

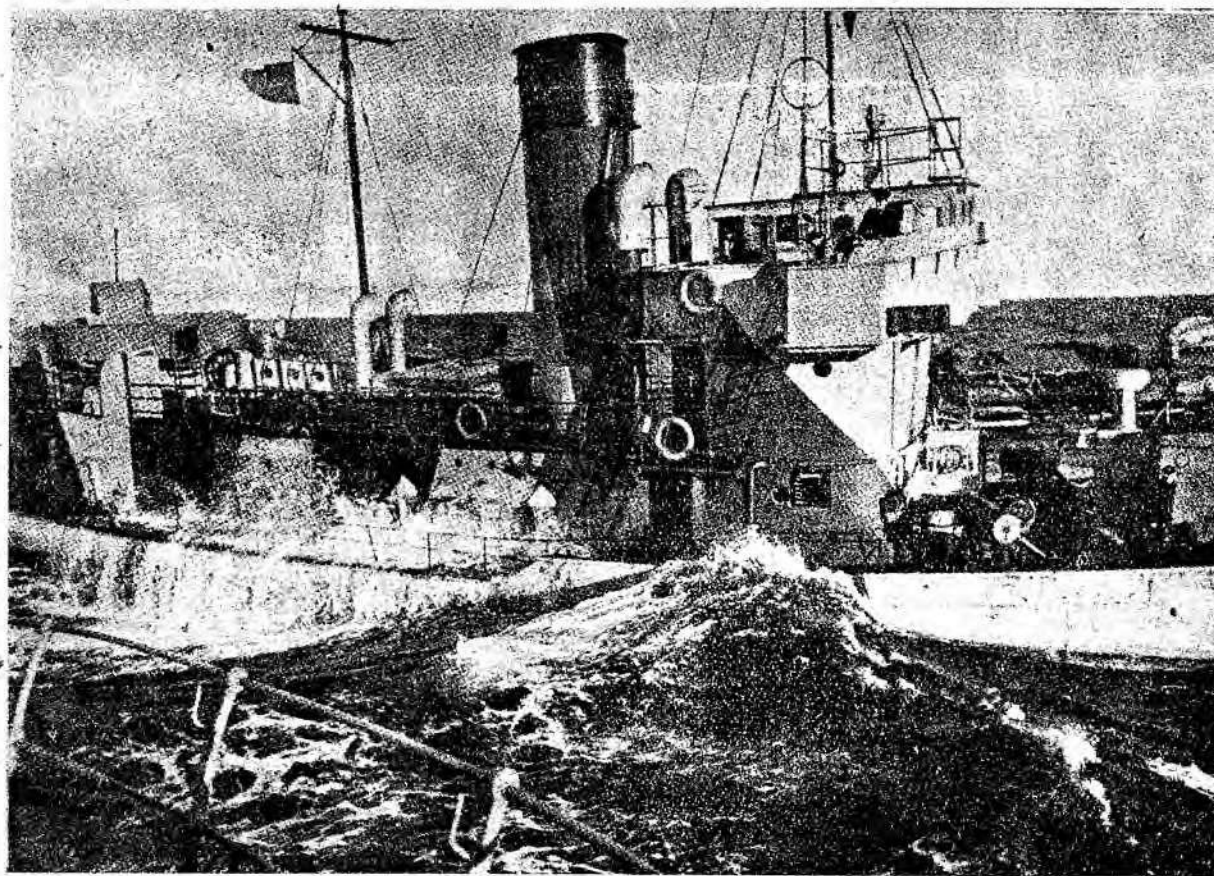
1780 - ТУКЪ-Общинската градска
библиотека

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

МЕСЕЧНО СПИСАНИЕ
ЗА МОРСКА ПРОСВѢТА

Година X. брой 185. Варна, 1. февруари, 1944. г. Ръководи уредническо тѣло. Редакторъ Крумъ Кънчевъ

ЧРЕЗЪ МОРСКИ ВЪЗХОДЪ—КЪМЪ ВСЕСТРАННО ПРЕУСПѢВАНЕ



НА ВЪРНА СЛУЖБА ОТЪ МОРЯШКИЯ ПОСТЪ

ИЗПОЛЗУВАНЕ НА МАТЕРИАЛИ ОТЪ „МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“ ЗА ОБНАРОДВАНЕ ВЪ ВЕСТНИЦИ И СПИСАНИЯ ИЛИ РАДИОПРЕДАВАНЕ СЕ
ДОПУЩА САМО СЛЕДЪ НАРОЧНО ПИСМЕНО РАЗРЕШЕНИЕ ОТЪ УРЕДНИЧЕСТВОТО

ПОБЕДА ИЛИ СМЪРТЬ!

Въ своето въковно съществуване българският народ е изживял не една и две епохи на борби и изпитания, когато е давал нечетни неоспорими доказателства за своята чудна жизнеспособност и пословична упоритост. Съ открито чело и гордо сърдце той може да застане предъ свѣта и високо да заяви, че нито едно позорно петно не е принизило неговото народностно достоинство. Съ крилатъ и свѣтълъ духъ на доблестенъ борецъ и творецъ на своята историческа участъ, българинътъ е превъзможвалъ всяка буря и кървавъ опустошителенъ потокъ, безсилни да сломятъ неговата неизчерпаема мощъ, да сковатъ стихийно устремния му полетъ. При това, никога българинътъ не е бягалъ отъ борбитъ, колкото и да сж страхотно тежки и убийствено продължителни, следъ като съ безпогрѣшенъ устъ и ясновидско прозрение ги е осъзналъ и преценилъ като единствена възможностъ за народностно благоденствие и възходъ.

Днесъ България е въ борческо напрежение поради своето сътрудническо участие въ безпримѣрно великото сблъскване между два свѣта и два свѣтогледа. Приобщена къмъ идеологията на новия редъ въ Европа и въ свѣта, застанала въ стоманено неразбиваемитъ редици на своитъ храбри съюзници, нашата Родина съ себежертвена готовностъ поднася своя цененъ приносъ, дълбоко убедена, че осъществено народностно обединение въ предѣлитъ на свободна българска държава ще пребже само съ завоюване пълна победа надъ врага.

Ето защо, ако нѣкога знамената на нашитъ бунтовници срещу гнета на черното робство плющѣха съ призивно пламеннитъ слова „Свобода или смъртъ“, днесъ на българския трибагренникъ сж изписани съ всепожаряващъ огънь словата: „Победа или смъртъ!“ Съ неподражаемо красноречие тѣзи слова изразяватъ смѣлото и доблестно решение на единъ гордъ народъ и неговата гранитна воля до край да остане вѣренъ изпълнител на своето решение. Тѣ звучатъ и като едно проклятие къмъ всички врази, които съ разбойническа стѣпка биха дръзнали да осквернятъ свещенната земя отъ Черно море до Охридското езеро и отъ рѣка Дунавъ до Бѣло море, където живѣе цѣлокупниятъ български народъ свободенъ и единенъ, готовъ съ мечъ въ юнашка дѣсница да брани народностната си правда и да кове своята свѣт-

ла бѣднина.

Победа или смъртъ—това е надсловъ на тѣржествения борчески химнъ, който съ мощта на благовестие днесъ звучи вредомъ изъ нашата родна страна.

Съ неговиятъ творчески ритъмъ тракатъ машинитъ, подъ неговия вдъхновяващъ напоръ денонощно творятъ работницитъ, за които работилницитъ и фабрицитъ сж олтаръ за родинолюбска служба.

Този свѣтлозвученъ химнъ е ръководно начало за селянина, който неуморно бразди хлѣбородната угаръ и съ потъ и безмѣлно тѣрпение проправя пѣтя на идващия дългоочакванъ български денъ.

Учениятъ мжжъ, заплениенъ отъ величието на възродителния походъ на своето поколѣние, драговошно дарява съкровищата на знанието и дарбата за изтрѣгване жизнената победа.

И невръстниятъ юноша, и бѣлокоситъ старецъ еднакво сж обвързани съ невидимитъ духовни врѣзки на този всемогущъ химнъ: въ сплътеното единение на буйния възторгъ на младостта и смирената мѣдростъ на многолѣтния опитъ се ражда великата истина, че безъ победа—нѣма животъ.

Победа или смъртъ—съ това просвѣтлено отъ скръбната изживѣлица убеждение стискатъ пестници и изричатъ тежки проклятия българитъ, които дадохъ свидни кървави жертви и се лишиха отъ своитъ домашни огнища по време на позорнитъ вражески въздушни нападения надъ нашия прехубавъ престоленъ градъ.

Днесъ цѣлиятъ български въоръженъ народъ е на щрекъ: бдящъ отъ поста на своята клетвеновѣрна служба, родниятъ войскаръ изпълнява повелята на дълга. Подобно всеунищожяваща буря бушува въ себежертвениятъ гърди на този прославенъ боецъ огнеликата въра въ победата.

Съ пушка при нозе, той трепетно очаква часа, когато за лишенъ пѣтъ ще докаже предъ свѣта, че за българина нѣма срѣденъ пѣтъ, че той познава само „победа“ или „смъртъ“.

А родниятъ морякъ? — „Победа или смъртъ“! пѣе морето, „Победа или смъртъ“! предвещаватъ корабнитъ знамена, „Победа или смъртъ“! тупятъ моряшкитъ сѣрдца...

Тѣзи две сѣдбовни думи днесъ сж молитвата и хлѣба, честта и подвига на България!

„МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“

БЪЛГАРИЯ Е И ЩЕ БЪДЕ МОРСКА!

отъ капитанъ на море Д. Чакъровъ

Трудно, много трудно бѣше: гърците ни просто изгезаваха. „Това не е, говеда да пасѣшъ—ей гората! Тамъ върви! Защо си дошълъ морякъ да ставашъ, когато те бива само за чобанинъ?“—Тѣзи обидни упрѣци се носѣха постоянно изъ кораба. И най-мръсната, най-трудната работа бѣ отреждана за насъ. Нѣмахме мира. На български корабъ бѣхме роби на чужденците... така разправяше Бѣлокосиятъ.

—Комендантътъ и боцманътъ бѣха далматинци, при котлитѣ имаше нѣколко турци, а всичко останало бѣ гърци. Въ цѣлия параходъ само двама бѣхме българи. Говорѣше се грѣцки и турски... гласятъ споменитѣ на другъ ветеранъ.

Полека-лека ние се вмѣкнахме помежду имъ, измѣстихме ги и ги изхвърлихме напълно. Сега подъ развѣтото българско знаме плаватъ само българи, български духъ обитава нашитѣ кораби, българска дисциплина ги владѣе и звучната българска речъ се лѣе изъ всичкитѣ имъ жгълчета.

—Не, не говоря грѣцки!

—Чудно! Всички стари отъ вашитѣ знаеха грѣцки и ни бѣше много лесно, когато ни посещаваха карабитѣ ви, а сега никой отъ младитѣ не го знае! Трѣбва да го научите! Тѣзи думи се размѣнятъ днесъ между български моряци и мѣстни жители отъ грѣцкитѣ пристанища.

—Да, старитѣ знаеха грѣцки, защото тогава вие господствувахте. Тѣ бѣха ваши слуги, когато подеха борбата, и волю-неволю трѣбваше да го учатъ. Благодарение на тѣхъ, ние—младитѣ, сме господари на себе си и ние васъ ще научимъ да говорите български, вмѣсто ние да учимъ вашия езикъ!

Не ще може никой вече да каже, че България не заслужава море, защото не е съумѣла да използва тази частъ отъ него, която е притежавала. Не ще може никой да твърди и настоява, че не сме били годни за моряци!

Старитѣ обходиха всички кѣтчета на Черно-то и Срѣдиземно морета. Разведоха и насъ. Ние минахме вратата на океана. Вълнитѣ на Бискайска се разбиха въ стоманенитѣ чела на нашитѣ кораби. Виното на Франция зашумѣ въ честь на посещението ни. Лалетата на Холандия ни приветствуваха съ радости! Свѣтовнитѣ белгийски пристанища грабнаха съ нетѣрпение нашия товаръ и го разпратиха по свѣта. Съ наслада нѣмцитѣ запушиха тююна ни. Алчниятъ британецъ стрѣвно се нахвърли на нашето грозде, а данчанитѣ побързаха да закѣрмятъ кравитѣ си съ българско кюспе. Водитѣ на скандинавскитѣ фиорди чуха нашата речъ, и само всеилниятъ Марсъ попрѣчи на далечна Америка да види знамето ни въ свои води.

Стотици недоумяващи уста сричаха името на непознатото пристанище „Бафа“. Хиляди очудени очи питаха: чие е това знаме?

Днесъ тѣ знаятъ, че Бафа е Варна—бисерътъ на Черно-то море и че той принадлежи на короната на българския царъ. Днесъ тѣ не само познаватъ знамето на България, но и знаятъ какъвъ е българскиятъ народъ.

Една шѣпа смѣли мжже раздра завесата на мрака и предубежденията и напомни на свѣта за единъ гордъ народъ. Тѣ разбиха домогванията на отровната пропаганда, изобличаватъ всички невѣр-

ни твърдения за насъ и сочатъ истината.

—Ние сме и ще бждемъ морска държава! Ние можемъ да бждемъ сѣщо тѣй добри моряци, както сме добри земеделци и войници!

Той доведе царствената Си съпруга по море, повѣрвайки я на български моряци, като презрѣ сигурността на желѣзния пѣтъ и краткостта на въздушния. По най-блѣстящъ начинъ Той подчърта, че България е свързала навѣки сѣдбата си съ водната стихия.

Българи, вие помните заветитѣ Му. Ще забравите ли и този за морето?

Вѣкове наредъ намъ бѣ съзнателно препятствуванъ допира съ водното царство. Неговитѣ дарове бѣха преднамѣрено оставени чужди и недостъпни за насъ.

Днесъ ние знаемъ тѣхната сладостъ и цена. Ние видѣхме какво огромно богатство представятъ тѣ.

Излѣзли победители въ борбата за завладяването имъ, двеста български моряци отъ безбръжността на морскитѣ простори, стѣпили здраво на своитѣ „търговски“ корита, ви заявяватъ, че българитѣ могатъ да владѣятъ морето съ успѣхъ, че бждещето на България лежи на него.

Въ миръ и бранъ ние доказахме това и го подчъртахме съ нашата кръвъ.

Въ миръ ние се състезавахме на мирновременна почва съ моряцитѣ на всичкитѣ страни, и никой неможе да се похвали, че ни е засрамилъ.

Днешната страхотна война ни наложи нови изпитания. Тя промѣни външния видъ на корабитѣ ни, постави орждия на палубата, измѣни търговския характеръ на стоката ни и ни отне и безъ това малкото ни спокойни минути. Ние пробиваме блокади, търпимъ нападения, отбраняваме се, и въпрѣки всичко, — побеждаваме. Съ убийствена яростъ Марсъ се нахвърли върху нашата малобройна дружина. Корабитѣ ни потъватъ подъ насъ, скѣпи другари загиватъ, но останалитѣ живи продължаваме нашия пѣтъ.

