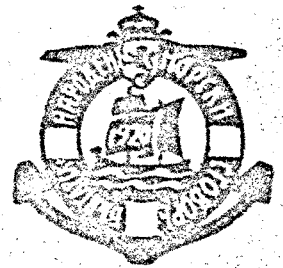


ТОРСНИ СГОВОРЪ

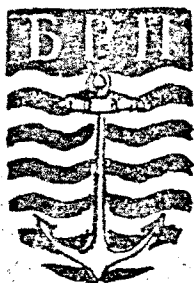
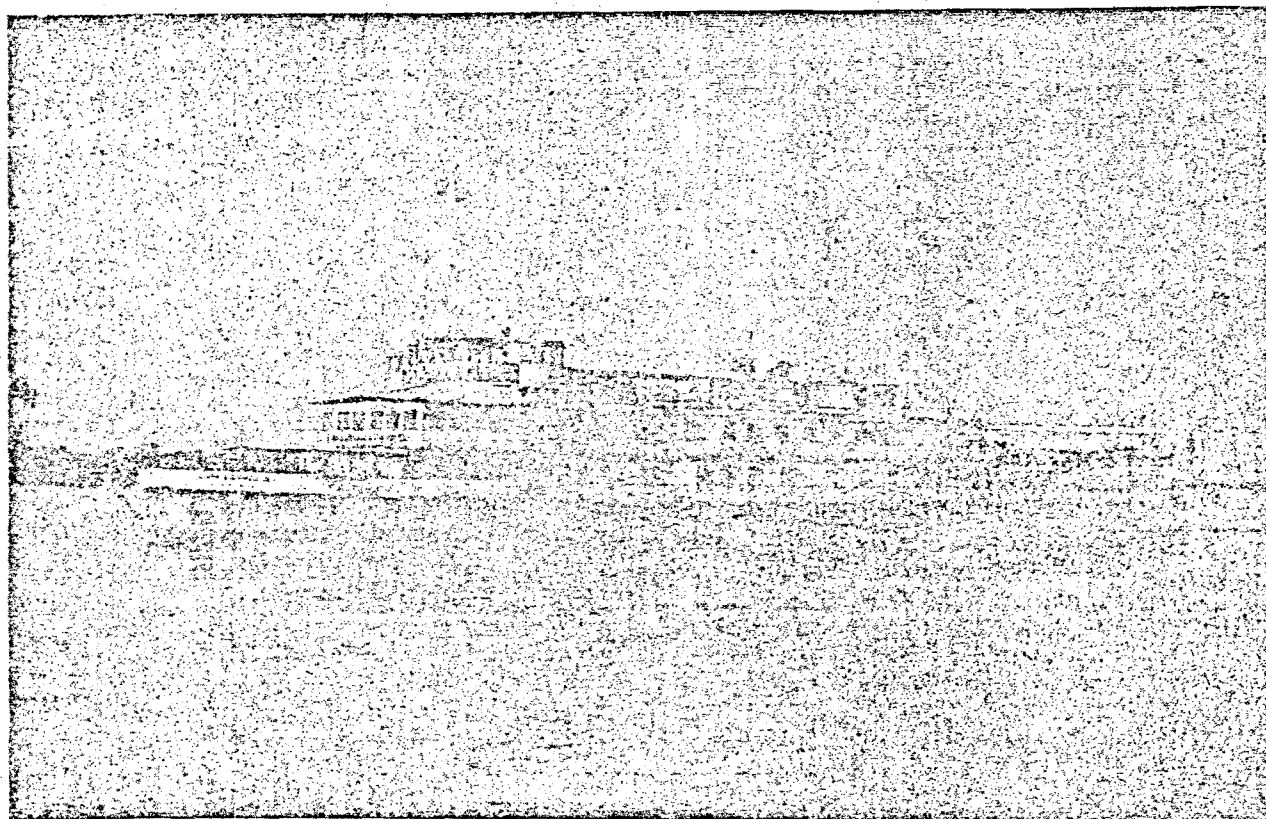


XVIII година

септември 1941.



БЪЛГАРСКО РЪЧНО ПЛАВАНЕ — РУСЕ



БЪЛГАРИ,

Корабитъ на Българското рѣчно плаване (Б.Р.П.) сж въ денонощна служба на родното ни стопанство. Тѣ поддържатъ пѣтнически и товарни съобщения по Дунава, както въ нашитѣ граници, така и далечъ отъ тѣхъ.

Пѣтувайте по Дунава съ корабитѣ на Б. Р. П.

Използвайте всѣкидневнитѣ корабни товаропѣтнически съобщения по българския Дунавъ, съ български кораби—най-красивитѣ, най-удобнитѣ и най бързитѣ на цѣлия Дунавъ.

Интересувайте се за разписанието както на новитѣ двувинтови моторни, така и на любимцитѣ на дунавци парни товаропѣтнически кораби на Б. Р. П.

Давайте стокитѣ Ви да бждатъ пренасяни отъ корабитѣ на Б. Р. П. Тѣ ще бждатъ разнесени бързо и сигурно по всички пристанища на Дунава, отъ Сулина до Регенсбургъ.

Стоки отъ всѣкакъвъ видъ, предназначени за Сръдна Европа или отъ тамъ за България, се пренасятъ съ бързитѣ товарни двувинтови моторни кораби на Б. Р. П. Тѣ сж снабдени и съ хладилни хамбари — единствени на цѣлия Дунавъ.

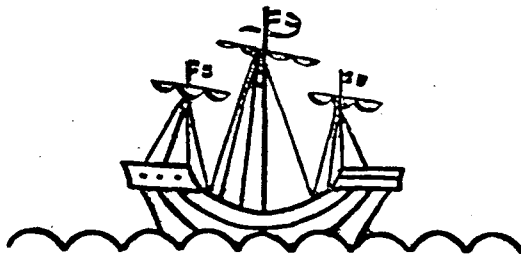
За Вашитѣ стоки сж на разположение и влѣкачитѣ и шлеповетѣ на Б. Р. П.

