрирането, да се отстранятъ малко отъ търговскитѣ кораби и да се отправятъ съ гребла и заематъ позиция срещу незащитения³⁾ дѣсенъ флангъ на противника, и отъ тамъ да го отблъснатъ

¹⁾ Трибуни—висши офицери

²⁾ Зап. отъ Дувъръ

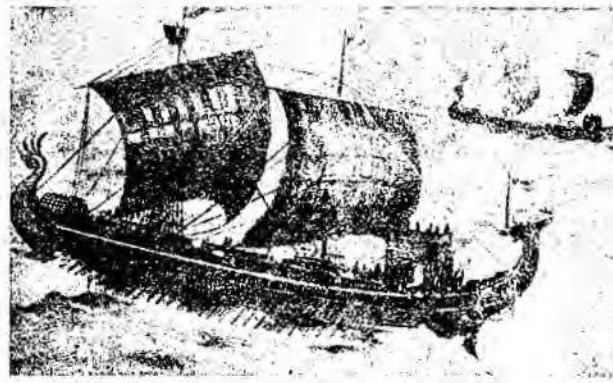
³⁾ Войницитѣ носѣли щита си на л. ръка и закривали само л. страна, като оставяли незащитена дѣсната.



РИМСКА ТРИРЕМА ОТЪ I В. ПР. ХРИСТА

и отхвърлятъ назадъ съ прашки, стрели и машини за хвърляне на камъни. Тая маневра излѣзла сполучлива и полезна за нашитѣ, защото варваритѣ, уплашени отъ вида на корабитѣ, отъ тѣхното придвижване съ гребла и отъ непознатия видъ на бойнитѣ машини, се спрѣли, и макаръ и малко, все пакъ, отстъпили.

Но когато нашитѣ войници се бавѣли да скочатъ въ водата най-вече поради дълбочината на морето, знаменосецътъ, който носѣлъ орела¹⁾ на 10. легионъ, следъ като се помолилъ на боговетѣ, постъпката му да излѣзе успѣшна за легиона, извикалъ на другаритѣ си: „Войници, скачайте, ако не искате орелътъ да попадне въ ръцетѣ на неприятеля, защото азъ ще изпълня дълга си къмъ държавата и военачалника“. Едва извикалъ това съ високъ гласъ, той скочилъ отъ кораба и понесѣлъ орела срещу неприятеля. Тогава нашитѣ войници увещавайки се единъ другъ да не допускатъ такъвъ позоръ за легиона си, всички скочили отъ кораба. Когато войницитѣ отъ съседнитѣ кораби ги видѣли, и тѣ ги последвали и се насочили срещу неприятеля.



РИМСКА БИРЕМА ОТЪ I В. ПР. ХРИСТА

Започнало се упорито сражение и отъ дветѣ страни. Все пакъ, нашитѣ войници много се убъркали, защото немогли да запазятъ редичитѣ си, нито да устояватъ здраво,

¹⁾ Знамето на римската войска е било разперенъ орелъ на висока върлина.

¹⁾ Морини — белгийското племе, обитавало до сегашното морско градче Булонъ.

²⁾ Венети — племе на холандското крайбрежие.

³⁾ Квестора и легатитѣ сж военни офицери, помощници на началника.

⁴⁾ Префектитѣ сж началници на отдѣлнитѣ родове оржжие.

⁵⁾ менапи—племе въ сев. Галия

⁶⁾ Сегашното пристанище Дувъръ

ните пъкъ да следватъ своитѣ знамена, а единъ отъ единъ корабъ, другъ отъ другъ, се нареждали подъ първото знаме, което имъ се изпрѣчвало. Неприятелитѣ пъкъ, познавайки добре всички плитковини, щомъ забелязвали отъ брѣга, че нѣкои войници излизатъ отъ корабъ отдѣлно отъ частта си, спускали се на конетѣ си къмъ неочакванитѣ нападения, и едни обграждали, а други сразявали отъ къмъ незащитената имъ страна съ копията си.