Бѣлокосиятъ — свидетел на нашитѣ борби и морски възходъ — загина всрѣдъ взрива на вражеското торпедо като истински морякъ и доблестенъ стражъ на Родината — следъ почти полу-вѣковна морска служба, загина на море. Загинаха и множество други. И тъкмо тѣхната хероична смѣртъ говори най-красноречиво, че българитѣ могатъ да бждатъ отлични моряци.

Днесъ, когато цѣлокупниятъ български народъ твори дѣлото на своето най-ново възрождение, и когато всѣки българинъ отърсва отъ себе си заблудитѣ и грѣшкитѣ на миналото, крайно време е да разтворите сърдцата си и да повѣрвате въ нашето, моряшкото вѣрую: България трѣбва да бжде, и ще бжде морска страна, защото нейното бждеще лежи на морето, защото народи безъ корабоплаване сѣ слуги на човѣчеството и защото е лѣжа—долна, безсрамна лѣжа,—че българинътъ не можелъ да бжде морякъ!

Накрай, нека за лишѣнъ пѣтъ бжде подчертано, че премина времето на думитѣ, разсѣжденията, опититѣ и колебанията, когато народътъ ни съ най-добритѣ творчески и борчески сили е стоялъ на сѣдбовния кръстопѣтъ между сушата и водата.

България е, и ще бжде морска!

ЛЮБОВТА НА МОРЯКА

от Стефанъ Дончевъ

Когато става дума за морето, само ония, които сж се обрекли въ служба нему, и които сж свързали живота си съ морските води, могат да почувствуват силата и величието на това понятие — „море“.

За мнозина морето е нѣщо далечно, оталѣчено, предъ което устата нѣмѣятъ, мисълта се стира, волята — сковава. Нуженъ е желѣзенъ чукъ, за да се разбие тази напластена отъ времето плесень, буенъ огънь, за да се стопи този сковаващъ волята обржчъ, саѣтълъ лжчъ, който да освѣти и обистри съзнанието, и най-после — мощенъ пламъкъ, въ който да изгорятъ всички предрасждѣци, сухоземни умувания и необяснимъ страхъ.

Чули сте, може би, да се пѣятъ много хвалебствия за това море, да се възвеличаватъ неговитѣ хубости до степенѣта на приказна девойка, която опиянява, завладява и погубва. Пѣли сте, може би, и вие за него. Но колцина отъ васъ сж си задавали въпроса: защо е всичко това, какво въ сжщностъ крие въ себе си това море?

Първомъ, морето се явява все така примамливо и прекрасно, както нея, — приказната девойка. Влюбишъ ли се истински въ нѣкоя чародейка, ти ставашъ безъ да щѣшъ нейнъ робъ, почвашъ да ѝ слугувашъ, да се опивашъ отъ любовта и красотата ѝ, да търпишъ нейнитѣ своеволни прищѣаки. А тя, чувствувайки силата на своето положение, ту съ усмивка усилва любовта ти, ту съ приструвка поставя на изпитание чувствата ти. И ти се опивашъ отъ любовъ или пламвашъ отъ яростъ, засиявашъ отъ неземно щастие или чезнешъ отъ убийствено отчаяние, искашъ да любишъ по-горещо, или завинаги да скжсашъ, но не можешъ: ти си нейнъ робъ!..

Така е и съ морето. Истинскиятъ морякъ е неговъ робъ и никога не може да се откаже отъ него, въпрѣки всичко...

Ти обичашъ горещо своята любима и си склоненъ да правишъ жертви за нея. Любовта въ жертви се познава, силата на живота не е въ словото, а въ дѣлото. Най-голѣмото дѣло не е ли жертвата? Истинскиятъ морякъ познава, изповѣдва и осжществява тази философия. Той е готовъ за жертви. Дава ги всѣкога и безъ разлика на стѣпени, когато обстановката и обстоятелствата наложатъ. За моряка между словото и дѣлото разлика не сжществува, защото неговата любовъ е чиста, велика, жертвена. Готовъ е да ѝ служи съ всички жертвенъ пламъ на своята моряшка душа. Той живѣе за нея и чрезъ нея. Тя за него е всичко и надъ всичко — любовта къмъ морето.

Любовта на моряка е всесилна. Тя побеждава всичко. Предъ нейната сила вѣтрове утихватъ, бури се спиратъ, вълнитѣ замиратъ и пжтътъ къмъ желания брѣгъ е по-ясенъ, по чистъ — корабътъ се понася леко напредъ.

Погледнете морето! — то носи смъртъ. Вижете кораба — тамъ е сжщински адъ: — буря, бѣсенъ вой на яростни вълни, всрѣдъ безбрѣжната стихия люде и корабъ сж въ немилость... Морякътъ се бори и проклина своята сждба и своята любовъ... Ти си склоненъ да мислишъ, че това е за последенъ пжтъ, че угасва любовта на моряка въ този день, къмъ това море... Всичко е свършено!..

Но ти може би не си се влюбвалъ до сега, за да говоришъ така. За тебъ, може би, любовта на моряка е необяснима... чужда.

Преминаватъ дни, животътъ разгрѣща нова страница за нови слова.

Сега слѣнце грѣе... Корабътъ лети напредъ... Нѣма хаосъ, нѣма проклѣтия, нѣма адъ... Усмивки и пѣсни, щастие и покой!.. Море, море, ти си сжщи рай, изтъканъ отъ злато и свѣтлина!

Разправятъ, че въ морето живѣли приказно красиви девойки съ неземна властъ — чудно красиви русалки съ блѣскаво-златисти коси и дивно хубави сини очи, очи слѣнца, очи звезди. Който ги видѣлъ, се влюбвалъ веднага въ тѣхъ, тръгвалъ да ги дири изъ морето — ставалъ морякъ.

Незнамъ вие дали сте ги виждали тѣзи странни сжщества, но застанете сутринъ рано, когато слѣнцето изгрѣва, предъ морето. Ще ги видите, може би... Нейде далече, чудно хубавитѣ имъ сини очи се сливатъ съ очитѣ на деня, а златиститѣ имъ коси се разпрѣсватъ по морската ширъ...

Или пжкъ застанете въ тиха нощъ предъ морския брѣгъ. Ще чуете глухия и таинственъ шепотъ на кжпщи се русалки, ще се опиеете отъ тѣхната дивна пѣсенъ и вие може би ще се влюбите. Казвамъ може би, защото стоите само на брѣга. Влѣзте навжтре и по-навжтре въ морето. Все по-добре ще ги чувате. Все по-силно ще се влюбвате. Ще станите морякъ!

Но виждамъ, че ти се страхувашъ, въпрѣки тревожнитѣ трепети на твоето сѣрдце, и не смѣешъ да дойдешъ даже до брѣга, не дръзвашъ да погледнешъ дори морето. Тогавъ бжди увѣренъ, че никога не ще видишъ чудно хубавитѣ русалки съ очи звезди и руси коси, никога не ще чуешъ тѣхната дивна пѣсенъ, не ще можешъ да обичашъ, не ще се влюбишъ. Нѣма да станешъ морякъ, защото не си склоненъ да направишъ най-малката жертва — да превъзмогнешъ страха, а морето страховци не търпи...

Не всѣки познава любовта, защото тя е Божий даръ.

Нѣкои страдатъ отъ това, че не познаватъ любовта, други — защото не могатъ да се освободятъ отъ нейния пленъ.

За моряка любовта е радостъ и страдание едновременно. Тя му носи щастие и беда. Границата между тѣзи крайности не се знае, нито пжкъ — какво кога ще настжпи. Монетата има две лица, и когато се хвърли, не се знае на коя страна ще падне. Впрочемъ, има ли значение, коя отъ странитѣ ще бжде: — радостта или страданието? Та нали и двѣтъ сж монетата? А то е все сжщо и съ любовта, която е двулика и многолика — и все пакъ — любовъ.

Морякътъ не познава сивия безличенъ и еднозвученъ животъ, не познава правата чѣрта. Неговиятъ пжтъ е крива съ различни стойности въ различни времена, неговиятъ животъ е буря съ саѣтли проблемъсци.

Моряшкото сѣрдце е голѣмо. То е готово да побере радостъ и страдание, щастие и беда, да тупти лудо предъ блѣска на красотата и да замира плахо предъ ужаса на хаоса. Моряшката ду-

ша е възвишена. Затова морякът е способен да се смее до безумие, — обхванат от радостта, и да плаче до замиране на сетния си дъх, когато е завладен от скръбта.

Такава е и моряшката любов!...

Вие, людег от сушата, може би недоумявате и се чудите на тази странна, необикновена любов. Помнете се да превъзмогнете всички сухоzemни прѣчки, да се запознаете и се сродите с

моряците, да се оближите с морето, и ще разберете всичко. Ще се влюбите тогава горещо в морето тъй, както никога не сте се влюбвали и ще трѣгните подобно на много влюбени да търсите чудно хубавитѣ руселки, които населяват единствено синитѣ води.

Дали ще ги намѣрите — неznamъ. Но бждете утѣрени, че ще заживѣете новъ животъ, че ще станите морякъ!...

По пѣтя на капитанъ Списаревски

отъ Щерю К. Щеревъ

Много бѣха изпитанията, презъ които премина българскиятъ народъ, за да получи най-ценното благо — своята свобода. Съ своя борчески духъ и неустрашима храбростъ българскиятъ войникъ ороси съ скъпата си кръвъ полята на Тракия, светитѣ земи на Македония и златнитѣ ниви на Добруджа. Низа свѣтли страници записа той въ своята история: Одринъ, Тутраканъ, Чаталджа, Первели. Имена-епопеи, които винаги ще напомнятъ на младитѣ български поколѣния, че тѣ сж наследници на единъ малкъ, но храбъръ, и знаещъ да пази своята национална честъ и свобода, народъ. Всички тѣзи борби, които нашитѣ бащи и братя съ достоинство изнесоха, калиха народа ни и го утѣриха за сетенъ пѣтъ, че България е непобедима. Наследници на тия, презиращи смъртта, мже сме и ние — днешнитѣ и утрешнитѣ пазители на Обединена България.

Въ днешната война Отечеството ни отново е изправено предъ тежкитѣ изпитания на сѣдбоносни задачи. Отново коварниятъ врагъ се мжи да убие вѣрата въ свѣтлото ни бждеше, да сломи духътъ ни. Но едно не взима той предвидъ: народътъ ни е застаналъ твърдо на своя постъ около трона на младия ни Царь. Българскиятъ войникъ може да е съ пушка при нозе, но всѣки мигъ той е готовъ да вземе „за стрелба“, и не страхувайки се отъ смъртта, да защитава до последна капка кръвъ Царь, Родина, и домъ. Българскиятъ народъ е преживѣлъ много тежки изпитания, но той е готовъ да понесе още по-голѣми такива. Той ще понесе скъпитѣ жертви, които дава, съ твърдостъ, но не ще отстъпи крачка назадъ отъ пѣтя, който самъ си е избралъ.

Ето съ тия чувства живѣ и умрѣ и хероятъ летецъ капитанъ Списаревски — първата българска жива торпила. Синъ на златна Добруджа, той бѣ откърменъ съ умраза къмъ всѣки, който посегне на всичко, що е българско. За него най-светото нѣщо бѣше величието на България, най-ценното — живота на всѣки българинъ, но не и неговия собственъ животъ. Въ неравния бой съ неприятелскитѣ въздушни терористи, показвайки, че българитѣ знаятъ да пазятъ както родната земя, тъй и родното небе, той съ ясното съзнание, че умира, но умира за величието на България, се хвърли устремно съ своя самолетъ върху неприятелската летяща крепостъ. Неприятелътъ бѣше изуменъ. Той познаваше храбростта на българина, но не знаеше, че е храбъръ до безумие. Не знае сжщо, че въ жилитѣ на всички българи тече кръвъ както тая на капитанъ Списаревски, кръвъ, която ние сме готови да пролѣмъ всѣки мигъ.

Съ постигнатото обединение България е велика и мощна. Днесъ ние слушаме пѣсенъта на бурното Черно море, а отъ югъ Егея отново милва съ

топлия си лѣхъ красивото ни Отечество. На северъ Дунавъ ни разправя за тутраканската епопея, а въ кристалния Охридъ се оглежда пакъ чистото българско небе. Вгледайте се добре въ роднитѣ брѣгове и вие ще забележите, че на тѣхъ, стисналъ здраво пушката, впилъ погледъ въ далечината, стои нашиятъ морякъ. Погледнете какъ малкитѣ ни военни корабчета бдятъ въ неуморна служба, борейки се съ морската стихия. Тѣ сж малки, но въ тѣхъ се крие мощниятъ духъ на българския морякъ. Той е възпитанъ съ подвига на капитанитѣ Добревъ и Куповъ. А какво да кажемъ за моряците отъ търговския ни флотъ: за тия неустрашими морски вълци, които развѣватъ и ще развѣватъ, въпрѣки всички опасности, българския свободенъ трицветъ по чуждитѣ морета? Тѣ показваха какъ се мре съ достоинство за Царь и Родина. Свидни жертви се откъснаха отъ тѣхнитѣ редици и за сетенъ пѣтъ тѣзи юначни мже доказаха, че българинътъ не се плаши отъ морето и че той е по-достоенъ да носи името морякъ, отколкото синоветъ на много по-напреднали морски народи.

Ти, бедна българска майко, чийто синъ загина въ обятията на морето, не плачи. Не проливай сълзи съ мисль за незнайния му гробъ. Знаемъ, че ти загуби най-свидното за тебе на този свѣтъ — чедото си. Знаемъ сжщо, че ти ситвърда като всѣка българска майка и си горда, че синътъ ти загина за величието на България. Той е щастливъ, че е прегърнатъ отъ любимото си море. А вѣчнитѣ му съпътници, блокрилитѣ чайки — сж винаги надъ него. Тѣ му разправятъ за твоето самообладание, а това го прави още по-щастливъ. Не се отчайвай, майко, а помни, че синътъ ти загина за величието на морска България.

Ти, свидно Отечество, надъ което вѣчно ще витае духътъ на първия български морякъ Царь Обединителъ Борисъ III, бжди гордо съ своитѣ синове! Днесъ едно безсмъртно име и единъ подвигъ се прибавиха къмъ твоето величие и слава. Съ свѣтлината на пѣтеводна звезда изгръ на родното небе името на капитанъ Списаревски, за да не угасне никога презъ идващитѣ дни.

Примѣрътъ на неговата саможертва е нѣшъ родинолюбски дългъ. Неговата вѣрна служба на Царь и Родина е наше убеждение, съ което ще осмислимъ всѣка стѣпка по своя жизненъ пѣтъ.

Единъ животъ за величието на България — бѣше мисльта и дѣлото на летецътъ-херой капитанъ Списаревски — първата жива торпила на родното българско небе.

Единъ животъ за величието на България — е вѣрата и мечтата на българския морякъ, следващъ пѣтя на капитанъ Списаревски и изричащъ клетвено обещание: по неговия великъ примѣръ да бжде жива торпила на родното българско море.

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

ВОЙНАТА ВЪ ИЗТОЧНА АЗИЯ

отъ морски капитанъ фонъ Ротсманъ

Когато на 27. май, възпоменателния ден на морската победа при Цушима, Япония тържествено отпразднува „деня на флота—1943 год“, военният флот на Тенно имаше вече задъ себе си цѣла редица значителни морски и въздушни битки, които бѣше изнесълъ отъ деня на миналогодишното праздненство.