За пѣтуване или за превозъ на стоки по Дунава, отнасяйте се до:

Дирекцията на Българското рѣчно плаване—Русе.

Телефони: 23-87 и 24-92.

Телеграфически адресъ: РЪЧНОПЛАВАНЕ.



МОРСКИ СГОВОРЪ

ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ ЦАРОДЕЦЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

Година XVIII.

Уренда

Брой 7.

Варна, септември 1941 год.

Книжно-просвѣтниятъ отдѣлъ

Гл. редакторъ В. Паспалеевъ

В. Игнатовъ

Главна дирекция на воднитѣ съобщения

Развититѣ се събития на балканитѣ, които доведоха до осъществяване на националнитѣ ни идеали, изправиха страната ни предъ много нови задачи. Правилното разрешение на изникналитѣ нови въпроси е отъ съдбоносно значение за бъдещето, защото сега се поставятъ основитѣ на организацията на уголъмената ни държава. Направенитѣ грѣшки ще даватъ своитѣ отражения за въ бъдеще и ще спъватъ развитието на службитѣ, които засѣгатъ.

Ние осъществихме отдавна очаквания изходъ на Бъло море, като влѣзохме въ владение и на частъ отъ островитѣ, съставляващи нераздѣлна частъ отъ бръга и ограждащи онова водно пространство, което е необходимо, за да гарантира свободното и правилно развитие на воднитѣ съобщения и търговския обмѣнъ по южнитѣ ни бръгве, като се чувствуваме пълни господари въ собствениятъ си води. Въ вътрешността на нашитѣ нови земи ние сме господари на водни басейни, които ще има да играятъ голѣма роля за стопанското ни развитие и чакатъ творческитѣ грижи на държавата, за да дадатъ щедро богатства, които самата природа е вложила въ тѣхъ, та да станатъ истински скъпоценности на българската земя, не само съ своята красота, а и съ своитѣ богатства.

Само тѣзи два голѣми въпроса сж достатъчни за да изтѣкнатъ предстоящитѣ за разрешение задачи на Дирекцията на воднитѣ съобщения. Организиране експлоатацията на новитѣ ни пристанища, снабдяването имъ съ необходимия имъ инвентаръ, за да могатъ да отговарятъ на предстоящитѣ имъ задачи; разширяване и подобрене на съществуващитѣ и постройка на нови, съобразно съ новитѣ ни задачи; създаване крайбрѣжно корабоплаване и такова за далеченъ стокообмѣнъ; подобрене и усъвършенствуване на фарова, пилотна и спасителна служби; създаване условия за развитие на близъкъ и далеченъ риболовъ и индустрии свързани съ него, създаване на необходимото корабостроение, за да отговори на новитѣ голѣми задачи; създаване на необходимитѣ съобщения

между пристанищата ни и вътрешността на страната ни; планомерна подготовка на притокъ на специалисти, които да посветятъ силитѣ си на развиващитѣ се служби—това сж въпроси, налагащи се сами по себе си, заедно съ голѣмата ни национална придобивка. Тѣ се прибавятъ къмъ многото и голѣми въпроси, които наложиха презъ 1930 год. отдѣлението за корабоплаване да се развие въ Дирекция на воднитѣ съобщения.

Тази дирекция се създаде къмъ Главната дирекция на Б. Д. Желѣзници и оправда напълно съществуването си. Благодарение на пълното сътрудничество на Главната дирекция на Б. Д. Желѣзници, тя отговори въ кѣсо време на почти всички крещящи нужди на нашето корабоплаване.

Намирайки се обаче въ зависимостъ отъ Главната дирекция на Б. Д. Желѣзници, тя ще се яви тежестъ за тази последната, защото ще я обремени съ всички свои нови въпроси въ връзка съ администрирането и въ единъ моментъ, когато и службитѣ на Б. Д. Желѣзници се увеличаватъ и развиватъ.

Преди да се поставятъ на разрешаване изникналитѣ нови въпроси въ Дирекцията на воднитѣ съобщения, наложително се явява отдѣлението ѝ въ самостоятелна независима дирекция отъ Гл. дирекция на Б. Д. Желѣзници. Запазвайки мѣстото си въ Министерството на Желѣзницитѣ П. Т. и Телефонитѣ, тя ще съставлява третата Главна дирекция на това Министерство, обхващайки всички въпроси въ връзка съ воднитѣ съобщения и рибарството, упражнявано като професия въ моретата, Дунава и устиата на голѣмитѣ рѣки и по течението имъ, кждето има условия за професионаленъ риболовъ.

Новитѣ задачи, които се налагатъ на Дирекцията на воднитѣ съобщения, изискватъ да се обезпечи по-голѣма самостоятелностъ и свобода на нейното ръководство. Това може да се постигне, като при изработване на новия бюджетопроектъ на държавата се предвиди отдѣлението на Дирекцията на воднитѣ съобщения въ отдѣлна самостоятелна Главна дирекция.

Голѣмитъ нужди въ строителната политика на държавата наложиха създаването на дирекция на строежите. Тя въ кжсо време оправда напълно очакванията.

Голѣмитъ въпроси въ връзка съ военнитъ съобщения изискватъ бързо, компетентно и правилно разрешение и налагатъ отдѣлянето на съществуващата вече дирекция, за да може тя да се справи съ новитъ си задачи. Това е толкова по-

вече възможно, защото не иска създаването на нови служби, а само обезпечаване за съществуващитъ вече по-голяма свобода и експедитивностъ.

Ние върваме, че въпросътъ ще бжде правилно прецененъ отъ съответнитъ мѣста, за да получи разрешението си съ идващия бюджетъ, за да видимъ „Главната дирекция на воднитъ съобщения“ да развива съ общо по-голяма експедитивностъ своята толкова полезна дейностъ.



Александъръ Маноловъ
капитанъ II рангъ о. з.

Новото въ морската ни политика

Щомъ казваме ново и къмъ него прилагаме думата политика, просвѣтениятъ читателъ веднага ще разбере, че въ сжщностъ, нѣма нищо ново; защото основитъ на политиката отъ времето на Вавилонъ и Египетъ, до Елада, Финикия, Римъ, та чакъ и до наши дни, въ нищо не сж се измѣнили; нищо ново подъ Божието небе!