Когато Цезаръ забелязалъ това, заповѣдалъ да напълнятъ съ войници наблюдателнитѣ корабчета и лодкитѣ на военнитѣ кораби, и щомъ забележатъ, че нѣкъде дебаркирашитѣ войници се намиратъ въ затруднение, да имъ се притичватъ на помощъ.

Нашитѣ войници, щомъ излѣзли на сушата и всѣки се присѣдинилъ къмъ своята частъ, нападнали неприятеля и го обърнали въ бѣгство. По-далече не могли да ги преследватъ, защото корабитѣ, на чиито бордове се намирали конницитѣ, не могли да запазятъ правата посока и да стигнатъ до острова. Това е била единствената несполука въ иначе прочутото военно щастие на Цезаря.

Неприятелитѣ, надвити въ сражението, веднага щомъ се свързали отъ бѣгството си, изпратили при Цеза-

ря пратеници за миръ. На четвъртия день отъ сливането на войскитѣ въ Британия 18-тѣхъ кораби, за които се спомена по-горе, и които били взели на борда си конницитѣ, тръгнали при слабъ попътенъ вѣтеръ отъ пристанището на континента. Когато вече приближили до Британия и се виждали отъ нашия станъ, внезапно избухнала толкова силна буря, че нито единъ отъ тѣхъ не можалъ да продължи пътя си, а едни се върнали обратно, отъ кждето били тръгнали, а други, изтласкани къмъ по-долнитѣ части на острова, ако и напълнени съ вода, сполучили да хвърлятъ котва. Но поради лошото време презъ нощта, тѣ били отново отвлѣчени въ морето и трѣбвало да се отправятъ къмъ континента.

По това време се случило и пълнолуние, а въ такива дни приливитѣ и отливитѣ въ океана сж най-силни, но това нашитѣ войници не знаели. Ето защо, вълнитѣ напълнили военнитѣ кораби, съ които Цезаръ смѣталъ да върне войскитѣ си, които билъ изтеглилъ на сушата, а бурята почнала да блѣска търговскитѣ кораби, които били вързани на котва, безъ да даде възможностъ на обслугитѣ имъ да имъ помогнатъ. Много кораби били разстрошени, а останалитѣ били негодни за плаване, защото загубили корабнитѣ си вжжета, котвитѣ и

другитѣ съоръжения. Върѣдъ войската настанало смущение — нѣщо, което било естествено да се случи. И наистина, други кораби, съ които да могатъ да се върнатъ, е нѣмало, а имъ липсвало и всичко, което имъ било нужно за поправката на повреденитѣ кораби. Сжщо така тѣ нѣмали приготвена храна, за да могатъ да приизумватъ въ тѣзи мѣста, тъй като предварително били решили да прекаратъ зимата въ Галия. Тогава Цезаръ почналъ да събира припаси, и всѣкидневно въ лагера се трупали житни храни, събирани отъ близкитѣ ниви. Дървениятъ материалъ и меднитѣ части отъ най-повреденитѣ кораби се използвали за поправката на по-слабо повреденитѣ. Всичко, което още имъ било необходимо, Цезаръ заповѣдалъ да се достави отъ континента. И така, при усърдното, сътрудничество на войникитѣ и при загубата само на дванадесетъ кораби, останалитѣ били направени годни за отплаване. По това време отъ страна на неприятеля били изпратени отново пратеници за миръ. Цезаръ сега удавоилъ броя на заложникитѣ, които по-рано билъ по-искалъ, и решилъ да ги отнесе съ себе си. Самъ, дочаквайки удобно време, малко следъ полунощъ отплавалъ съ корабитѣ, и всички стигнали благополучно до континента.