Тѣзи боеве бѣха изнесени предимно въ пространството на Меланезия, въ водитѣ на Тихия океанъ, където противникътъ нѣколкократно бѣше нападателъ, тъй като искаше да премине къмъ едно нападателно водене на войната за отстраняване на увеличаващата се заплаха на австралийските пристанища и срещу японската система на завладяване морски бази. Никоя отъ множеството битки, които сж алѣзли въ историята на японската морска война подъ наименованията: „морската битка въ Кораловото море“, „първи втори и трети морски бой при Саломоновитѣ острови“, „битката въ южната частъ на Тихия океанъ“ и пр., не може да се сравнява съ голѣмия морски бой отъ 25.V.1905 г., който издигна Япония до висотата на една велика морска сила. При все това, обаче, тамъ където, въ днешно време, бойни отреди отъ стопанския флотъ се налагаха да се сблъскатъ съ често пжти превъзхождащи ги по сила американски противници, неприятелътъ претърпяваше чувствителни загуби, и затишието, което се наблюдава въ Тихия океанъ отъ известно време между морските сили на дветѣ страни, е сжщо доказателство за отслабването на стоваренитѣ въ пространството на Меланезия бойни части отъ американския флотъ, на който липсватъ самолетоносачи, тъй като въ тѣзи боеве той понесе чувствителни загуби точно отъ тоя родъ найважно морско оръжие.

Даже и тогава, когато поставенитѣ цели по нѣкога не можеха да бждатъ постигнати вследствие на една разумна съобразителностъ да бждатъ запазени собственитѣ сили и препратени на други морски фронтове, както наприм. Тулаги, Гвадалканаръ и Роселовитѣ острови по тия или подобни съображения бѣха изоставени на неприятеля, то ясно е, че въ рамкитѣ на голѣмитѣ стратегични задачи, които бѣха поставени на японския воененъ флотъ, ръководството винаги си е запазвало възможността да диктува на неприятеля закона за военнитѣ действия.

Ясно става сжщо, защо императорската глава на квартира взе поводъ въ тоя денъ да излѣзе предъ така много гордия съ постиженията на своя флотъ японски народъ и предъ свѣтовната общественостъ съ единъ прегледъ на неговитѣ бойни осъществявания отъ началото на източно-азиатската война и особено отъ миналогодишното празнуване деня на флота.

Споредъ обнародванитѣ на 27. май статистични данни, отъ японския воененъ флотъ сж били потопени или повредени:

а) Отъ началото на войната: 24 бойни кораби, 15 самолетоносачи, 70 кръстосвачи, 388 военни кораби отъ други типове, както и 488 търговски кораби.

Други 503 търговски плавателни сждове сж били пленени, 327 неприятелски хвърчила сж били свалени изключително отъ флотската авиация, отъ които 161 повредени.

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

б) Отъ горнитѣ данни загубата презъ времето отъ празника на флота презъ 1942 год. до 27.V.1943 год. възлизатъ, както следва. Потопени единици: 5 бойни кораби, 5 самолетоносачи, 40 кръстосвачи, 32 разрушители, 78 подводници, единъ минохвъргачъ, 13 моторни торпедни лодки 1 специаленъ корабъ. Повредени единици: 6 бойни кораби, 4 самолетоносачи, 13 кръстосвачи, 17 разрушители и 1 минохвъргачъ.

Високото число отъ 2,215 унищожени и 324 повредени неприятелски самолети доказва само вѣрността на извода, че срѣдецътъ на тежестта на бойнитѣ действия въ меланезийското пространство е лежалъ най-вече въ въздушнитѣ сили, които така упорито сж се противопоставяли на силно превъзхождащия ги американски противникъ, докато най-сетне биде постигнато въздушното господство надъ водитѣ и островитѣ на Тихия океанъ.

Две важни събития придадоха на флотския празникъ презъ 1943 година значението на едно особено свето възпоменание: херойската смъртъ на началника на японския флотъ — великия адмиралъ Йамомото и хероичната саможертва на флотскитѣ войски въ Алеутския островъ Ату.

Възпитанъ въ духа на единъ непрекъснатъ боевъ устремъ, съ който се отличаваше неговиятъ възвишенъ кумиръ — великиятъ адмиралъ Того, победителъ при Цушима, и който създаде неговата безсмъртна слава, великиятъ адмиралъ Йамомото водѣше морските сили на Япония отъ победа къмъ победа; защото той знаеше да поддържа у всички морски войски живъ бойния духъ на Цушима: примѣрътъ съ неговата лична и беззаветна пожертвувателностъ и за напредъ ще подбужда военния флотъ къмъ велики дѣла и готовностъ за саможертва. Въ деня на празника на японския флотъ, когато последниятъ съ скръбъ и съ чувство на особена почитъ си спомняше за падналия херой, бѣше вече известно, че гарнизоннитѣ войски въ най-западния алеутски островъ Ату едва ще могатъ да устоятъ още нѣколко дни предъ напора на превъзхождащия ги десеторно по численостъ неприятелъ.

Отъ 12. май нататъкъ, денътъ, въ който американски десантни войски, подпомогнати отъ неблагоприятното време и отъ артилерията на прикрити войски, успѣха да слѣзатъ по брѣговетѣ на о-въ Ату, състоящата се отъ 2,000 души отбрана, надѣвайки се изключително на себе си, все пакъ се опита да се съпротивлява. Нападението на американцитѣ не бѣше изненадващо за японското морско ръководство. Още въ началото на месецъ май началникътъ на японския воененъ пачатъ полковникъ Яхачи въ единъ прегледъ на военното положение въ северния Тихъ океанъ обърна внимание върху едно изявление на командувашия американския флотъ въ Тихия океанъ адмиралъ Нимицъ, въ което се говорѣше за една лѣтна акция на американския флотъ за изгонване на неприятеля отъ островното предмостие на Алеутитѣ.

Завземането на о-въ Адакъ, принадлежащъ къмъ групата на Андреановитѣ острови (октомври 1942 г.), както и на о-въ Амчитка (януари 1943 г.) бѣше необходимо за изграждане на американскитѣ въздушни бази и наложително преди да се завладѣятъ други въздушни бази въ окупирани отъ Япония Алеутски острови.

Групови въздушни нападения върху островите Киска и Ату образуваха началото на главното нападение, наложено срещу о-въ Ату. Срещу американците, слезли предимно по горните брѳгове, се откри съ подвижна защита от една отдалечена от брѳговете отбранителна линия упорита съпротива, и тамъ бѳха нанесени на неприятеля такива загуби, че той—ако разбира се предприетата акция по начало не бѳше осждена на неуспѣх—се видѣ принуденъ да стовари голѣмъ брой подкрепителни войски.

Отъ 15. май нататѣкъ бѳха стоварени за подкрепа на слезилѣ въ северната частъ на острова американски бойни коли и други тежки военни съоржжения.

Седмици наредъ тукъ е била водена една жестока отбранителна борба отъ хероичните отбрана, при което била унищожена отдалечъ и отблизу почти една трета отъ слезилѣ 20,000 души американци. Следъ едно последно нападение отъ заетѣ въ последно време позиции, срещу главното неприятелско ядро най-сетне презъ нощта срещу 29 май се прекъснаха всѣкакви връзки съ хероичните защитници. Японската главна квартира съобщи на 30 май края на бойните действия въ о. Ату. Храбритѣ бойци подъ командата на полковникъ Янсуйо Ямацаки, които бѳха останали живи, се самопожертвуваха. „Ние отъ нищо не се боимъ така много, както отъ безчестието и сме решени да гледаме смъртта съ насмѣшка“—гласѣше последниятъ зовъ на полковникъ Ямацаки по радиото. Тази акция срещу о. Ату, чийто край донесе безсмъртна слава на защитниците, а на нападетеля, който срещу единъ неприятелски боецъ трѣбваше да противопостави десетъ американски бойци—безчестие, се обяснява най-вече съ решението на военния съветъ да проведе на източно-азиатския фронтъ една засилена дейность и да не се създава впечатление, че този боевъ театъръ се пренебрегва за смѣтка на европейския фронтъ. Въ тоя смисълъ направенѣтъ разсждения не сж лишени отъ основания, защото съ изключение на малкия, съ нищо не измѣнящъ общото положение успѣхъ въ юго-западната частъ на Тихия океанъ при заемането на юго-източните Саломоновы о-ви, Япония успѣ да завладѣе презъ единъ периодъ по-късъ отъ половинъ година пространството на юго-западния Тихъ океанъ. Единъ пробивъ въ тая сфера на владение и до днесъ не е извършенъ. Защо тъкмо северния Тихъ океанъ биде избранъ за развиване на исканата акция, не е мжно да се отгатне: премѣстването на неприятелските въздушни бази на по-предна линия погрѣшно се схваща, че фактически означава прикриване на едно предстояще по-голѣмо застрашаване на японските отечествени острови, тъй като разстоянието между о. Ату и най-северната точка на Хокаидо, който е надъ 1,000 морски мили не дава опасение за едно значително въздушно нападение, и независи-

мо отъ това премѣстениѣтъ напредна линия американски позиции, дотогава, докогато Киска стои здраво въ японски ржце, постоянно ще бждатъ отъ близко разстояние смущавани при изграждането и обзавеждането на въздушни бази.

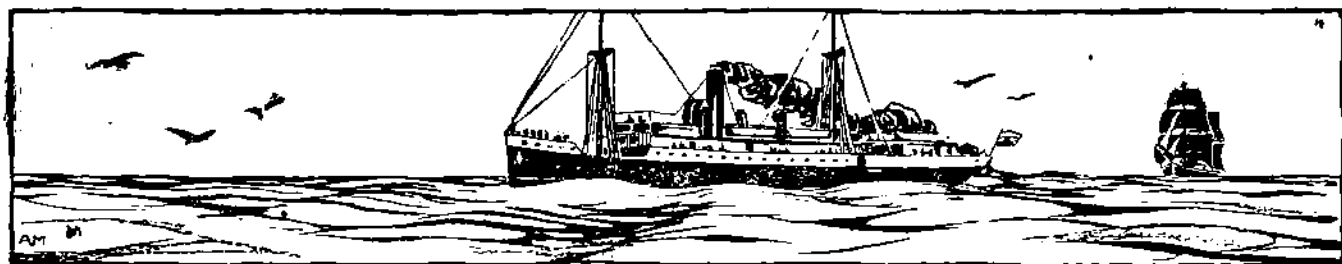
Поради това може да се разбере, защо известията за едно сгжствяване на силни отреди отъ флотъ и авиация въ южното пространство на Тихия океанъ изтъкнаха тоя случай за много удобенъ да се постигне на по-слабия фронтъ единъ успѣхъ на престижъ следъ като този опитъ за провеждане на решителни успѣхи въ меланезийското пространство т. е. извършване единъ пробивъ въ японската сфера на господство, бѳше удзрилъ на камъкъ. Ако и да е съществувало намѣрение, за чието осществяване впрочемъ Япония бѳше подготвена, непосредствено следъ кжсо време или въ едно и сжщо време съ акцията въ Алеутските острови отново да се извърши нападение и тоя пътъ съ още по-голѣми сили, надеждата, че Япония би изтеглила отъ тукъ значителни помощни сили въ северния Тихъ океанъ, безспорно, е играла една особена роля.

Въ всѣки случай и до днесъ не се е измѣнила картината въ пространството на Меланезия. Въздушни нападения върху островѣтъ, нападения на летища и подвози къмъ позициѣтъ и на дветѣ страни сж отъ месеци насамъ на дневенъ редъ. По тоя начинъ японските морски летци съществиха на 6 юни при една такава акция срещу американските ловни хвърчила, които бѳха изпратени за прогонване на японците отъ прицелните обекти въ Роселовитѣ острови, 33 попадения при само 5 загуби.

Операциѣтъ въ китайските сухоземни бойни театри въ Срѣдния Китай презъ май и юни, които се развива южно отъ срѣдния Янгце въ пространството Ханкау-Ишангъ т. е. въ провинциѣтъ Хонанъ и Хупей, взиматъ единъ извънредно благоприятенъ за японците ходъ. Юанкуанъ и Чангианъ 55 респ. 30 клм. югозападно респ. южно отъ Ичангъ сж завладѣни. Японските въздушни сили действуватъ успѣшно и при сухоземните боеве. Освенъ това повторно бѳха нападнати летищата на неприятеля, особено завзетѣ летища отъ американците: въ Хеишанъ южно отъ столицата Чаигша, а после и Кунмигъ и Лиангшанъ бидоха нанесени голѣми разрушения на постройките.

Загрижеността на Чункингъ за хода на военните операции, които все пакъ не застрашаватъ столицата, която стои на едно разстояние отъ 800 клм. ютъ фронтонѣтъ, намира изразъ въ позивѣтъ за англо-американска помощъ въ форма на доставки на материалъ и особено доставки на самолети и нападения за облекчаване на фронта.

Загубата на Бурманския пътъ, като пътъ за снабдяване, е по-малко чувствителна, отколкото неуспѣха на нападението на британците върху Бурма, което провали надеждѣтъ за отстраняване на опасността отъ една заплаха на западните области.



РАЗВИТИЕТО НА ЛИНЕЙНИЯ КОРАБЪ И НЕГОВОТО МЪСТО ВЪ ДНЕСНАТА ВОЙНА

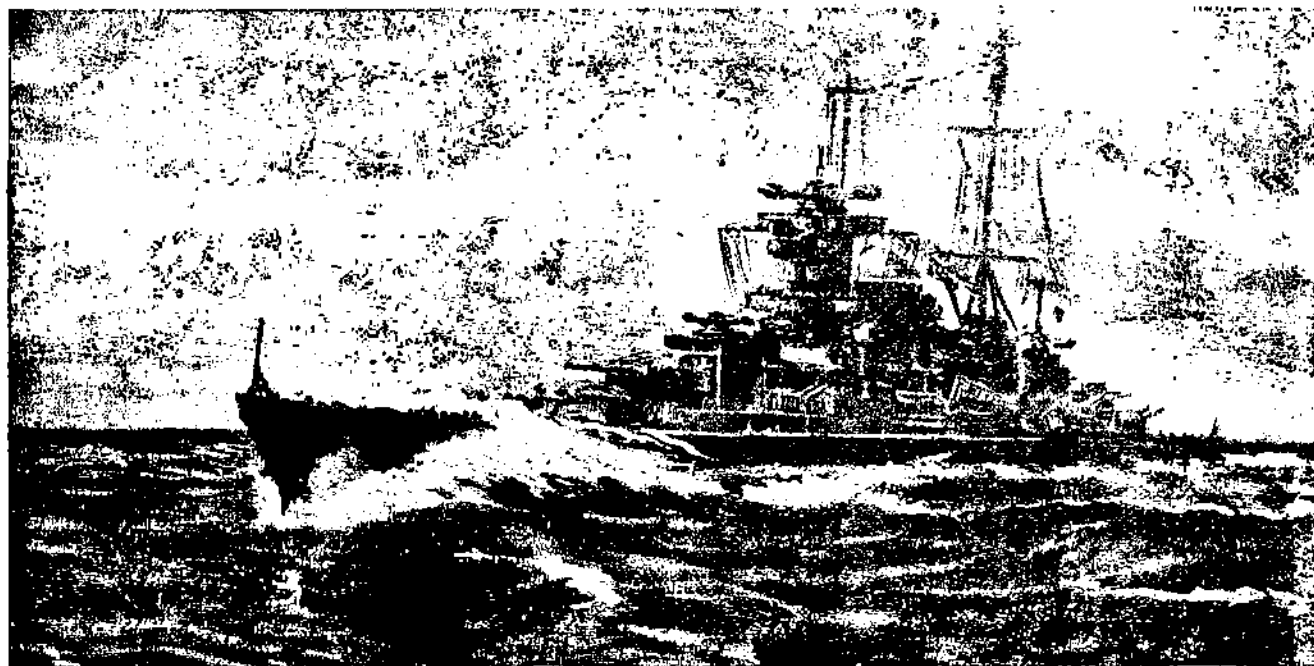
Френският морски писател капитанъ Жанъ де Фуши е обнародвалъ една статия, озаглавена „L'evolution du materiel naval et l'experience de la guerre“, въ която съ забележителна опитностъ разглежда линейния корабъ въ днешната война и е извадилъ за сжщия нѣкои възможни вече ценни заключения.