Така и съ морската политика, защото тя не може да се дѣли отъ общата.

Нѣма нищо ново и за организирана Морска България, а особено за ратницитъ на Българския народенъ морски сговоръ, защото тѣ отдавна сж разбрали и идейно възприели старото, наричано днесъ ново.

Новото за насъ е, че за първи пѣтъ главата на българското правителство, а това щастие го има Министъръ Председателтъ Господинъ Професоръ Д-ръ Б. Филовъ, можа да формулира основитъ на българската морска политика по единъ убедителенъ, ясенъ и точенъ начинъ.

Това стана на 8 юний т. г., когато Министъръ Председателтъ предаде тържествено въ Свищовъ, за въ работа, новия ни Дунавски пасажерски корабъ, носящъ името на нашия покровителъ *Негово Величество Царъ Борисъ III*, чрезъ изпратената поздравителна телеграма до Негово Величество, която е толкова много ценна за насъ, ратницитъ на българското море, че трѣбва да остане, като единъ новъ мораленъ паметникъ, сочещъ още веднажъ, колко нашата организация е била до сега на правъ пѣтъ, работейки за доброто на своето отечество.

Господинъ Филовъ телеграфира на *Негово Величество*:

„Изпълнявайки поржчението на *Ваше Величество*, днесъ осветихъ и предадохъ въ експлоатация дунавския пѣтнически корабъ, носещъ гордо Височайшето Ви име. Съ пристигането на следващитъ два пѣтнически кораба, носещи Височайшитъ имена на Нейно Величество и на Негово Царско Височество Престолонаследника, красивиятъ нашъ Дунавски брѣгъ ще има едно отъ най-сигурнитъ и приятни съобщителни възможности.

Въ връзка съ днешното тържество щастливъ се чувствавамъ да увѣря *Ваше Величество* — първия български морякъ — че ръководеното отъ мене правителство нѣма да пожали трудъ и усилия за засилване на българското дунавско и морско корабплаване, особено днесъ, когато благодарение на

начертаната отъ Ваше Величество мъдра политика, България доби обликъ на морска държава, чието бждеще лежи преди всичко въ пълното овладяване на морето. Отъ сега нататкъ наредъ съ земеделѣието и другитъ народни поминѣци, корабплаването ще се издигне като единъ отъ основнитъ стълбове за стопанската и политическа мощъ на отечеството“.

А отговорътъ на Негово Величество, макаръ и сбитъ, още веднажъ подчертава старитъ и най-здрави схващания, които дълги години Държавниятъ ни Глава идейно разнасяше при всѣки удобенъ случай, говорейки за морската политика на България.

Нека всѣки българинъ запомни добре тая телеграма!

Г-нъ Професоръ Богданъ Филовъ
Министъръ Председателъ

С о ф и я

„Благодаря Ви сърдечно за съобщението, че сте передали въ експлоатация голѣмия Дунавски пѣтнически корабъ, носящъ моето име. По тоя случай поздравлявамъ всички ратници за преуспѣване на родното корабплаване убеденъ, че всѣка негова нова придобивка ще бжде въ услуга на българското стопанство, на българската култура и на българскитъ национални интереси.

Ц а р ъ т ъ .

Защото морето и Дунава сж едно много ценно благо и тоя, който не умѣе да го използва, или многоскорого губи или, или още полошо, мусе отнема!

Ние съ дълбока признателностъ подчертаваме думитъ на Негово Величество, че преуспѣването на родното корабплаване е приносъ за българскитъ национални интереси и думитъ на Господинъ Министъръ Председателя, че бждещето на България лежи въ пълното овладяване на морето.

И съ радостъ още веднажъ констатираме, че тогава, когато се зараждаше нова България, следъ неуспѣха въ Европейската война, Морскиятъ сговоръ, между радетелитъ на който стояха професори отъ Софийския ни университетъ, носѣше макаръ и малъкъ, но при все това факелъ на морската ни идея; днесъ вече новъ мощенъ факелъ се носи сжщо отъ професоръ на Софийския университетъ, господинъ Филовъ, но вече Министъръ Председателъ на обединена България, за което ние не можемъ да не му бждемъ сърдечно благодарни!



Бръгът към Калиакра

Картина отъ Георги Велчевъ

В. П.

Свобода на моретата

Въ една отъ своитѣ последни речи, председателъ на С. А. Щати засегна, между актуелнитѣ и болни въпроси на американската действителност, още и въпроса за „засилената отбрана на свободата на моретата въ бъдаще“. За да обоснове този си апелъ, той направи единъ обстоенъ прегледъ изъ историята на американския континентъ.

„Отъ 1793 г., каза Рузвелтъ, когато нашиятъ флотъ осигури за американскитѣ кораби западно-индийскитѣ води, Караибското море и Мексиканския заливъ, отъ 1804—05 г., когато си осигурихме обща мирна търговия на мѣстото на пиратството, отъ 1812 г. въ която се борихме за запазване правото на моряцитѣ, отъ 1867 год., когато нашитѣ морски сили подпомогнаха мексиканцитѣ да прогонятъ френската армия на Луи Наполеонъ, до сега ние сме се стремели къмъ свобода на моретата и сме били за тѣхната отбрана. Това ставаше въ името на нашето собствено корабоплаване, на свободната търговия съ братскитѣ републики, на правото на всички нации да използватъ морскитѣ пжтища на свѣтовния обмѣнъ!“

Най-интересното обаче въ тази речъ е, че тя напомня твърде много на онѣзи дни, непосредствено следъ миналата свѣтовна война, когато тогавашниятъ президентъ на С. А. Щати г. Уилсонъ бѣ изказалъ същата тази мисль за свобода на моретата.