М. Мирчевъ

МЛАДЕЖКО ТВОРЧЕСТВО

МОРЯШКИ ОБЕТЪ

Азъ нося съ гордостъ името морякъ.
Душата ми е волна и свободна.
Крепителъ съмъ на роденъ, морски стягъ,
Обичамъ само тебъ — стихия водна!

Азъ знамъ, че много горести се криятъ
срѣдъ тебъ, море, срѣдъ твоитѣ вълни,
че моятъ гробъ цвѣтя не ще обвиятъ,
не ще го топятъ майчини сълзи.

Но сжщо знамъ безкрайно да обичамъ
родината, любимия ни царъ.
Живота си съ готовностъ тѣмъ обричамъ,
сърдцето си поднасямъ въ синовенъ даръ.

Заклевамъ се и давамъ днесъ обетъ,
че младостъ, сили и живота си ще дамъ
за сбъждане священния заветъ,
написанъ отъ дѣдитѣ ни съ духъ и пламъ!

Петко Боневъ

НЕ ПЛАШАТЪ НИ!

Не плашатъ ни вълнитѣ разбѣснѣли,
Не плаши ни и бурното море!
Напредъ, и все напредъ, другари смѣли!
Напредъ, дългѣтъ отечественъ зове!

Ний чакаме на поста си готови
Всрѣдъ буритѣ съсъ жаръ да полетимъ.
За тебъ, Родино мила, сме готови
Навѣкъ вериги робски да строшимъ.

Съсъ воля твърда катъ скала
Духѣтъ моряшки въ насъ калимъ,
Калимъ съсъ огненъ пламъ въ борба
Врагѣтъ коваренъ да сразимъ.

Калимъ духѣтъ си съ въра и любовъ
Готови всѣки мигъ да полетимъ
Въ родното море, и подвигъ новъ
За тебъ, Родино мила, ний градимъ.

Ний горди сме, че нѣкъде далечъ
Морето бурно ще ни приюти
И гробъ безкрѣстенъ ще намиримъ ний
Въ покоя на студениитѣ води! А. Пиронковъ

В Е С Т И

Въ брой 70. отъ 6. май на вестникъ „България“, органъ на общия съюзъ на запасното войнство, е обнародвана статията отъ г. П. Н. Търновски, въ която се изтъква, че надъ хиляда километра отъ границитѣ на България сж водни, и че създаването на единъ нароченъ институтъ за морско правни и стопански проучвания е належаща необходимостъ.

Въ 29 точки сж набелязани задачите на въпросното учреждение.

Отъ името на съюза „Морски техникъ“ — варненски клонъ, на 30. май кап. лейт. В. Паспалеевъ, гл. редакторъ на сп. „Морски съговоръ“, говори на тема „Борбата за морските пжтища“.

Отлично запознатъ съ морските въпроси, сказчикътъ проследи историческия развой на домогванията къмъ морска мощъ, описа видоветѣ бойни кораби и тяхното участие въ съвременното свѣтлово състезание на море и посочи почетното мѣсто на подводника при изтъгване на крайната победа.

Масово посетената сказка бѣ единъ лжчъ на морска просвѣта, отъ която въ нашето общество се чувствува насаждаща потребностъ — и почиътъ на съюза „Морски техникъ“ за нейното уреждане е навремененъ и смисленъ.

На 14 юни, съ скромно тържество биде спуснатъ на вода въ варненското пристанище 40-тонниятъ моторенъ вътрѣшенъ „Победа“, притежание на акционерното дружество за корабостроене и мореплаване „Български корабъ“ — Варна.

Организацията на българската младежъ „Бранникъ“ въ своето голямо народностно възпитателно дѣло отглежда подобаваща преднина на водния спортъ, като сръдство не само за тѣлесно и духовно закрепване, но и за приобщаване на българитѣ къмъ морето.

Въ изпълнение на тази задача, областното бранническо воеводство въ Варна направи първата творческа стъпка на 16. юни, Рождениятъ день на Н. Ц. В. Престолонаследника князь Симеонъ Търновски, съ тържественото освещаване и кръщаване по установена програма на даанадесетъ спортни браннически лодки.