Употрѣбата на линейния корабъ.

Презъ време на войната 1914—1918 год. ескадритѣ отъ линейни кораби на Англия и нейнитѣ съюзници стѣяха навсѣкжде изъ своитѣ морски бази въ пълна бойна готовностъ и застрашаваха излизането въ морето на противника съ своето голѣмо превъзходство. Съотношението на силата между флотитѣ и географското мѣстоположение на което се водѣше войната улесняваше много тази стратегия на пасивностъ. Флотитѣ на съюзниците, подържайки блокадата по този начинъ, държаха бойнитѣ си срѣдства далечъ и запазваха сж-

доста отдалечени морски бази. Това можеше да се предвиди още преди войната, като се иматъ предвидъ новопостроенитѣ и съ много голѣмъ обсегъ на действие германски бойни кораби отъ типа „Deutschland“ наречени още „джебни кръстосвачи“ и по-новитѣ, типъ „Scharnhorst“.

Победоноснитѣ плавания на „Scharnhorst“ и „Gneisenau“ презъ 1941 год., презъ време на които сжщитѣ се озоваха чакъ до брѣговетѣ на Бразилия, потопявайки 116,000 б. р. т. и благополучното имъ завръщане въ Брестъ, доказаха на дѣло, че е напълно необходима непосредствената защита на конвоитѣ отъ линейнитѣ кораби. Обаче употребата на линейнитѣ кораби като пазачи на конвоитѣ затруднява и намалява до голѣма степенъ собствената имъ защита срещу най-опасния имъ врагъ—подводника и бойния самолетъ, като се има предвидъ, че цѣли 25 години последнитѣ сж плавали само въ голѣми мощни ескадри.



Германскиятъ линейенъ корабъ „Bismarck“, загиналъ херойски въ неравна борба съ врага

ществуването на сжщитѣ. Отъ друга страна, събирането на линейнитѣ кораби на защитени мѣста осигуряваше тѣхната неуязвимостъ срещу най-опасния имъ врагъ—подводника.

Въ днешната война употребата на линейния корабъ е съвсемъ друга. Още отъ самото начало на тази война линейни кораби като „Dunkerque“, „Hood“ и „Nelson“ започнаха охраната на конвоитѣ презъ океана, което вършеха по-рѣно стари, леки кръстосвачи, а отъ влизането на Италия въ войната, тази задача се падна на английскитѣ кораби отъ типа „Warspite“ при пътуването на конвоитѣ имъ въ Срѣдиземно море.

Нападателната сила на германския боеенъ флотъ и географското положение на Италия въ срѣдата на Срѣдиземно море заставиха при това, поемането на защитата на английския търговски флотъ отъ линейнитѣ кораби да става непосредствено отъ излизането на нейнитѣ конвои отъ защитенитѣ и

Много естествено, при това положение последнитѣ сж подложени на много по-голѣма опасностъ и следователно, биха трѣпѣли много по-голѣми загуби.

Въ Тихия океанъ тази форма на морска война не бѣше още така ясно опредѣлена. Отъ друга страна, поражението при Pearl Harbour изостри вниманието както на американцитѣ, така и на японцитѣ, на първитѣ отъ неочакваната загуба на огромно число кораби, на вторитѣ поради това, че още въ първитѣ дни на войната добиха неочаквано доста голѣмо превъзходство въ линейни кораби. Затова и дветѣ страни не се решаваха да употребятъ тѣзи си кораби въ една такава опасна игра, каквато се явяваше конвойната служба.

Нараняемостъ на линейния корабъ.

Загубитѣ въ линейни кораби на петтѣхъ воюващи велики сили — Англия, Америка, Германия, Италия и Япония бѣха достигнали около една ду-

и като се направи едно съотношение към съществуващите 50 такива в началото на войната, може да се отбележат ясно като много тежки. Следователно, причината за това трябва да бъде грижливо изследвана.

3 до 4 линейни кораби на Съединените щати, които бяха унищожени в Pearl Harbour, дължат своето потъване изключително на пълната изненада на американците. Последната осуети дейното участие на противосамолетната артилерия и на отбраната чрез изтребителни самолети. Малкото наблюдавани снимки показват, че американските линейни кораби са били заели най-безгрижно съвсем неудобни котвени места и освен това, два по два са били така близу завързани, че носът на единия е почти докосвал кърмата на другия. Японците можеха добре да атакуват с бомби и торпеда, така удобната за тях цел и то с най-голяма вероятност на пълнен успех. Pearl Harbour, от техническа гледна точка не може да бъде разглеждан като един жесток урок. Следователно, единствената причина за поражението му остава, че никога опитът от миналите морски войни не трябва да се забравя.

Обстоятелствата, които доведоха до унищожаването на 6 европейски линейни кораби, чиито загуби бяха официално съобщени, а именно: „Royal Oak“, „Barham“, „Hood“, „Bismark“, „Repulse“ и „Prince of Wales“ са добре познати.

„Royal Oak“ и „Barham“ бяха торпедирани от подводници; „Repulse“ и „Prince of Wales“ бяха потопени от нападенията на японски бомбардировачи, особено от тия на самолетите-торпедоносци; „Hood“ беше унищожен в кратко време от 38 сантиметровите снаряди на „Bismark“, и този последния беше потопен от превъзходящи го неприятелски сили, след като беше останал без кърмилно управление, повредено от английските самолети-торпедоносци.

Следователно, от 6 линейни кораби, 5 намират своята гибел, вследствие попаденията на неприятелски торпеда и само 1 от тежката артилерия на противника.

Това е един факт, който не трябва да се пропуска из предвид.

Два от корабите „Prince of Wales“ и „Bismark“ бяха модерни 35,000 тонни линейни кораби, останалите четири, както и унищожените в Pearl Harbour американски линейни кораби бяха от първата световна война или малко след нея. „Royal Oak“ и „Barham“, които бяха построени много набързо през 1913 год. притежаваха посредствена противоподводна броня за английските линейни кораби на онова време. Повторното поправяне на тази броня с цел за подобрене, повлиява неблагоприятно на техния стабилитет, който още тогава е бил много по-долу от този на германските линейни кораби. „Repulse“ е бил още по-слабо построен, тъй като в 1915 год. е бил спуснат на вода като лек линейен кръстосвач. „Hood“ построен като „Rehulse“, обладала слаба подводна броня и съвсем недостатъчен стабилитет.

От друга страна, за забелязване е факта, че тези стари кораби бяха така бързо потопени, без да преувеличаваме в заключението си, като се има предвид, че корабите от типа „Barham“ и „Queen Elisabeth“ пропътуваха много пъти между Александрия и Гибралтар, през време на които плава-

ния“ получиха доста попадения от бомби и торпеда и все още се държаха.

Модерните 35,000 тонни кораби дадоха също доказателства за своята мощна отбранителна сила. Нито бомбардировачни, нито торпедни самолети не можаха да свършат с „Bismark“ и трябваше тежките орждия и накрая торпедата на вълзлит в боя новодокарани, пръсни надводни сили да потопят този мощен линейен кораб.

„Prince of Wales“ трябваше да получи 19 торпедни попадения преди да се преобърне. Военните корабостроители от 1935 не бяха предположили, че в един морски бой са възможни толкова голямо число подводни попадения. Вероятно, и двата последни кораба отидоха на морското дъно, не от това, че им липсваше собствена отбранителна сила, а от факта, че не са притежавали достатъчно силни охраняващи кораби.

В 1916 год. нито Джелико, нито Шеер не се подвоумиха да поставят на всеки линейен кораб по една полу-флотилия от изтребители като негова лична охрана. Днес, новите 35,000 тонни линейни кораби излизаха на плаване без тая охрана.

Само правилното съотношение (равновесие) между личната защита на един кораб и неговата отбрана чрез охраняващи кораби може да даде на линейния кораб, днес, както бй вчера, една действително успешна ненараняемост. Държането на „Bismark“ и „Prince of Wales“ също така това на „Dunkerque“, „Richelieu“, „Littorio“ в боя и особено на „Scharnhorst“ и „Gneisenau“, през време на осеммесечното им бомбардиране от английски въздушни сили в Брест показва ясно, че модерният линейен кораб притежава такава отбранителна сила, че с чест би излизал от сражение.

Това не означава, както по-късно можехме да видим, че при това отегляне не може да се разчита и на вероятен успех от страна на оттеглящия се кораб. Що се отнася до отбраната на линейния кораб чрез охраняващи кораби и самолети се вижда от сполучливото преминаване на канала Ламанш от германските линейни кораби „Scharnhorst“ „Gneisenau“.

Палубна и противоподводна броня.

Нападателната тактика на самолетите срещу линейните кораби днес е следната:

Тежки бомбардировачи и връхлитащи такива заангажирват противосамолетната артилерия на кораба, като първите, нападайки от 3,000—4,000 метра височина хвърлят своите бомби, които в повечето случаи в близост на нападателя кораб, когато вторите нападат обслугите на орждията, обсипвайки ги с леки бомби и картечен огън. Едновременно или непосредствено след атаката на бомбардировачите, самолетите торпедоносци хвърлят своите торпеда ниско над водата. Последните са най-опасния враг на линейния кораб, защото имат възможността, да увеличават извънредно много числото на попаденията. Преди 1940 год. нкой корабостроител беше подценил опасността, която застрашава военните кораби откъм въздуха, и единствената му утеха днес е, че един друг, негов колега схващайки ясно опасността, която грози сжити, беше натрупал безброй тонове от стомана на палубите им.

Върху линейния кораб „Hood“ (спуснат на вода 22. VIII. 1918 г.) общата дебелина на двете

бронирани палуби достигаше до 115 мм. Тази цифра бѣше постепенно увеличавана и при най-новитѣ американски линейни кораби отъ типа „North Carolina“ (1941 г.) достигна до 254 мм. Между тия граници остана да се движи дебелината на палубната броня, която на „Nelson“ (1925 г.) е 159 мм., на „Dunkerque“ (1935 г.) — 175 мм. и на „Richelieu“ (1939 г.) — 200 мм.

Сж ли, обаче, тия дебелини действително необходимо нужни и не водятъ ли следъ себе си влошаване другитѣ лични качества на кораба?

Можеби трѣба да се съмняваме въ необходимостта на това, спомняйки си обаче за чудната съпротива на германскитѣ линейни кръстосвачи „Scharnhorst“ и „Gneisenau“, които въ продължение на много месеци издържаха бомбардировки отъ въздуха въ Брестъ или пъкъ за съпротивата на германския 10,000 тоненъ кръстосвачъ „Prinz Eugen“, издържайки по-късно сжщитѣ нападения въ водитѣ на Норвегия, разбираме доли наистина 100 мм. хоризонтална броня на последния можеше да бжде преодољна и значи недостатѣчна.

На германския 26,000 тоненъ кръстосвачъ „Scharnhorst“, бѣха опредѣлени около 12,000 т. за броня, отъ които обаче около по 6000 т. се падаха на страничната и палубна брони. На линейния кръстосвачъ „Nütsch“ отъ стария германски боевъ флотъ, тежестта на цѣлата броня бѣше само около 8,000 тона, отъ които на палубната броня се падаха около 2,000 тона.

Разликата отъ 4,000 тона, която днесъ се изразходва въ повече за палубната броня на единъ таквъ корабъ произхожда отъ факта, че машиннитѣ устройства днесъ сж много по-леки, отколкото старитѣ. Това пренасяне на тежестта отъ машиннитѣ помѣщения върху горната палуба се е отразило безспорно много неблагоприятно върху устойчивостта на кораба.

Следователно, съмнително е, дали единъ съвремененъ линейенъ корабъ отъ днешния германски флотъ има сжщата устойчивостъ, както единъ линейенъ кръстосвачъ отъ бившия таквъ (така наречения „Hochseeflotte“). Метацентричната височина на тия кораби нѣкога, надхвърляше 2 м., докато Франция се бѣше задоволила съ 1.3 м. Вследствие на това, можа единъ корабъ като „Lützow“, следъ като бѣше взелъ около 8,000 тона вода, да продължава да плава, сжщо и кръстосвачътъ „Seidlitz“, следъ боя при Скагеракъ, поемайки сжщо толкова вода презъ пробойнитѣ въ тѣлото си, успѣ да достигне до родната си база.

Следователно, не е така лесна работа, да бжде избрано най-сполучливото съотношение между палубна и странична брони. Можеби английскитѣ линейни кораби „Prince of Wales“, въ боя при Куантанъ нѣмаше да се преобърне, ако палубната му броня имаше по-малка дебелина и лежеше на по-малка височина и ако за смѣтка на това подводната му частъ бѣше по-силно защитена.

Скоростъ и подводна защита.

Скоростта на модернитѣ линейни кораби, достига най-много до 30 възли и по-гољма отъ тази не би отговаряла на нѣкоя действителна нужда. По-раншнитѣ, огромни бойни флоти, действащи въ пълни състави отъ по-стари линейни кораби съ скоростъ 20 възли, по-нови такива съ 25 възли и линейни кръстосвачи съ 28 възли, днесъ не сжществуватъ вече и една скоростъ отъ 30 възли за единъ линейенъ корабъ не е вече необ-

ходима, освенъ когато сжщиятъ би охранявалъ корабенъ кербанъ презъ океана, най-гољмата скоростъ на който би била 20 възли. Обаче, моряктъ презъ 1935 год. не бѣше съгласенъ, единъ новопостроенъ линейенъ корабъ да има по-малка скоростъ, даже отъ тая на линейния кръстосвачъ отъ първата Свѣтова война. Тогавашната срѣдна тежестъ на машинното устройство бѣше намалена до подъ 15 кгр. на конска сила (окслю една трета отъ машинното устройство на „Nelson“) и корабостроителтъ трѣбваше да внимава на това изискване и да го изпълни най-леко.