Натрупанитѣ богатства и голѣмото развитие на индустрията, бѣха накарали американцитѣ да се замислятъ сериозно за осигуряване на своитѣ външни пазари. Вашингтонъ смѣтна, че тѣкмо сега следъ войната, когато английскиятъ флотъ е отслабенъ, е времето да прокара много отдавна желанитѣ отъ американцитѣ и неприемливия за англичанитѣ лозунгъ, за свобода на корабоплаването, както въ мирно време, така и въ време на война.

Вашингтонъ като че бѣ смѣнилъ Берлинъ въ неговата съперничаща съ Англия позиция, което и бѣ довело до жестоката свѣтовна война, като вмѣсто неприемливия за Великобритания лозунгъ, че „бъдащето на Германия е на морето“, се повдигна безспорно принципално, но още по-малко приемливия за Англия лозунгъ — свобода на моретата“.

Конгресътъ на С. А. Щати, одобрилъ по принципъ тази мисль на г. Уилсонъ и далъ съответнитѣ пълномощия на правителството. Като резултатъ на това били разрешени голѣми парични сръдства за обзавеждането на морскитѣ бази на Филипинскитѣ острови и острова Гуамъ. „Свободата на моретата“ влѣчеше следъ себе си естествено и свобода въ създаването на морскитѣ бази. Тогава Лондонъ прие хвърлената му ржавица. Неговиятъ отговоръ бѣ изразенъ чрезъ устата на Токио, кждето бѣха разтревожени не по-малко отъ Англия. Правителството на Микадо даде на Бѣлия

домъ да разбере, че съоръжаването на морски бази на двата упоменати острови, се счита въ Япония за casus belli, и, за да даде по-голяма внушителност на своето изявление, демонстративно (по тайно съгласие съ Лондонъ) отпусна нови кредити за допълнителна корабостроителна програма: Вашингтонъ отговори съ залагането въ постройка нови шестнадесетъ суперъ — дреднаути. Тогава Лондонъ възобнови постройката на голъмитъ кораби, което бѣше прекъснато следъ унищожаването на германския флотъ въ Скапа Флоу.

Започна се едно лудо надпреварване въ въоръженията. Едновременно въ корабостроителницитъ на Англия, Америка и Япония се поставиха въ постройка грамадни линейни кораби, много по-голъми отъ тѣзи които се срещнаха въ Ютландския бой: тридесетъ и шестъ суперъ — дреднаути на обща стойностъ повече отъ 30 милиарда франка по тогавашния курсъ. Само Америка сама хвърли за постройка на дреднаути 14 милиарда франка, като желаше съ това да създаде флотъ, който по нищо да не отстъпва на Британския. Обосновавайки своята корабостроителна програма на това, че нито единъ британски дреднаутъ (съ изключение на Хуудъ), не надминава 30000 тона съ артилерия до 38.1 см., Америка пристъпила къмъ постройката на 4 кораба отъ по 32600 тона, а следнитъ 12 отъ по 43200 тона съ 40.1 см. артилерия и скоростъ 33 мили. Постройката била въ пълния си ходъ, когато, подобно на гръмъ отъ ясно небе, се получило сензационно известие, че Япония строи по-голъми дреднаути отъ по 46000 тона съ 45 см. артилерия и скоростъ 35 мили. Но още по-голъмъ ударъ се почувствувалъ въ Вашингтонъ, когато узнали, че и въ Англия сж заложени въ постройка не 46000, а 48000 тонни кораби. Накрая истинска паника обхвана адмиралтейството и правителството, когато една нова информация отъ Япония донесла известието, че срещу шестътъ вече заложени въ постройка на американскитъ корабостроителници гиганти отъ типа на „Индиана“ отъ по 43000 тона, тамъ сж заложени четири свръхъ — гиганти по 50000 тона.

Вакханалията приела чудовищни размѣри. Предъ подобно явление новиятъ флотъ на С. А. Щати се превръщалъ въ второстепененъ и се загубвала целта за която се създавалъ, а всичкитъ вложени въ него капитали отивали по вѣтъра. Американското обществено мнение разбрало, че е попаднало въ задънена улица и че по-нататъшното съревнувание граничи съ лудостта, че трѣбва незабавно всичко да се спре, още повече, че Панамскиятъ каналъ недопускалъ по-голъмо увеличение на тонажа. Родила се мисълта за конференцията.

Между това, докато всрѣдъ държавитъ победителки имало съперничество, въ победената Германия се водела борба, — борба глуха, но не по-малко упорита, за скриване на всички технически тайни и запаситъ отъ оръжие. Въпрѣки разгара на революцията и кървавитъ събития, въ столицата и въ други мѣста на страната се осъществявала голъма работа. Затова най-добре свидетелствува закараниятъ отъ германскитъ моряци и следъ това потопенъ флотъ въ Скапа Флоу, на който британскитъ агенти не можали да видятъ нищо освенъ стърчащитъ дула на оръждията. Всички

тайни прибори за управление на огъня, трансформатори, артилерийски таблици и пр. съ една дума всичко онова, което се явява „святая святихъ“ за боя и победата, всичко изчезнало, безъ да се остави и най-малката следа. Не било намѣрено нито въ щаба, нито въ министерството въ Берлинъ, кждето съ затаени надежди още веднъжъ се устремили контролнитъ комисии на съюзницитъ. Не само шкафоветъ се оказали праздни и изчезнали и всички работилници, които ги приготвявали. Всичко това се оказало далеко задъ предѣлитъ на страната, вънъ отъ възможноститъ да се достигне отъ победителитъ.

Следещи внимателно започналата борба между Англия и Америка, Америка и Япония, Италия и Франция на събралата се конференция въ Вашингтонъ и съзнаващи, че подводниятъ флотъ е едно мощно срѣдство за борба на по-слабитъ морски държави срещу силнитъ — предвидливитъ германци взели всички мѣрки за да запазятъ за себе си, „до по-добри времена“, всички онѣзи приспособления и съоръжения за бързо строене на подводници, което бѣха успѣли да достигнатъ къмъ края на войната. Тѣзи приспособления и съоръжения бѣха приготвени по такъвъ начинъ, че благодарение на тѣхъ германцитъ можаха въ течение на четири години отъ войната да построятъ 782 подводника, което съставляваше срѣдно 195 подводника на година, докато за сжщото това време напимѣръ Франция е можала при сжщото това напрежение, да построи не повече отъ 12 подводника. Ясна бѣ тогава ценността и мълчаливата заплаха отъ тѣзи възможности на германската корабостроителна техника, която пъкъ въ днешната война имъ осигурява построяването на повече отъ 50 подводника месечно.