Тържеството, което бѣ предавано по радио „Варна“, се състоя на брѣга предъ Севернитѣ морски бани при участието на представителитѣ на официалната властъ и родолюбивитѣ организации, хилядно гражданство, бранници и единъ отредъ гостуващи въ Варна Хитлерови младежи.

Въ произнесенитѣ слова стѣ името на войската и главния щабъ на „Бранникъ“ убедително се подчерта, че завладяването на воднитѣ простори съ всичкитѣ сръдства и възможности е дългъ на българитѣ при изграждането величието на обединена и благоденстваща България.

Лодкитѣ носятъ имената на чинове отъ родния воененъ флотъ, загинали при изпълнение на служебния си дългъ.

Окриляни отъ духа на безсмъртнитѣ морски херои, на младитѣ бранници предстои да следватъ тяхния борчески пжтъ, за да направятъ родолюбски жертвенъ влогъ за всестранното и морско преуспѣване на България, съгласно вѣрховната повелъ на „Бранникъ“.

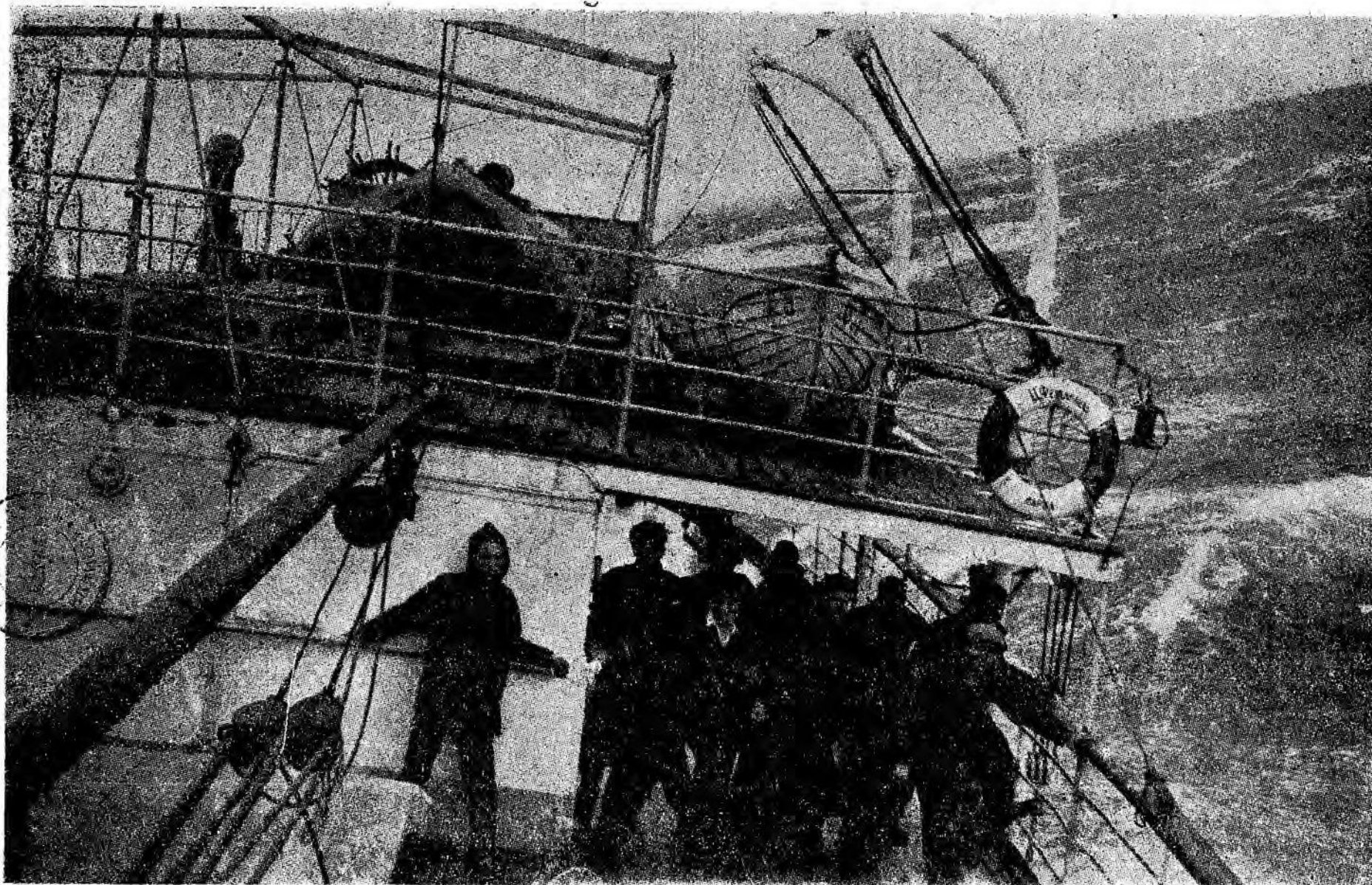
Л О Ц И А

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

1. Служителитѣ при Морската строителна секция, Варна 1340 лв.
 2. Вѣра Александр., София 182 „
 3. Методи Димовъ, село Ковачевци 150 „
 4. Христо Поповъ, с. Долна Орѣховица, Г. Орѣховско . 140 „
 5. Геор. Дандановъ, София 100 „
 6. Рахневъ, Разградъ . . . 100 „
 7. Петъръ Колевъ, Добричъ 60 „
 8. Христо Христовъ, Варна . 50 „
 9. Ст. Николовъ, Гор. Джумая 50 „