Обаче скоростта на единъ корабъ не зависи въ никакъвъ случай само отъ тежестта на машинното устройство; така напримѣръ, ако намалимъ тази тежестъ, сжщо и употребата на гориво до най-малкия предѣлъ, то за дадена скоростъ, ще имаме и съответната дължина. Следователно, единъ много бързъ корабъ ще бжде сжщо така и много дълъгъ. По тѣзи причини сж произлѣзли дългитѣ, праздни корабни носове, които често възхищаватъ морскитѣ художници, които сбаче въ боя обезпокояватъ силно отговорния, за сигурността на кораба, офицеръ още повече, че при тия дълги краища, по недостигъ на разполагаема тежестъ, бронитѣ и торпеднитѣ прегради не могатъ да достигнатъ за едно правилно разположение, отъ друга страна, за да бжде и линията на-кораба удобна за развиване на гољмата скоростъ, трѣбва сжщиятъ не само да се удължи, но и ширината му да бжде съответно намалена, при което stabilitet на формата се понижава за смѣтка пъкъ на което мощта на подводната защита се покачва.

Обаче гољмата дължина на единъ таквъ корабъ е много удобна цель за хвърленитѣ по него торпеда.

Затова, дължината на кораба трѣбва да бжде по възможностъ намалена достатѣчно, че да не представлява такава, така неизгодна за него, цель, устойчивостта подобрена и способна да гарантира сигурността му и при гољми пробойни, а увеличението скоростта на кораба трѣбва да бжде постигнато съ по-мощно и тежко машинно устройство.

Така, при една и сжща скоростъ отъ 30 възли единъ 25,000 тоненъ корабъ съ дължина 225 м. и мощностъ на машинитѣ 150,000 к. с. ще бжде по-мощенъ и непотѣваемъ, отъ колкото другъ, съ сжщото водоизмѣстване, обаче съ дължина 240 м. и мощностъ 130,000 к. с.

По тази причина, германскитѣ корабостроителици отъ миналата война осжществили защитата на линейнитѣ кръстосвачи сжщо така добре, както и на линейнитѣ кораби.

Защитата на винтоветѣ и на кърмилното устройство.

Торпеднитѣ попадения, които единъ линейенъ корабъ рискува да получи при атака отъ самолети-торпедоносци, увеличаватъ опасността за сжщия, ако нѣкое отъ тѣхъ попадне върху винтоветѣ или кърмилото на кораба. По таквъ начинъ германскитѣ линейни кораби „Bismark“ бѣше останалъ безъ кърмилно управление, при все че самиятъ корабъ бѣше още напълно боеспособенъ. „Prince of Wales“ бѣше получилъ сжщо едно торпедно попадение въ винтоветѣ. Следователно, за въ бжде трѣбва да се отдѣли едно по-гољмо внимание върху защитата на винтоветѣ и кърмилното устрой-

ство, задача, която без съмнение не е така лека за изпълнение.

Числото на самите винтове гарантира отчасти тяхната сигурност. Колкото за кормилното устройство, една по-голяма сигурност би се получила може би чрез направата непосредствено до обикновените винтове на една редица от „Вотъ-Шнайдерови“ такива, които биха увеличили както маневреността на кораба, а така също биха спомогали за отклоняването на торпедните лъжища във една или друга страна.

Противосамолетна артилерия.

Корабите, построени през 1930 год. са снабдени с многочислени тежки, противосамолетни оръдия, с които действат срещу нападащите от голяма височина неприятелски бойни самолети.

Така например, „Dunkerque“ притежава 16 — 13 см. противосамолетни оръдия, „Scharnhorst“ 14—10,5 см., „Prince of Wales“ 16—13,2 см., „Littorio“ 12—9 см., „North Carolina“ 20—12,7 см. освен това „Scharnhorst“ и „Littorio“ притежават срѣдна артилерия от 12—15 см. скорострелни оръдия, на които най-големия жгъл на възвишение достига до 600 и позволява една стрелба с тях срещу нападащи неприятелски самолети.

Важността на скорострелните автоматични оръдия с калибър между 2,5 до 4 см. действащи срещу врѣхлитащите бойни самолети бѣше доста подценена. Осем до 16—4 сантиметровите оръдия, които обикновено притежава един линейен кораб, не са достатъчни при отбиване на атака от неприятелски самолети. Четирите групи от 8-цевни 4 см. автоматични оръдия върху „King George V“ са вече много по-добри.

За отбиването на самолето-торпедоносци нарочни оръдия не са монтирани и даже върху някои кораби въобще липсва отбранително оръжие срещу тях. Срѣдството да бждат избѣгнати високите надстройки при стрелба срещу нападащите от голяма височина самолети, е по възможност по-големата част от противосамолетната артилерия да бжде разположена на задната част на кораба. Така обаче се появява опасност от много голямо мъртво пространство при стрелба напред срещу нападащите самолети торпедоносци. Това също трѣбва да бжде избѣгнато.

Днешната тактика на въздушните сили, първо на нападащите от голяма височина тежки бомбардировачи и врѣхлитащите едновременно с тях или малко след това, на няколко вълни, самолето-торпедоносци, затруднява извънредно отбраната, принуждавайки я на бързи промени на целта.

Най-сигурното разрешение на тоя въпрос е пълното раздѣляне на целите и начина на стрелбата от трите вида противосамолетна артилерия, а именно: стрелба от тежката такава само срещу хоризонтално нападащите от голяма височина бомбардировачи, стрелба от малките автоматични оръдия върху врѣхлитащите самолети и самолетите-торпедоносци и то от достатъчно число лафети и по възможност с по-малко цеви на един лафет и на края — огнена преграда от срѣдната корабна артилерия, обикновено 10—15 см. скорострелни оръдия, срещу низколетящите бойни и торпедни самолети.

Това раздѣляне на артилерията покачва значително успѣха на противосамолетната стрелба. При това, числото на леките противосамолетни оръдия за кораб като „Prince of Wales“ трѣбва да бжде удвоено и корабните надстройки до минимум на-

малени. Една част от артилерията, а именно определените за отбрана срещу самолети торпедоносци оръдия трѣбва да бждат построени въ специални каземати, както това е съ срѣдната корабна артилерия.

Тия каземати осигуряват една здрава защита, както на обслугите, така и на оръдията от нападащите, неприятелски машини. Обаче защитата на цѣлата противосамолетна артилерия и до днес не е още напълно разрешена. И днес още, въ много флоти има кораби с тежест на цѣлата им броня до 15,000 тона и даже повече и при все това артилеристите при противосамолетните оръдия са принудени да действат съ пехотни каски на главите.

Бордовото въздушно оръжие.

Най-доброт срѣдство срещу неприятелските самолети са безспорно собствените изтрѣбители такива. Опитите от действията въ Срѣдиземно море показва, че навсѣкде където е имало съединение от линейен кораб и самолетоносач, полето на действие е много по-сигурно. Така и двата кораба „Prince of Wales“ и „Repulse“, ако бѣха охранявани от един самолетоносач от типа „Illustrious“, последствията нѣмаше да бждат такива, каквито ги знаем.

Безспорно, не при всяка военно-морска операция може да се разчита на такова съединение от кораби. Често половин дузина изтрѣбители, излетѣли от самия линейен кораб въ момента на нападение от неприятелски самолети-торпедоносци са достатъчни да осуетят това нападение и да разпръснат противниковите машини.

Обаче не може един линейен кораб да се превърне въ самолетоносач и да се снабдява съ това негово оръжие. Обикновено, новите 35,000 тонни линейни кораби притежават по два катапулти и 4 разузнавателни самолети.

Нѣкои американски 10,000 тонни кръстосвачи носят на задната си палуба по 8 самолети и това никак не им прѣчи, да бждат въоръжени съ по пет 15,2 см. тройни кули, като главна артилерия. Ако се допълнят централните катапулти на английските линейни кораби съ американски начин от катапулти и самолети, разположени на задната палуба, може да се постигне увеличение на числото на самолетите върху линейните кораби въ сравнение съ сегашното, без от друга страна да затрудняват съ нищо артилерията им.

Бъдещето на линейния кораб.

Техниците не са казали още последната си дума по въпроса за развитието на линейния кораб. Най-после ще бжде намѣрен правилния отговор по отбраната му срещу новите и най-последни нападателни срѣдства.

Въ вестниците „Völkischen Beobachters“ и „Westfälischen Landeszeitung“, базирайки се на случаи от сегашната война, вицеадмиралът Pfeiffer е обнародвал кѣси статии, въ които е заявил, че винаги съществуването на този тип кораб ще бжде от полза, че и за въ бъдеще, както е било и въ миналото, линейният кораб си остава гръбнак на военно-морската мощ.

Авторът заключава съвсем не основателно, ползвайки се от последните, съвсем близки по време действия въ Тихия океан, че главен замѣстник на линейния кораб въ военно-морската мощ би бил самолетоносача, чиято обаче лека раняемост въ битките, го поставя почти винаги под знака на голяма смъртна опасност.

Преведе от нѣмски: мичм. II р. Д. Радуловъ

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

КОРАБНО СТОКОЗНАНИЕ

отъ Д. Фурнаджиевъ

Почти всеки ден четемъ въ вестниците за потопяването на десетици кораби. Съ загубата на всеки корабъ се намалява възможността за пренасянето на муниции, войски, суровини, необходими за водене на войната, и храни, нужди за изхранването както на бойците по всички фронтове, така и за гражданското население.

Но за да могатъ всички най-различни товари да пристигнатъ на определенитъ пристанища въ такова състояние, въ каквото сж били натоварени, потребно е да се познаватъ отлично тяхнитъ качества и особености.

Нареждането и пазенето на стоката въ кораба сж дветъ най-важни предпоставки за дейтелността и оползотворяване на кораба, а тяхното осъществяване е въ ржцетъ на корабоначалници и въ тяхнитъ помощници.

Този въпросъ у насъ още не е разрешенъ, въпреки че опитътъ доказва неговата значимостъ. Преди всичко, би следвало по законодателенъ пътъ да се възприематъ и прилагатъ задължително установенитъ до сега обичаи въ това отношение.

Ще се опитаме, доколкото това е възможно да се извърши въ една статия, да разгледаме въ общи черти пренасянето на стоки по море, който въпросъ е предметъ на нарочно познание—корабното стокознание.

Изразитъ „пазене и нареждане“ на стоката иматъ различно значение, съответно на интереситъ на кораба и товара.

Интереситъ на нареждачитъ, на осигурителитъ на стоката и на корабоприпитежателитъ не си съвпадатъ, но въпреки това, има тсна зависимостъ помежду имъ. Ето защо, създадени сж обичаи, съ силата на неписани закони, а въ много страни и закони съ точно определени правила, които целятъ запазване интереситъ на всички, които иматъ едно или друго отношение къмъ стоката, превода и кораба. Тъзи правила, естествено, се основаватъ на поукигъ отъ дълготрайния опитъ.

Товаренето и разтоварването на нкой стоки е подробно разучено; напимъръ, товари въ „сипанъ видъ“ (зърнени храни, въглища, минерали, течности), а колкото се отнася за останалитъ стоки (това се отнася до нашата действителностъ), не е направено нищо или почти нищо. Приспособленията и начинитъ, прилагани при товаренето и нареждането на стокитъ сж почти сжитъ, каквито сж били преди 40-50 години.

Въ голъмитъ пристанища има значително удобни приспособления и уредби за товарене и разтоварване, и човкъ би се запиталъ: дали всичко това е необходимо, и оправдани ли сж направенитъ разходи за създаването и издържането му, когато и корабътъ има своитъ стрели за товарене? На този въпросъ може да се отговори само утвърдително, защото съ помощта на пристанищнитъ съоръжения се работи много по-бързо, и така се сксява престоя на кораба въ пристанището, което време се нарича „мъртво време“.

За запазване стоката въ кораба, преди всичко, необходимо е подъ нея да се направи скара отъ дъски. Предназначението на скаритъ е да пазятъ стоката отъ влагата на пода и стенигъ и намокрянето отъ вода или други течности. Водата

отъ изпотяване на палубата и стенигъ или шевоветъ трбва да се втича въ усойника, безъ да има допиръ съ стоката. Ограничени размъри за височината на скаритъ при различнитъ стоки нма.

При нареждането на стоката въ хамбаритъ основното правило е: отдълнитъ стоки да не се повреждатъ една друга. Когато се товари течна и суха стока въ единъ и сжщ хамбаръ, тогава винаги има опасностъ, и отговорността се пада на кораба.

Стоката първомъ се разпределя по предназначение и видъ.

а) По предназначение—очевидно е, че стоката трбва да се разпредели така, та да може безъ всякаво затруднение да се разтовари и последния колетъ въ всяко поредно пристанище.

б) По видъ—това е въ зависимостъ отъ качества на кораба и стоката. Разпределянето на стоката при товаренето трбва да е такова, че както при тръгването, така и при пътуването и пристигането, корабътъ да има нужната устойчивостъ и стойка.

По нкога е необходимо да се има предвидъ, че въ нкой пристанища може да се влзе само при известно газене.

Да се пресмътне натоварването на квадратен метъръ—главно за коридоритъ.

Стоки, които издаватъ особена, тмъ прижща миризма, да не повредятъ околната стока.

Разпределянето да бжде такова, че нито единъ колетъ да не пострада отъ другъ.

в) По хамбари—да бжде така съобразенъ товарътъ, че да може най-бързо както да се товари, така и да се разтоварва, като се използва пълната товароспособностъ на кораба.

Отъ до тукъ казаното се вижда, че да се разпредели стоката правилно и целесъобразно, трбва предварително да се проучатъ и да се взематъ подъ внимание редици условия.

Необходимо е да се изчислява метацентричната височина на кораба, а за тази целъ е нужно да се знае центъра на тежестта на стоката, натоварена на кораба. За изчисляване стоката на кораба, трбва да се знае момента, който измъня газенето му на 1 см. И още много други данни трбва да се знаятъ и да се взематъ въ внимание, като: състоянието на годишнитъ времена, датитъ на мстнитъ празници, определенитъ дни за пристигането, приливитъ и отливитъ, възприети обичаи въ пристанищата и много други нща, съ които корабътъ задължително ще трбва да се съобрази, за да се справи.

Стоката трбва да се получи въ добро състояние, а това значи—да не бжде повредена външно, и колетитъ да сж така направени, че да е невъзможно колетъ да се отвори и пакъ да бжде затворенъ, безъ да се повреди опаковката му, което ще свидетелствува за истинското му състояние. Да нма следи, които ще показватъ, че колетътъ е отварянъ.

Различнитъ стоки се товарятъ по различни начини. И за да се запази външниятъ видъ на колета, следва товаренето да става по съответния начинъ, защото, както би следвало да бжде, всички повреди, предизвикани отъ неправилното товарене, оставатъ за сметка на кораба.

Да изброяваме отделните качества на различните стоки мѣстото не ни позволява, но за да се види какво голѣмо значение има основното имъ познаване, ще споменемъ нѣколко действителни случаи, за примѣръ.