Но не бѣ още достатъчно да се има, така да се каже, готова само теоритическата организация, необходима бѣ практиката и усъвършенстване въ дѣлото. Историографътъ Буватеръ, който по това време се намиралъ въ Берлинъ въ състава на една отъ съглашенскитъ комисии, ни разказва, че Германия е можала да реализира и практиката, като не е прекратила строежа на подводници. За доказателство на това той привежда следния интересенъ примѣръ: подводницитъ се построявали въ вътрешността на единъ специално направенъ за целта корабенъ корпусъ поставенъ върху дока.

Единъ отъ тѣзи „търговски кораби“, спуснатъ на вода въ едно отъ германскитъ балтийски пристанища, предизвикалъ подозрението на единъ отъ агентитъ на интелиженсъ сервисъ. Съглашенската контрола отишла бързо на това мѣсто, но когато пристигнала, било вече късно: зародиштъ изчезналъ. Намѣрили само „търговския корабъ“, направенъ много умно съ разтварящи се бортове.

Вземайки подъ внимание току що споменатото значение на подводния флотъ за слабитъ морски държави, богатиятъ опитъ отъ подводната блокада, оставенъ отъ старата империя и твърдото и опредѣлено становище на Англия (въ отговоръ на провъзгласената свобода на моретата), че нейната традиционна политика за защита на морскитъ съобщителни пѣтища остава неизмѣнна, ржководителитъ на днешна Германия започнали сжщо да се замислятъ за борзото създаване на подводния имъ флотъ.

Но да се върнемъ къмъ Вашингтонъ, където се бѣ събрала конференцията по ограничение на морските въоръжения. Резултатитѣ отъ нея сж известни. С. А. Щати добиха тамъ право на равенство въ флотитѣ съ Англия по отношение на линейнитѣ кораби. Този успѣхъ на Америка се дължеше главно на три фактора: затрудненото финансово положение на Англия, голѣмото земетресение станало въ Япония и чудноватата разузнавателна работа на така наречения „черенъ кабинетъ“, който прихващаль и разшифроваль всички тайни телеграми, размѣняни между Лондонъ, Токио, Парижъ и Римъ и неговитѣ представители на конференцията. Бившиятъ шефъ на този кабинетъ Уардлей въ своитѣ спомени пише, че само единъ отъ членоветѣ на „тайния кабинетъ“ е разшифроваль съ хиляди телеграми, поради което делегатитѣ на С. А. Щати сж можели решително и смѣло да се противопоставятъ на представителя на Япония адмиралъ Като и да намалятъ тонажа на линейнитѣ кораби, защищаванъ упорито отъ последния. Американцитѣ знаели прекрасно неговитѣ скроветни мисли и финансовото положение на Япония следъ земетресението. Тѣ знаели сжщо и за поставенитѣ въ портофела на адмиралъ Като директиви на неговото правителство, който не подозираль че неговата игра е пришта съ бѣли конци. Конференцията се завършила съ установяването на пределния тонажъ: 1. За линейнитѣ кораби договарящитѣ страни установили пропорцията: 5:5:3:1.75:1.75 (за Англия и Америка 525,000 тона, за Япония 315,000 тона, за Франция и Италия по 175,000 т.) и 2. за въздушнитѣ сили. Така сжщо била забранена постройката на кръстосвачи по-голѣми отъ 10,000 тона само, че безъ ограничение на тѣхното количество — и накрая било забранено да се усилятъ повече укрепления на Хонгконгъ (Англия), на Филипинскитѣ и Алеутскитѣ острови (Америка), Курилскитѣ, Бонинскитѣ, Пескарскитѣ острови и тия на островъ Формоза и Лиу Киу (Япония).

Достигнатото отъ Америка равенство въ линейния флотъ съ Англия се смѣтало за толкова голѣмо завоевание по пѣтя за осжществяване лозунга „свобода на моретата“, че Вашингтонъ опасвайки се да не компрометира този си успѣхъ, смѣталь, че поне за сега трѣбва да изостави временно обсъждането на упоменатия лозунгъ.

Конференцията се закрила. Въ договора не се предвиждало никакво ограничение на лекитѣ сили (крѣстосвачи, торпедоносци и подводници) и това оставило надежда у англичанитѣ да запазятъ своето вѣковно господство надъ моретата. Нейниятъ лекъ флотъ, факторъ отъ грамадно стратегическо значение—билъ по-голѣмъ и по-добъръ отъ американския. Тази надежда обаче не се оправдала. Съперничеството въ въоръженитѣ морски сили се пренесло отъ линейнитѣ кораби и на лекитѣ такива и предизвикало една нова конференция, която се състояла този пѣтъ въ Женева.

Възлаганитѣ надежди обаче на извиканата по инициативата на Кулиджъ женевска конференция за урегулиране въпроса за лекитѣ морски сили не се оправдали. Конференцията се провалила поради противоречията относно морската политика между Англия и Америка. Тоя разрывъ билъ предизвиканъ най-вече отъ въпроса за кръстосвачитѣ. Докато американцитѣ поддържали, че искатъ

да строятъ по-голѣми кръстосвачи съ по-голѣмъ районъ на действие, поради това че нѣмали достатъчно бази, англичанитѣ настоявали обратното, искали голѣмъ флотъ отъ малки кръстосвачи, но разбира се при отсъствие опасността отъ по-голѣми американски. Задкулисната страна предложена отъ С. А. Щати, се заключавала въ това, че Америка се стремяла по всѣкакъвъ начинъ да спре постройката на голѣми кръстосвачи въ Англия, като запази това право за себе си. Това обстоятелство обаче би дало голѣмо стратегическо преимущество на флота на С. А. Щати, на което Англия не е могла да се съгласи.