 10. Григоръ Ивановъ, стражаръ, М. Търново . . . 50 „
 11. Христо Кировъ, Търново, 50 „
 12. Весел. Бърневъ, Варна . 50 „
 13. Каню Гайдарски, с. Ликъ, Врачанско . . 30 „
 14. М. П. Ивановъ, Варна . . 30 „
 15. Стоянъ Г. Стояновъ, кв. Аспарухово, Варна . 30 „
 16. Желю М. Желевъ, с. Новградецъ, Варнен. . 20 „
 17. Пеню Тодоровъ, с. Тромково, Ст. Загорско 20 „
 18. Абонатъ № 6545, София . 20 „
 19. Петъръ Тод. Петровъ, с. Лозница 15 „
- (Следва)

Всички суми за „Морски прегледъ“ да се изпращатъ чрезъ пощ. чекова смѣтка № 8540, а писма, ръкописи и пр. — до пощ. кутия № 84 — Варна.

ТОЗИ БРОЙ 180. СЪДЪРЖА: Гордата скръбъ на Нипонъ — уводна статия; Едно бойно кръщение — Черноморецъ Храбъръ; „Борисъ“ и „Варна“ — превозни кораби презъ Балканската война — контъръ адмиралъ о. з. Сава Н. Ивановъ; Търси се подходящъ корабъ — Д-ръ Х. О. Веземанъ, прев. Е. Христовъ; Американското корабостроене въ свѣтлина — Д-ръ Хербертъ Гросъ; Великиятъ съвремененъ адмиралъ Дьоницъ — отъ нѣмски източникъ, Евстати Василевъ; Човѣкъ въ морето — Ангелъ Симеоновъ; Десанти въ древността — прев. отъ латински, М. Мирчевъ; Стихотворения; Вести. Въ съдържанието — нарочниятъ фоторепортажъ „Търговскиятъ морякъ въ миръ и въ война“.



Смѣли и доблестни, тѣ слушатъ пѣсенъта на бурното море, както нашитѣ юначни дѣди слушаха пѣсенъта на хайдушкия балканъ...

Къмъ фоторепортажа въ този брой