1. Единъ корабъ натоварилъ въ долните хамбари царевица, а въ коридоритѣ и палубата — дъски. Дъскитѣ били разтоварени въ Тунизъ, а когато почнали да разтоварватъ царевицата въ Марсилия, оказало се, че тя била спарена.

Вещитѣ лица установили, че причината за повреждането на царевицата е била: недостатъчното провѣтриване на царевицата.

2. Другъ корабъ натоварилъ въ коридора кашкавалъ, завитъ съ зебла, а следъ това, долу въ хамбаритѣ натоварили влажни каменни вжглища. Знае се, че при товаренето вжглищата изпускатъ много прахъ, който покрилъ на дебелъ слой завития съ зебло кашкавалъ. По време на пътуването влагата отъ вжглищата се изпарила и причинила висока температура въ хамбаритѣ. Когато въ Александрия разтоварили кашкавала, той билъ напълно повреденъ и негоденъ поради действието на топлината, независимо отъ това, че билъ почернѣлъ отъ вжглищния прахъ.

3. Единъ товаренъ корабъ пристигналъ отъ източна Азия, кждето въ Шанхай натоварилъ чай. Въ Сингапуръ натоварилъ 1,000 тона копра (обѣлени кокосови орѣхи). Копрата натоварили по всичкитѣ правила въ единъ хамбаръ, въ чийто съсе-

денъ коридоръ имало чай. Следъ натоварването на копрата, запушили вѣтрогонитѣ, а за да нѣма съприкосновение съ копрата, калафатили отвора на хамбара. Когато разтворили хамбара съ копрата, установили, че последната въ по-голѣмата си частъ била развадена. Изпотяването е било толкова силно, че най-горните три реда торби сж лежали буквално въ вода.

4. Другъ корабъ натоварилъ въ Сингапуръ 1,200 торби черенъ пиперъ за Хонгконгъ. Тѣ били поставени въ коридора, който билъ изпълненъ съ тѣхъ. Както се постъпва обикновено, затворили отвора, и до Хонгконгъ не го отворили. Било лѣтно време. Когато пристигнали и започнали разтоварването на кораба, при отварянето на хамбара, отъ него излѣзълъ бѣлъ облакъ. Всичкиятъ черенъ пиперъ билъ толкова много намокренъ, че станалъ негоденъ за употреба.

Всички тѣзи случаи ни показватъ, че стоката може да се повреди отъ собственитѣ си качества или отъ тѣзи на съседно натоваренитѣ стоки, щомъ като не се взематъ всички необходими мѣрки за предотвратяване на повредитѣ.

Ето защо, за да се избѣгнатъ голѣми загуби за корабостопанина, къмъ многото наложителни познания, корабоначалницитѣ трѣбва да прибавятъ и основното познаване на корабното стокознание, което е обособено като жизнена съставка въ дѣлото на корабоплаването.

МОРЕТО И НАШАТА РИБОКОНСЕРВЕНА ИНДУСТРИЯ

отъ Борисъ Ивановъ

Всезвестна и общопризната истина е, че морето още отъ незапомнени времена се явява като мощенъ чинителъ въ развитието както на духовната, така сжщо и на веществената култура на народитѣ. Знае се, че до най-високо развитие на цивилизацията сж достигали ония народи, които сж имали преимуществото да бждатъ въ непосредственъ досегъ съ морето. Финикия, Египетъ, Елада, Картагенъ и Римъ въ миналото, както и много отъ великитѣ съвременни държави сж блѣстящъ примѣръ за това.

Защото морето не само сближава и най-отдалеченитѣ народи, като открива свободенъ пѣтъ къмъ широкия свѣтъ, но то крие въ себе си и огромни богатства, даващи невѣроятни предимства на ония, които овреме сж съумѣли да разбератъ, устроятъ и усъвършенствуватъ тѣхното използване.

Едно отъ тия богатства, и то отъ най-голѣмитѣ — е рибата. Благодарение на своята необятностъ, морето представлява единъ просторенъ свѣтъ, въ който гъмжи голѣмото царство на рибитѣ. А знае се, че рибата още отъ най-стари времена е била една отъ най-любимитѣ храни на човѣка, защото тя съчетава въ себе си както вкусови, така сжщо и много хранителни свойства. Но най-голѣмото нейно предимство се състои въ това, че тя представлява една самородна храна, намираща се въ масови количества, за чието създаване не сж грижи никой, освенъ природата. Нейното използване, благодарение на това, би освободило много отъ грижитѣ и усилията на човѣка, свързани съ неговото изхранване. Сжществуватъ морски народи, за които рибата като основна национална храна, представлява една отъ голѣмитѣ и сигур-

ни предпоставки на тѣхното самовластие въ изхранването, и поради това, може да се каже, че нейното значение е не само стопанско, а и съ народностно-политическо естество.

За насъ, българитѣ, като единъ земеделски народъ, идеята за морето и неговото значение, дълго време въ миналото е била пренебрегната.

За това не може, освенъ да се съжالياва. За щастие, ние имаме една утеха, и тя се състои въ голѣмия напредѣкъ, осжщественъ въ областта на тази идея и изобщо отъ морското дѣло въ последнитѣ години. Стремителенъ и напредничавъ по духъ, нашиятъ народъ схвана съ своя природенъ нагонъ всичкитѣ изгоди, които носи морето за всестранното преуспѣване на човѣка и се втурна къмъ неговото овладяване.

Създаватъ се бавно, но увѣрено, редица клонове отъ голѣмото морско дѣло, между които трѣбва да посочимъ нашия морски риболовъ. Твърде първобитенъ до неотдавна, и смѣтанъ съ предубеждение за достояние само на нѣкои чужденци по нашитѣ брѣгове, той премина въ последно време въ по-голѣмата си частъ въ наши рѣце и вѣрви съ голѣми крачки напредъ. Единъ отъ значителнитѣ благотворни поттици за това се явява млатата българска консервена индустрия.

Обхванала отначало само нашето земеделско зеленчуково-плодово производство, скоро тя бѣше изправена, поради бързото си разрастване и главно поради ограничения навикъ да се употребяватъ консерви у насъ, предъ неизбежна катастрофа. Но знае се, че нуждата ражда най-добритѣ идеи. Така, нѣкои предприемчиви консервопроизводители отъ отъ гр. Варна, заставени отъ необходимостта, сж

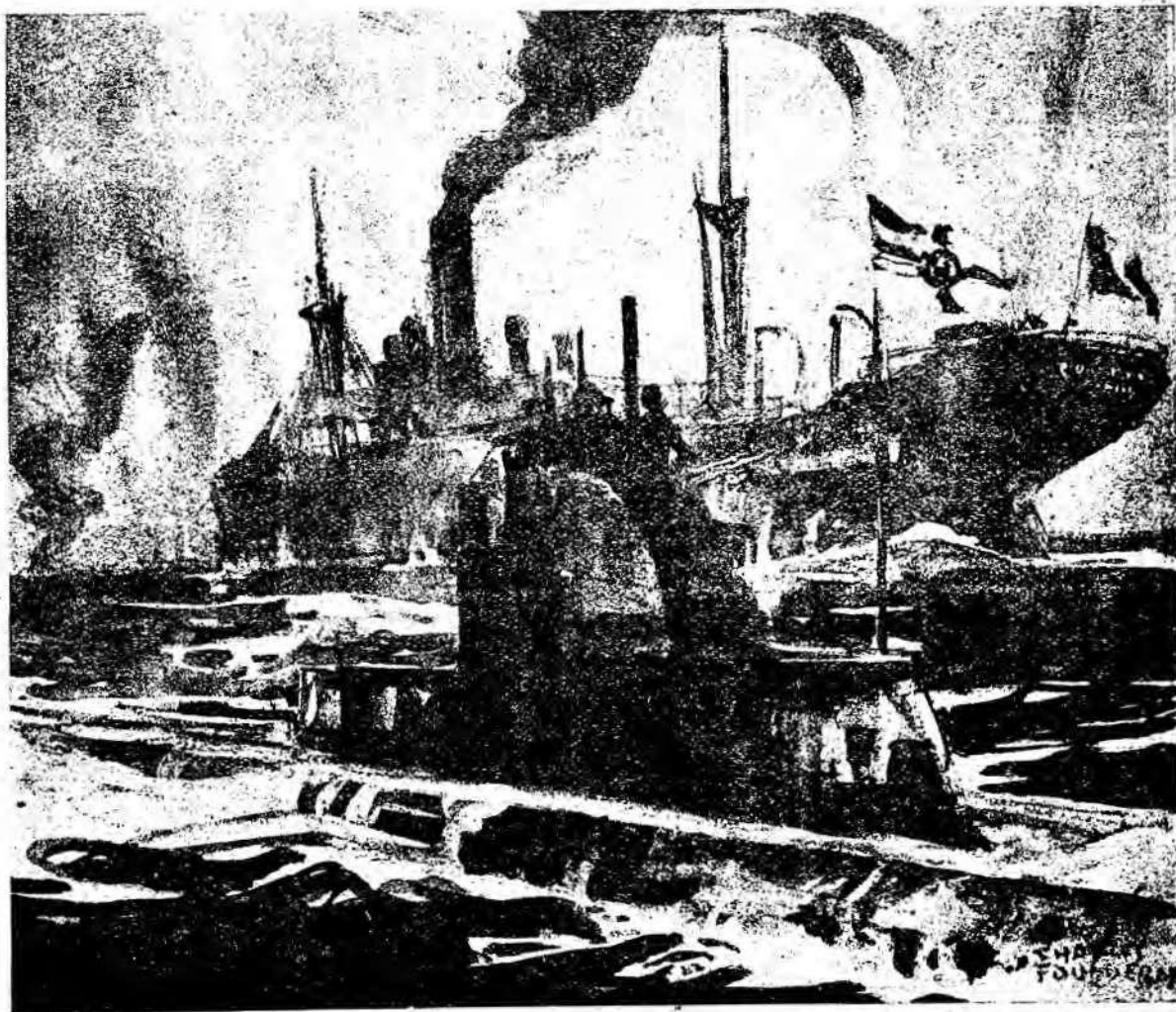
дошли до отличната мисъл да консервират рибата по модерен начин—въ херметични съдове и чрез стерелизация, и съ това да създадат един нов поминък за себе си. Съ цената на много труд и жертви, въ продължение на няколко години, тѣ успѣха да създадат и наложат един български тип консервирана риба, която постепенно биде усъвършенствуванa и днес по качество и вкус тя не само съперничи, но въ много случаи надминава чуждитѣ рибни консерви. Сега може да се каже, че българската сардела е най-приятната и търсена храна и деликатесъ, която родната консервна индустрия създава.

Въ това, обаче, не се състои единствения смисъл и предназначение на тази индустрия. Подкрепена от морето чрез риболовството въ най-критическия моментъ отъ своето съществуване, съ своитѣ 15 фабрики въ Варна и Бургасъ, тя му се отплаща сега стократно, защото подпомага риболовството, като осигурява продажбата на всичката уловена риба и затвърдява нейната цена. Консервената индустрия превърна съ това нашето риболовство въ единъ установенъ и положителенъ поминък, като способствува за неговото спокойно развитие, а заедно съ това допринася за по-скорошното възтържествуване на идеята за морето.

Тази връзка между морската идея отъ една страна и риболовството и рибоконсервената индустрия—отъ друга, трѣбва да бѣде силно подчертана. Всѣко нѣщо, което идва отъ морето ни на-

помня и говори за него, особено когато това нѣщо е желано и приятно. Може смѣло да се каже, че българската сардела, съ своя угледенъ видъ и приятенъ вкусъ е единъ отъ най-добритѣ пропагандатори на идеята за морето средъ нашия народъ. Всѣка любовъ, а още повече тази къмъ морето, трѣбва да почива на действителна основа, за да може да бѣде трайна. Затова, нѣма по наложителенъ дългъ за нашитѣ управляващи и отговорни люде отъ този,—доколкото милѣятъ за морето, да отдаватъ нужното внимание на нашата млада рибоконсервна индустрия, като правилно преценяватъ значението, което тя има за нашето риболовство въ частностъ и за морското дѣло изобщо, и съобразно съ това да ѝ отредятъ заслужено съ достоинство мѣсто въ нашия стопански и културенъ животъ.

Една неоценима придобивка за България, е факта, че въковниятъ и исторически блѣнъ на нашия народъ—излазътъ ни на Бѣлото море, е вече осъщественъ. Значението на тази придобивка ще израстне предъ насъ особено ясно едва следъ привършване на настоящата война, когато всепобедниятъ и стремителенъ български духъ, освободенъ отъ всѣка вражеска заплаха, и кръстенъ вече въ осъзнатия смисъл на голѣмата идея за морето, ще се втурне съ всичката си предприемчивостъ въ културно съревнувание съ овладяването на морската стихия и нейния свѣтъ, криещъ въ потайнитѣ си недра колкото богатства, толкова и възможности.



Германски подводникъ прави прегледъ на единъ търговски корабъ,

СВЪТЛИНАТА НА ПОДВИГА

отъ Евгени Атанасовъ

Шумътъ по улицитѣ на пристанищния градъ почти е затихналъ. Навсѣкжде владѣе нощенъ мракъ. Само тукъ-тамъ свѣтятъ сини и зелени за тъмнителни лампи, за да оказватъ кръстолжтищата. По протежението на брѣга е великолепната Приморска градина, ползуваща се съ завидна известностъ въ цѣлата страна. Въ тази майска нощъ упоително благоухаятъ цвѣтящитѣ цвѣта и прибавятъ своя чаръ къмъ таинствеността на несбичайната тишина. Каточе ли и морето, въ своята умора и съненъ унесъ, е решило да снѣе до крайния предѣлъ звуцитѣ на своята вѣчна лѣсенъ!

Упоени отъ мириза на розитѣ, таинствеността на мрана и тишината, и отъ безименната неразгадана сила, която людетѣ наричатъ любовъ, сѣнкитѣ на мъжъ и жена се движатъ по главната алея, залпжени къмъ китонираното шосе.

—Когда ще се завърнешъ? Кажѣ, за да те посрещна на пристанищния входъ!

—Когато изпълня своя дългъ, а това зависи отъ възложената ми задача. За въ всѣки случай, както всѣкога, и този пътъ не ще се забавя много. И така, до скоро виждане, мила моя! Бжди щастлива и вѣрвай въ менъ!

—Чакамъ те съ победа и слава. На добъръ часъ, Богъ да те пази!

И една пламенна цѣлувка прекратява думитѣ на сбогуването и раздѣлата.

Часътъ приближава дванадесетъ. Съ широка отмѣрена крачка лейтенантъ Драгановъ се насочва къмъ упорното срѣдище, кждето е стоянката на военния флотъ. Той бързишкомъ хвърля погледъ въ рху силно свѣтящия си ржченъ часовникъ. Минутитѣ го дѣлятъ отъ началото на нощната стража и предстоящата служба, когато, вмѣсто до сърдцѣто на русокосата любима девойка, ще бжде така близу до сърдцето на своя любимъ, вѣренъ и победоносенъ подводникъ...