Провалянето на конференцията предизвикало буря отъ негодувание въ С. А. Щати. Американскиятъ печатъ повелъ ожесточена кампания срещу Англия, обвинявайки я въ предумишлено проваляне на конференцията. Не по-малка роля въ това отношение изиграли и изпратенитѣ специални кореспонденти въ Женева. Тѣ старателно алармирали американското общественно мнение съ сензационни съобщения, че Англия тайно превъоръжавала своя флотъ и че нѣкои отъ корабитѣ като „Нелсонъ“ и „Родней“ се модернизирани срещу опасността отъ въздуха, че вече сж разработени проекти за особена маскировка на бждащитѣ корсарски кораби и др. Съ една дума Англия се осигурила отъ къмъ Америка на Вашингтонската конференция и сега действувала въ обходъ на сключения договоръ.

Взаимната полемика достигнала апогея си, когато и британската преса открила огънь по американскитѣ журналисти, обвинявайки ги въ това, че тѣ сж станали орждия на своитѣ индустриалци и капиталисти, които се стремѣли да осжществятъ „свободата на моретата“, като заплашатъ господството на английския флотъ. Работата достигнала до тамъ, че въ тази полемика се намѣсили и двамата американски адмиралите заемащи високи постове Роджерсъ и Леинктенъ. „Първиятъ помѣстилъ въ списанието „N. S. V. Inst Proceedings“ една голѣма статия съ искане да се овладѣятъ моретата, а вториятъ—заявилъ направо, че С. А. Щати се приближаватъ неминуемо къмъ война, която рано или късно ще избухне, поради икономическата конкуренция съ Англия. Адмиралитѣ ги поддържалъ и сенаторътъ Бора. „Необходимостта отъ ново тълкуване на международното право, — казалъ той на едно отъ заседанията въ сената — е очевидна. Ние и Великобритания сме въ надвечерието на морското съревнувание, подобно на това, което бѣше между нея и Германия. Ако не произлѣзе такова ново тълкуване — ние ще започнемъ да строимъ флотъ, които би билъ достатъченъ за да осигури нашата свободна търговия по моретата. Ако ли Англия откаже да гарантира свободата на морскитѣ съобщителни пѣтища и не уважава правата на неутралнитѣ държави, ще поискаме щото нашиятъ флотъ да бжде не само по-силенъ отъ Британския, но и отъ всѣка възможна съ другитѣ флоти комбинация.“

Още по-голѣмо впечатление произвело изявлението на президента. Недоволенъ отъ провалянето на конференцията, Кулиджъ въ своето послание до конгреса, писалъ: „ние знаемъ сега, че съ Англия не бива да разговаряме друго яче,

освенъ като съпровождаме нашите предложения съ една внушителна корабостроителна програма". Сжщия денъ президентътъ предложилъ да бждатъ построени: 25 кръстосвача, 9 флотилоносача, 32 подводника и 5 хвърчилоносача, всичко на обща стойностъ около 700 милиона долара.

Всичката тази заплаха срещу въковното го-

сподство на Англия надъ моретата, накарало Лондонъ да потърси сближение съ Парижъ, но тъкмо тогава произлъзло едно ново неочаквано събитие: громкото появяване на Гериания на международната арена, което разбъркало всичките карти на сложната английска игра и за което ще ви разкажемъ въ следната книжка.

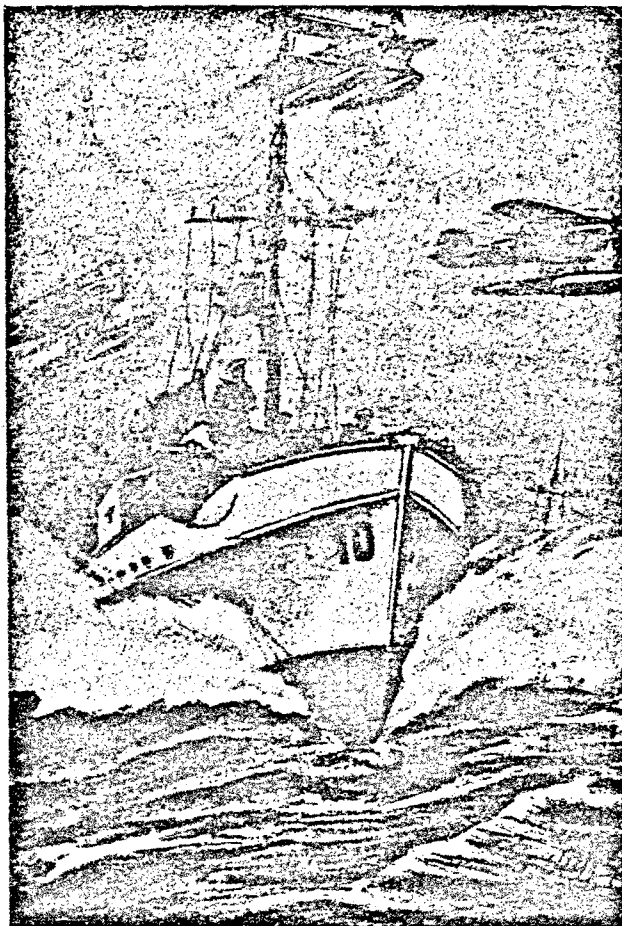
—

Александъръ Ганчевъ

Англия и нейното господство по море

На 1 септемврий, войната, която днесъ се води и е основателно смътана като продължение на Свѣтовната, приключи две пълни години. Като се имаше предъ видъ, че Свѣтовната война продължи повече отъ четири години, никой не можеше да допуска, че сегашната война ще бжде сравнително кжса. Вѣрно е обаче, че, като изключимъ войната срещу островна Англия, която крие известна особеностъ, германската армия успѣ да се справи въ рекордно кжсо време съ армиите на всички помалки и голѣми държави, които бѣха се наредили на страната на Великобритания.

Продължението, следователно, на сегашната Европейска война не се дължи толкова на нѣкаква съпротива отъ изключителенъ характеръ, колкото на едно особено качество, което, както изглежда, е специалитетъ само на Форейнъ Офисъ.