Една просторна стая, съ писалищни маси околовърстъ, е обилно освѣтена, безъ нито единъ свѣтлиненъ лжчъ да е пропуснатъ навънъ. Тукъ сж десетина млади офицери, чиито лица сж изопнати отъ трескаво напрегната работа. Насрѣдъ стаята има голѣма маса съ проснати по нея множество карти, окржжена отъ офицери, които буйно ржкомахатъ, сочатъ разнитѣ квадрати и си взиматъ бележки. Силенъ звънъ на телефона свѣткавично бързо привлича младия мичманъ къмъ слушалката. Следва и неговиятъ краткъ отговоръ: „Не оше, не е дошълъ. Ще трѣбва да е тукъ най-късно следъ десетъ минути“. Остава слушалката и продължава своитѣ изчисления. Минаватъ петъ минути, пакъ телефонно повикване, и мигъ само следъ отговора на младия мичманъ, тежката врата на морската база се отваря бавно-бавно. Часовиятъ застава „мирно“ и отдава честь на единъ офицеръ, който профучава съ лудешка бързина и потъва въ мрачината.

Съ нѣколко котешки скока лейтенантъ Драгановъ е въ главното командуване, дето се явява въ последнитѣ петъ минути предъ началника, за да получи предстоящата си задача ведно съ последнитѣ наставления, съобразени съ подробнитѣ предварителни проучавания. Адмиралътъ му подава една карта и нѣколко други документи, посочва му оше веднѣжъ една точка и една крива линия

въ отбелязанъ съ сива багра квадратъ и му стиска дружески ржката, въ знакъ на благопожелание.

Развълнуванъ и съсрѣдоточенъ въ сжщото време, почти бѣжишкомъ лейтенантъ Драгановъ достига кея на подводницитѣ. Тамъ вече е запалена червената свѣтлина: знакъ, че е забранено всѣко приближаване. Съ единъ скокъ храбриятъ подводниковъ командиръ е на борда на своето подводно чудовище, очакванъ отъ построената обслуга, готова да заеме мѣстата си за предстоящото плаване. Следъ краткото рапортуване отъ помощника: „Всичко е готово и въ изправностъ, господинъ лейтенантъ!“ Драгановъ слиза въ офицерското помѣщение, преоблича се и пристѣпва къмъ личенъ прегледъ на подводника. Така, той установява жива връзка съ едно царство, въ което ще властвува той и преданната му обслуга, тъй както пъкъ всички тѣ—рицари на морскитѣ бездни—сж вѣрни синове на своята Родина.

Не минава и четвъртъ часъ, когато подводникътъ се снима отъ вързала и съвсемъ безшумно се изплъзва отъ своето защитено подслонище, за да изчезне въ невзрачната нощъ и въ оше по-невзрачната тъмнобездна водна стихия.

Ето, подводникътъ е при външния входъ на пристанищния басейнъ. Тукъ единъ плаваникъ съ слаба, едва мъждукаща свѣтлина, е показалецъ на минното заградно поле. Единъ полудивизионъ миночистачни лодки се заврщатъ отъ нощна стража. По морза са предава парола, безъ да се прекъсва плаването напредъ.

Много наблизу предъ подводника плаватъ два миночистача, които ще го изведатъ и придружаватъ до открито море. Вече сж на нѣколко мили отъ залива. Тукъ миночистачитѣ се приближаватъ оше повече до подводника. Морзовата лампа пламва и предава: „До виждане. Леко пжтуване. Достойно изпълнение на възложената задача. Върнете се победители!“ И тѣзи кжсовременни придружвачи изчезватъ.

Подводникътъ е спрѣлъ. На бойната му кула сж излѣзли трима офицери: командирътъ и двамата му помощници. Тихиятъ шепотъ на тѣхния краткъ разговоръ едва може да се чуе на крачка-две отъ тѣхъ. Дълбоко вдишватъ моряшкитѣ имъ гърди влажния въздухъ, напоенъ съ лекитѣ изпарения отъ подово масло. Толкова е тъмно, че дори носа на подводника не се вижда. Това, разбира се, не прѣчи на лейтенантъ Драгановъ самоуверено да натисне ржката на машинния телеграфъ и да предаде своята заповѣдъ: „Пъленъ напредъ!“ Подводникътъ трепва като пробуденъ отъ слаба дрѣмка и послушно започва да бразди морската грѣдь. Точно въ този мигъ се долавятъ нѣкакви шифровани радиограни. Противникътъ оживено разговаря: какво ли? За въ всѣки случай, бързо взетитѣ засѣчки говорятъ, че той не е много далечъ.

Подводникътъ си позволява волността да плава така оше нѣколко минути, следъ което се потапя на десетина метра, като подържа курсъ, съобразенъ съ квадрата Р—73.

Усърдно пресмѣтатъ и установяватъ, че следъ три часа ще сж до целта. Часътъ е петъ и половина, часътъ е шестъ. Ето и самото мѣстоназначеніе. Телеграфистътъ е при младия командиръ, награденъ съ два ордена за храбростъ, комуто на-

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

чалниците не напръдно възлагат големи надежди. Смѣль, упоритъ, влюбенъ въ опасното, но славно поприще на подводникѣ, герои, лейтенантъ Драгановъ е една отъ гордоститѣ на младия гордъ български флотъ.

Вече е съмнало. Подводникътъ почива подъ водата. Цѣлата обслуга на време закусва, обѣдва и когато вече се говори за вечеря, телеграфистътъ се явява при командира и му поднася радиograma отъ морското главно командване. Лейтенантъ я прочита съ разтреперани отъ напрежение ржце. По лицето на младия, но изпеченъ морски вълкъ се чете радостното вълнение на боеца, който търси борбата съ същата възторжена радост, съ каквато златотърсачътъ се стреми къмъ златнитѣ залежи.

Вечерята е завършена бързо-бързо. Офицеритѣ сж повикани въ тѣсната командирска кабина, където имъ се съобщава съдържанието на получената радиograma: „Презъ вашия квадратъ, съгласно получени сведения отъ разузнаването, следва да премине единъ неприятелски корабенъ керванъ силно охраняванъ. Разполагатъ и съ самолети, но Родината разчита на вашата храбростъ и чувството за дългъ. Щастливъ ловъ!“

Лейтенантъ сияе, че него сж облѣкли въ голѣмото довѣрие, че нему възлагатъ голѣми надежди. Моряшката му кръвъ кипва. Офицеритѣ сжко се радватъ и подхвалятъ разни шегички по адресъ на врагъ... Споредъ указанията, керванътъ ще мине по тѣзи мѣста следъ около два и половина часа. Командирътъ прилича на плувецъ, блъсканъ отъ тежкитѣ вълни на бурно море. Мисълта му е ту на брѣга, ту на приближаващия керванъ, съ който идва и неговата прослава. Да, брѣгътъ, съ който го свързватъ веригитѣ на една любовъ. Майската нощъ, ароматътъ на цвѣтящитѣ рози и трепетитѣ на едно любимо сърдце така близу до неговото, така желано за земното щастие на единъ човѣшки животъ! Горещата цѣлулка, бързото и тревожно сбогуване и пълнитѣ съ надежда и упование прощални думи на раздѣлата?... Но това трае само мигъ. Нѣкакъвъ всеунищожаващъ огънь разкъсва веригата, що го свързва съ брѣга. Свѣтквично бързо въ мозъка му изпъква мисълта, породена отъ едничката дума: дългъ! Не е нужно да стане нѣкакво чудо. Това е достатъчно, влюбениятъ лейтенантъ отъ сладостнитѣ мечти на една младостъ да премине къмъ суровоститѣ и желѣзнитѣ закони на една неумолима действителностъ, която се казва: война! Той препрочита още веднажъ радиogramата на главнокомандуващия и се спира на думитѣ: „Родината разчита на вашата храбростъ и чувството за дългъ“. Той става, поглежда съ смѣль погледъ офицеритѣ си и имъ казва съ властенъ повеляващъ гласъ: „Другари, това е една тежка и опасна задача, но отъ насъ зависи сполучливото изпълнение. Бждете себежертвено смѣли и не трепвайте и при най-тежката слуга, която може да ни сполети. За Царя и за България!... А сега, всички по мѣстата си!“

Втори день на плаването. Кървавочервеното кълбо на слънцето се издига надъ кръгозора. Подводникътъ е въ подводно състояние. Само неговия морегледъ се подава отъ равнището на тихото море. Въ далечината бавно пълзи двустожеренъ вѣтроходъ, обвитъ въ синкавия плащъ на ранното утро. Часътъ е седемъ. Закуската е привършена. Подводникъ рицари сж на постъ и все повече и

повече усилятъ своето бодро бдение. Ето, два самолети нахлуватъ въ свободния въздушенъ просторъ надъ усмихнатитѣ сини води. Подводникътъ веднага се гмурва на голѣма дълбочина, за да не бжде откритъ. Всички слухатъ. По лицето на командира сж избили едри капки потъ, явенъ белегъ за напрежението, отъ което е обзетъ. Лицата на цѣлата обслуга сж силно изопнати и приbledнѣли. Кученцето Лили-талисманътъ на подводника, което обикновено безъ умора си играе около краката на моряцитѣ, и то се е смѣлчало, каточе ли и то е разбрало важността на настѣпилитѣ тревожни мигове. Едновременно съ всичко това се чува и шума на корабни витла, макаръ не толкова отъ близу.

Настаналъ е очаквания решителенъ мигъ. Биватъ изчислявани съ измѣрителнитѣ уреди посоката и разстоянието отъ шума на витлате, който все по-силно и по-силно се долавя. Подводникътъ започва съ бавностъ да се издига къмъ водната повърхностъ: на десетъ метра, на осемъ... Той спира. Той — черното чудовище на дълбинитѣ, сега се е обърналъ на сжщинско ловно куче, което слухти и чаква своята жертва, за да връхлети съ бѣсенъ скокъ!

Ето: близу сж! Заповѣди: „Готови за атакъ!“ Всички трепватъ. Кръвта имъ нахлува въ главата. Зачервили сж се — сжщински божури! Потънали въ потъ, тѣ треперятъ, слухатъ и чакатъ. Командирътъ лейтенантъ Драгановъ внимателно адига морегледа. На около осемстотинъ метра се движатъ два торпедоносци. Напредъ сж минали десетина торпедни лодки. Четири самолети кръстосватъ надлъжъ и наширъ далечината, оглеждайки съ орлови очи морето. Следъ тѣзи бойни единици, следвани пакъ отъ бойни кораби, идватъ „търговцитѣ“ — на брой около двадесетъ. Грамадни, тромави, натоварени до крайния предѣлъ, се движатъ тѣ бавно и „тържествено“.

Подводниковитѣ торпедисти сж при апаратитѣ си, впили прѣсти въ ржчикитѣ и чакатъ напрегнато. Нервитѣ сж изопнати до скжсване. Всѣки мигъ е вѣчностъ... Предъ тѣхъ свѣтва условния знакъ, който гласи: „Готови за огънь!“ Морегледътъ е насоченъ къмъ единъ грамаденъ корабъ — петролоносачъ, а следъ него — къмъ единъ надъ десетхилядоненъ. Разстоянието и до дветѣ жертви е взето. Изчислена е и скоростъта. Благополучно е прибранъ и морегледа. Цѣлиятъ подводникъ се разтърсва. Даденъ е сигнала „огънь!“ Торпедиститѣ сж пуснали отровнитѣ си змии. Стоманениятъ китъ е вече на голѣма дълбочина и чаква да узнае постигнатото. И дветѣ торпеда сж изстреляни по двата кораба. Двата едски трѣсъци биватъ последвани отъ грѣмогласнитѣ възторжени викове на обслугата, които ознаменува въ постигнатия успѣхъ.

Българското „Ура!“ ехти въ морскитѣ дълбини, лето царува вѣчна тишина.

Лейтенантъ Драгановъ, командиръ на подводникъ № 3, е разрешилъ чудесно възложената задача, изпълнилъ е достойно войнишкия си и моряшки дългъ...

Но — още всичко не е свършено. Воднитѣ бомби?... Започватъ бѣснитѣ и страшни смъртоносни избухвания. Изпърво отъ далечъ, но следъ мигъ — два все по-наблизу. Подводникътъ вече се люлѣе отъ тѣхъ, подобно многоклонесто дърво, брулено отъ бушуващъ вѣгтеръ.

Олученитѣ два кораба потъватъ бързо. Озло-

бени до абсвряване, кръстосвачитѣ и миннитѣ заградители се изреждатъ да отправятъ смъртоноснитѣ си бомби, последвани отъ всичкитѣ бойни кораби на неприятелския конвой. Вече минава и атакува единъ малък торпедоносецъ, който хвърля и осемтѣхъ си бомби. Съ пълна скоростъ се е насочилъ той по посока на уловения звукъ отъ работеща машина. Огромнѣ воденъ стълбъ избликва на повърхността. Машинни масла се разтилатъ на кръгове и петна по нея. Нима сѣ потопили подводника на лейтенантъ Драгановъ?...

Керванътъ продължава своя пътъ, предавайки новината за „победата“ преди съобщението за сполетѣлата го тежка загуба.

На брѣга адмиралътъ е безспокоенъ. Дали е истина? Той не се съмнява въ победоносния ударъ на похода, възложенъ на подводникъ № 3. Но трагичния край следъ осъществения успѣхъ?...

Веднага една флотилия торпедоносци се снематъ отъ вързала и се отправятъ къмъ квадрата Р-73. Въ единадесетъ часа флотилията е пристигнала и спускатъ водолазъ да огледа дѣното. Указва се голѣма дълбочина и водопазътъ се прибира на спасителния корабъ, дошѣлъ нарочно за целта. Отправятъ сигналъ следъ сигналъ къмъ дълбочинитѣ на морето. Подводникътъ № 3 не отговаря! А този изразъ се тълкува по единствения общопознатъ начинъ... Слънцето пече вече отвесно на морската повърхностъ. Командирътъ на флотилията капитанъ I рангъ Пѣйчевъ съобщава на адмирала: „Никакви признаци на живогъ. Всичкитѣ ни усилия сѣ надраздни“... Адмиралътъ веднага дава своитѣ заповѣди. Следъ четвъртъ часъ отъ упорното срѣдище излиза цѣла ескадра; съставена отъ два флотиловодачи, три кръстосвачи начело съ тежкия кръстосвачъ „Кубратъ“, седемъ торпедни лодки, четири шасьори и подводникъ № 5. Къмъ седемънадесетъ и половина часа този флотъ пристига на мѣстопроизшествието, където е и флотилията торпедоносци. Подводникъ № 5 се потапя, за да види какво е положението на загиналия свой събратъ подводникъ № 3. Дълбочината е петдесетъ и два метра. Дѣното е тинясто, съ издадени тукъ таме стърчащи скали. Пристига и корабътъ-работилница „Труженикъ“, снабденъ съ усъвършенствувани съвременни уредби за подемане на потонали плавателни съдове. Пристига съ водосамолетъ и адмиралътъ. Въ това време изплава разузнаващия подводникъ № 5, чийто командиръ рапортува на адмирала силно пребледнѣлъ: „Той е разкъсанъ на две. Предната частъ е забита въ тинята, а задната — затисната между две скали и съвсемъ разкъсана. Нищо не може да се приеме“.