Въ атака

Нѣме споръ, че както Свѣтовната война, така и сегашната, е била подготвена отъ Англия. Но още по-вѣрно е, че никога великобританската империя, когато е смѣтала че трѣбва да воюва, не се е излагала сама на ударите на набелязания отъ нея противникъ. И тоя пътъ тя си послужи съ неизбѣжните жертви.

Но за щастие или нещастие, това по-късно ще се установи, този пътъ избраните жертви вмѣсто да действуватъ едновременно, навлизаха въ войната разпокжсано. Това обстоятелство даде възможностъ на германското командване да бие всѣка една отъ тѣхъ въ рекордно кжсо време. Но то имаше за Англия тази положителна страна, че удължи непредвидено войната. Иначе, ако английската коалиция бѣше действувала вкупомъ, би могла да се смѣта като сигурно, че сегашната война, при съвременното водене на войната отъ страна на германското главно командване, щѣше да бжде отдавна привършена.

Непредвидената отъ самото начало на войната, дошла по-късно, намѣса на Съветския съюзъ на страната на Англия, дойде наново да удължи войната. Дали червената армия е оправдала напълно надеждите, които Лондонъ ѝ е възложилъ, това не може още сега да се знае. Въ всѣки случай имайки предъ видъ нещастieto, което сполетя царска Русия презъ 1917 година поради невъзможността на Съглашението да подпомогне съ материали и оржжие тогавашната императорска армия, бездействието на англосаксонците въ тоя моментъ, когато маршалите Будьони и Ворошиловъ хвърлятъ последните си дивизии за да не бждатъ откжснати, първиятъ отъ брѣговете на Черно море, а вториятъ — отъ тия на Балтийско море, е бездействие съ нищо неоправдано.

А нѣма никакво съмнение, че колкото съпротивата на червената армия ще бжде по-упорита, и по-продължителна, толкова по-улеснена ще е и самата отбрана на островна Англия.

Най-бързо и ефикасно може да бжде подкрепена нуждащата се червена армия презъ Черно море и по-трудно — презъ Балтийско море. Презъ Свѣтовната война англичани и французи пожертвуваха не само много бойни кораби, но и стотици хиляди души за да форсиратъ Дарданелите и презъ Черно море да подадатъ ржка на русите, но не успѣха.

Принасянето днесъ нацѣла червена армия въ жертва и по-голѣмата частъ отъ бойния и търговски флотъ за защитата на Ревалъ и Балтишпортъ, както и решението на Будьони да отбранява Одеса на Черно море, до последния патронъ, показватъ голѣмото значение, което и болшевиките даватъ

на тия две голъми военни и търговски пристанища. Но бръговетъ на тия две морета иматъ и огромно стратегическо значение и то за отбраната вече на цъла Европейска Русия. И наистина, окончателното откъсване на рускитъ войски отъ Черно и Балтийско морета поставя въ въздуха „отбраната“ на самата Москва. Въздържането до сега на германското главно командване да нападне фронтално болшевишката столица, се дължи до голъма степенъ на това обстоятелство. Защото падне ли Петроградъ ще се види, че скоро ще последва сждбата му и Москва, макаръ че разстоянието между двата милионни градове да е повече отъ 600 километра.

Всичко това, по-добре отъ другитъ, го схващатъ самитъ англичани, защото тѣ сж които, следъ руситъ, ще се почувствуватъ застрашени. Ако следователно, въпрѣки всичко това, англичанитъ сж все пакъ изоставили болшевикитъ на собственитъ имъ сили, това сигурно не ще да е отъ липса на желание, а защото нѣматъ никаква възможность, макаръ и да продължаватъ да твърдятъ, че сж господари на воднитъ пространства.

Но сж ли наистина англичанитъ господари — на моретата днесъ?

Въ безбръжнитъ води на Тихия океанъ, англичанитъ се отказаха още съ договора, подписанъ въ Вашингтонъ на 6-й февруарий 1922 година, по силата на който тѣ се задължаваха да не укрепяватъ никой бръгъ на 110 градуса източно отъ меридиана по Гринуичъ. Отстъпването за 99 години на Съединенитъ щати презъ миналата година на редъ владени отъ Англия острови по крайбръжието на Америка, бѣ едно ново потвърждение. Дори и отбраната на самия Сингапуръ, най-силната въ свѣта английска морска крепость, е или ще бжде засилена съ северо-американски бойни кораби.

Въ Срѣдиземно море, завладяването отъ германцитъ на о. Критъ отбраняванъ отъ самитъ англичани, е едно отъ неопровержимитъ доказателства, че великобританскитъ боенъ флотъ не е пъленъ господарь и на Срѣдиземно море. А презъ това море минава най-важниятъ морски имперски пътъ отъ метрополията за Индиитъ и обратно. Днесъ този пътъ е почти запустѣлъ!

Битката за Норвегия, завършила съ пълна германска победа, дойде да покаже че и въ така нареченото Северно море, английскитъ боенъ флотъ не можа да изиграе ролята на пъленъ господарь въ това море.

Истина е отъ друга страна, че плаването на търговски и бойни кораби, принадлежащи на силитъ отъ Осьта е днесъ твърде ограничено. Въ

всѣки случай връзката по море между Италия и нейнитъ колонии по северния бръгъ на Срѣдиземно море е поддържана редовно. Плаването по крайбръжието на Франция, Белгия, Холандия и на северъ по южния бръгъ на Северното и по Източното морета, доколкото е необходимо за отбраната, връзката и снабдителнитъ служби на германцитъ, е сжщо така задоволително. Разбира се, че въ случая не може да се говори за нѣкаква свобода на плаване, но върно е сжщо, че днесъ Германия и Италия съвсемъ не сж въ положението, въ което се намираше Райхътъ презъ време на Свѣтовната война. О, не!