Гробна тишина. Очитѣ на адмирала овлажня-

ватъ. Видимо развълнуванъ, съ усилия той запазва спокойствие и заповѣдва: „Спуснете бойното знаме на „Кубратъ“ наполовина! Нека имъ засвидетелствуваме тѣгата и почитѣта си! Тѣ служиха и загинаха като достойни херои. Една минута мълчание за тѣзи, които доказаха, че сѣ велики синове на България и съ смъртта си звоняха своето безсмъртие и славата на своето Отечество!“

Предъ желѣзната врата на флотската казарма чака една жена. Какво търси тя въ този късенъ часъ на нощта?...

Чуватъ се свирки и звънтене на корабни камбани. Корабитѣ на флота приставатъ. Значи, тѣ сѣ се върнали! А той, наистина върналъ ли се е и той?

Тя вече е узнала отъ командира на подводникъ № 5, първиятъ приятелъ на годеника ѝ, за предприетото търсене. Тя сега чака да види годеника си... или?

Въ този мигъ единъ офицеръ забързанъ се приближава къмъ желѣзната врата. Толкова е тъмно, че не може да се различи кой е той. Часовоятъ изтраква съ токоветѣ си и застава „мирно“. Лейтенантъ Бѣлевъ, командиръ на подводникъ № 5 се приближава самъ. Положението е ясно, но неговата трагичностъ се изяснява недвусмислено отъ успокоителнитѣ думи, които заговорва лейтенанта.

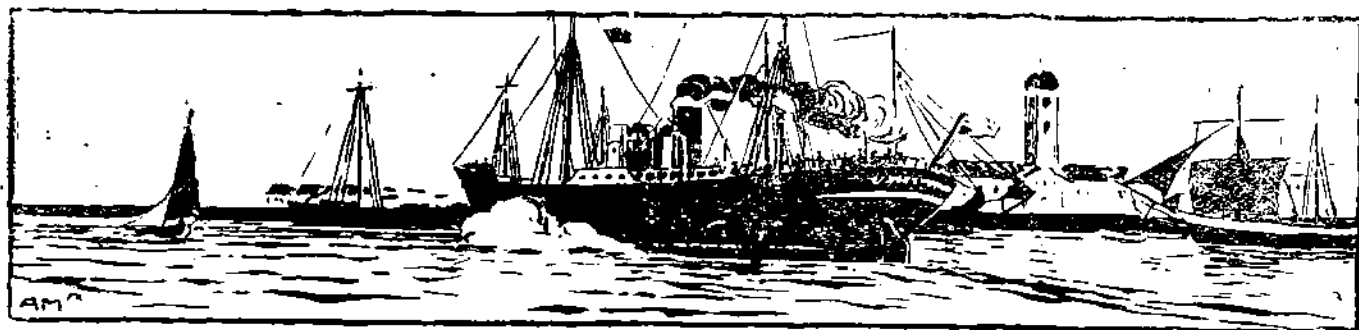
Младата жена схваща напълно жестоката действителностъ, и въпреки това, тя не иска да повѣрва. Втори пътъ запитва дали всички това е истина. И избухва въ буенъ плачъ.

— Господи, какъ ще понесе тая вѣчна раздѣла? Накъде сега, посочи ми Боже, пътя въ мрака на моята безутешна скръбъ!

Лейтенантъ Бѣлевъ мълчи. Той крачи редомъ съ скърбящата млада жена. Тѣ се движатъ по главната алея на Приморската градина, а после по китонираното шосе, дето само преди три дни прозвучаха прощалнитѣ думи на хероя лейтенантъ Драгановъ: „Бъди щастлива и вѣрвай въ менъ!“ О, колко свѣтли надежди възпламени въ нейното влюбено сърце този рицаръ на родното море!...

И подавайки ржката си за „лека нощъ“ и благодарностъ къмъ командира на подводникъ № 5, тя се сили да изрази своята тѣга и безнадеждно огчаяние съ думитѣ: „Мракъ, мракъ и нищо повече, господине Бѣлеви!“

— Не мракъ, а свѣтлина! Живѣйте съ свѣтлината на подвига! Херои като лейтенантъ Драгановъ сѣ вѣчнитѣ слънца на Родината. И само свѣтлина излъчватъ тѣ за щастieto на цѣлъ народъ презъ бѣднитѣ времена. — Изрича думитѣ на своето гордо вѣрующо побратимствъ на загиналия храбрецъ съ убеждението, че отваря вратитѣ на новъ животъ за скърбящата годеница на лейтенанта — новиятъ животъ, който идва следъ подвига и победата.



БЪДНИ ВЕЧЕРЪ КРАЙ БЪЛО МОРЕ

отъ мичманъ Г. Д. Поповъ

Здрачъ припада надъ брѣга. Егея е все така спокоенъ и просторенъ. Само лекиятъ плискъ на вълнитѣ издава будността му. По равнo-ширната повърхностъ не се вижда нито една свѣтлинка. Очѣртанията на островъ Тасосъ и Атонъ чезнатъ въ безкрая. Брѣгътъ е мълчаливъ и величественъ. Неизмѣнна тишина владѣе.

Само задъ черната хартия на затѣмненитѣ прозорци тишината не е проникнала. Въ помѣщението на ротата благоухае свежиятъ дѣхъ на коледната елха.

Украшенията ѝ отразяватъ свѣтлината на свѣтитѣ. Около нареденитѣ маси моряцитѣ съ буденъ духъ очакватъ Рождество Христово. Между тѣхъ сж и тѣхнитѣ началници. Обстановката е затрогваща. Само на нѣколко крачки отъ сградата навънъ морето мие родния брѣгъ, на който стои и бди съ готовность за саможертва българскитѣ морякъ, гордъ, че брани осъществения народенъ блѣнъ.

Около елхата настроението расте. Душата на моряка се разтваря. Всѣки знае да каже по нѣщо. Нагласяватъ се сцени, разказватъ се смѣшки, изнасятъ се артистични номера; случаятъ е подходящъ — „талантитѣ“ трѣбва да се проявятъ. Звучитѣ на цигулката, брача и акордеона се разливатъ въ най-

разнообразни тактове, и ту утихватъ, за да се чуе добре „артиста“, ту кѣнтятъ до най-голѣма възможность при „бравото“.

Мислитѣ летятъ, споменитѣ се пробуждатъ, семейството и родната кѣща сж въ въображението. Скоро една частъ отъ присѣдстващитѣ ще бждатъ тамъ, защото сж изпълнили частъ отъ своя дългъ...

Навънъ здрачътъ се сгъстява. Луната се е скрила задъ облацитѣ. Тихъ дѣждъ вали. Въздухътъ е така свежъ и приятенъ... И ето, задъ тѣзи облаци въ свѣтлитѣ небесни чертози се ражда Спасителътъ. Въ помѣщението настѣпва тишина. Полунощъ отмиръва звѣнъ.

Командирътъ приветствува моряцитѣ. Той изказва своитѣ пожелания. Сърдцата туптятъ усилено; стихийенъ пламъ се разраства въ душитѣ на всички.

Този пламъ подсилва гранитния духъ на моряка, който съперничи съ стихията, готовъ да се срази съ страхотната буря, готовъ да брани величието на Родината.

Христосъ се роди. Роди се българската правда, за да пребже съ безсмъртието на българския духъ...

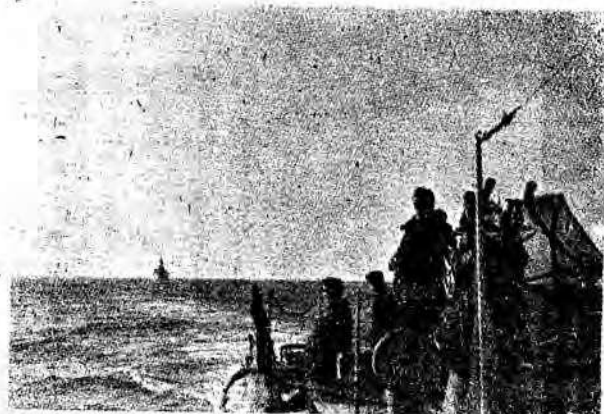
Уредничеството на „Морски прегледъ“ благодари за изпратенитѣ дарения и съобщава за сведение на бждещитѣ дарители, че сумитѣ следва да се изпращатъ изключително чрезъ пощенска чекова смѣтка № 8540., пощенска кутия 84. — Варна.

отъ брой 184. — 26,356 лв.		293. Тончо К. Радевъ — ученикъ Троянъ	
280. Темида Ив. Софийска — Варна	70 „	Махала Велчовска	30 „
281. Кръстю Ив. Надърлийски—Силистра	50 „	294. Милко М. Георгиевъ—В. Търново	100 „
282. Тодоръ П. Пеневъ — Сливенъ	10 „	295. Проф. Димо Миневъ—Варна	100 „
283. Димитъръ Ивановъ—с. Ген. Инзовъ	100 „	296. Грозданъ К. Русевъ—агрономъ	
Ямболско	100 „	с. Каблешково	50 „
284. Атанасъ П. Абаджиевъ—Н.къ Пош.		297. Георги К. Русевъ—с. Бага, Помо-	
Спестовна каса — Скопие	50 „	рийско	50 „
285. Тончо Р. Тончевъ — Казанлъкъ	50 „	298. Първанъ Гр. Радевъ—с. Долна Орѣ-	
286. Сѣби Сираковъ — Варна	100 „	ховица	20 „
287. Стефанъ Мариновъ — Варна	50 „	299. Димитъръ А. Сакуларевъ — с. Долна	
288. Миланъ Д. Александровъ — Варна	100 „	Орѣховица	20 „
289. Щаба на 3 а армия — Сливенъ	200 „	300. Ал. С. Бояджиевъ — Разградъ	40 „
290. Иванъ Донковъ Илиевъ — Капитанъ		301. Райна К. Бояджиева — Разградъ	30 „
м/к. „Видинъ“ Б. Р. Плаване—Русе	200 „	302. Цена Дочева — Добричъ	30 „
291. Жеко Георгиевъ — Варна	50 „	Всичко 27,906 лв.	
292. Богданка Л. Памукчиева—Троянъ		Списъкътъ на дарителитѣ следва.	
Махала Велчовска	50 „		

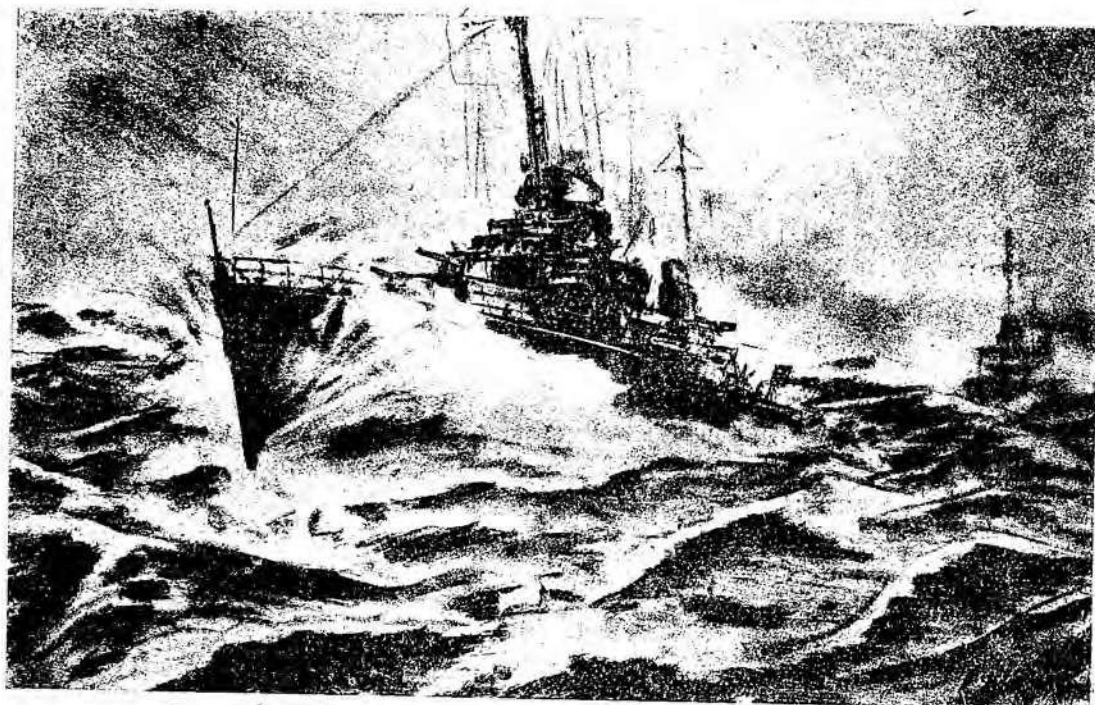
Началникътъ на Военно-морското на Негово Величество училище изказва благодарность на г. Никола Ив. Станевъ отъ фирмата „Ел-Во-Ка“, пл. „Независимостъ“ № 32 — Варна, за подарената сума 5,000 лв., която бѣ раздадена на независими, но примѣрно прилежни морски кадети.

Всички писма, ръкописи и пр. да се изпращатъ до пош. кутия № 84. — Варна.

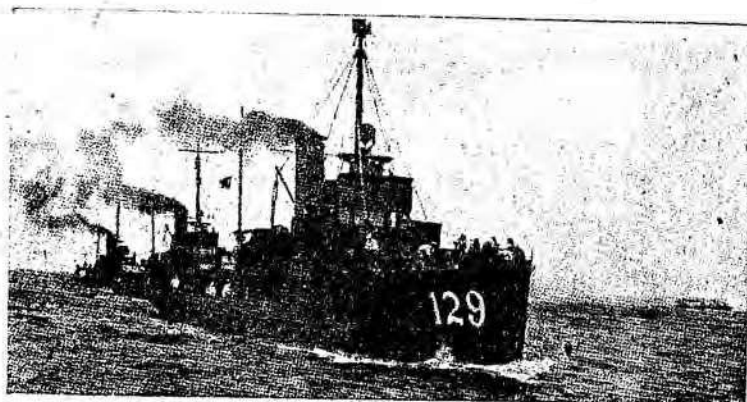
О Т О З И Б Р О Й 185. СЪДЪРЖА: Победа или смъртъ!—уводна статия; България е и ще бжде морска—капитанъ на море Д. Чакъровъ; Любовта на моряка—Стефанъ Дончевъ; По пѣтя на капитанъ Списаревски—Щерю К. Щерева; Войната въ източна Азия—морски капитанъ фонъ Ротсманъ, прев. отъ нѣмски Д-ръ Ст. Стайковъ; Развитието на линейния корабъ и неговото мѣсто въ днешната война—отъ нѣмски източникъ, прев. Д. Радуловъ; Корабно стокознание—Д. Фурнаджиевъ; Морето и нашата рыбоконсервена индустрия—Борисъ Ивановъ; Свѣтлината на подвига—разказъ отъ Евгени Атанасовъ; Бѣдни вечеръ край Бѣло море—мичм. Г. Д. Поповъ.



ВЪ КОНВОЙ



СРЕЩУ МОРЕТО И ВРАГА



ФЛОТИЛИЯ СТРАЖНИ КОРАБИ