Отъ друга страна, съ пълното господство на Осьта отъ Кале до Днепропетровскъ и отъ Нарвикъ до о-въ Критъ, Германия и Италия иматъ на разположение цъла Европа за свое жизнено пространство. По тоя начинъ тѣ, въ сравнение съ островна Англия, която превозва по море почти всичко, освенъ каменни въглища, отъ далечни презокеански земи, чувствуватъ днесъ много помалка нужда отъ моретата, отколкото самата Англия.

И така наречената битка за Атлантика се води днесъ за утрешната сжба на Великобританската империя, а не за засилване блокадата на Третия Райхъ, или по-точно на Осьта.

Отъ друга страна заемаването на Исландия отъ Съединенитъ щати, както и намѣрението имъ да се настанятъ и на Азорскитъ острови, владени днесъ отъ Португалия, идва да покаже на всички, че не само върху безбръжнитъ води на Тихия океанъ, но и върху Атлантическия океанъ, Съединенитъ щати простиъгатъ вече ржце!

По тоя начинъ Великобритания изглежда че предъ дветъ за нея опасности: германската и североамериканската, е решила да избере и прегърне последната. И въ двата случая сбаче, Англия идва да покаже на свѣта, че следъ две годишно всюване по сухо, по море и въ въздуха, тя е престанала да играе ролята на довчерашна безотговорна господарка на моретата.

Защото дори и въ „нейния“ океанъ тя води днесъ една безуспѣшна морска война, като брани съ последни сили останалия й единственъ „мостъ“ презъ Атлантическия океанъ, по който още може съ цената на повече отъ 13 милиона тона потопени до сега търговски кораби, да поддържа живота на населението и отбраната на Метрополията.

Тия загуби обаче, както се съобщава, не могатъ да бждатъ въ никой случай попълвани дори и съ помошъта на Съединенитъ щати.

Тогавъ?

Ясно е. Защото, който се брани, тѣй не е господарь на положението.

Капитанъ II р. Недѣлчевъ

Въздушни десанти въ морската десантна операция

Втората свѣтовна война даде цененъ опитъ за боевото използване на въздушния десантъ. Отъ не-голѣмитъ диверсионни десанти съ ограничена цель, приложени въ 1939 год. въ Полша, германцитъ преминаха къмъ голѣми въздушни десанти съ оперативна значение въ Норвегия и на континента. Въпросътъ за боевото приложение на въз-

душния десантъ на практика е вече решенъ (макаръ, че теоретическата му разработка още далечъ не е завършена). Опредѣлили сж се сжщо така и способитъ за снемане и тактиката на въздушнитъ десанти, както при самостоятелни действия, така и при взаимодействие съ морски десантъ.

Норвежската операция, проведена на осно-

вание на стратегическо, оперативно и тактическо взаимодействие на всички видове въоръжени сили на Германия, даде редъ поучителни примѣри отъ взаимодействие на въздушните десанти съ морските такива.

Така, за обезпечаване на морската десантна операция въ Осло, германцитѣ сж снели на разсъмване на 9 априлъ 1940 год. два въздушни десанта: — единъ на гражданския аеродромъ Осло, другия на аеродрома Ставангеръ. Въ двата случая въ началото билъ снетъ първиятъ ешалонъ, който може да се нарече група за захващане; числено-



Избухване на мина

стѣта на всѣка такава група не превишавала 120—130 човѣка. Групата натоварена на петъ самолета, съпровождани съ изстребители, провеждала слизание на неприятелски аеродромъ въ течение на полуминута. Скачайки отъ самолета, движащъ се на колела по аеродрома, бойцитѣ се групирани по отдѣления и се отправяли къмъ своитѣ цели. Съпровождачитѣ изстребители активно обезпечавали действията на първитѣ групи, унищожавайки огневитѣ точки на противника на аеродрома и прикривайки групитѣ отъ въздушна атака. Въ нѣколко минути всички важни пунктове на аеродромитѣ били завземени отъ първитѣ ешалони на въздушния десантъ, а аеродромитѣ се подготвявали за снемане на главнитѣ сили.

Главнитѣ сили на въздушния десантъ, отъ около 3000 човѣка били снети на аеродрома Осло единъ часъ следъ снемането на първия ешалонъ. Веднага следъ снемането си този крупенъ въздушенъ десантъ повелъ настѣпление въ тила на противника срещу фронта на снетия свой морски десантъ, т. е. къмъ гр. Осло и съ това въ значи-

телна степенъ повлиялъ за успѣшния изходъ на цѣлата операция — градътъ билъ бързо заетъ.

Успѣхътъ на операцията по завземане на Осло се явилъ въ резултатъ на доброто боево обезпечение — въ частностъ, доброто организиране на разузнаването.

Съ едновременноста въ снемането на морския и въздушенъ десанти, било достигнато обкръжаване на обекта, дезорганизация въ боевото управление на норвежското командване и деморализация на норвежскитѣ сили.

Снемането на въздушния десантъ на свой редъ, било обезпечено съ достигане на господство въ въздуха. Немногочисленната норвежка авиация била напълно парализирана, английската пъкъ авиация започнала своитѣ действия по аеродромитѣ едва на 10 априлъ, т. е. следъ единъ день. Следователно, прѣчка въ въздуха, при снемане на въздушния десантъ, не е имало. Отдѣлнитѣ опити да се попрѣчи на десанта отъ страна на норвежскитѣ самолети сж пресѣчени отъ германската изстребителна авиация, прикриваща десанта отъ въздуха.

Отъ примѣра на завземането на норвежската столица, ние виждаме каква голѣма роль играе въ десантната операция оперативното и тактическо взаимодействие на морския и въздушенъ десанти.

Въ десантнитѣ операции могатъ да бждатъ приложени следнитѣ видове въздушни десанти: 1) парашутенъ десантъ, 2) снемачъ се десантъ и 3) комбиниранъ десантъ. Всички тѣ иматъ свои положителни и отрицателни страни.

Парашутниятъ десантъ е приложимъ както деномъ, така и нощемъ. Неговото преимущество се явява въ това, че той не изисква за своето осществяване специално подготвени площадки, а бързината на развъртането за бой, следъ задържане на земята, позволява да се пуснатъ парашутисти въ непосредствена близостъ къмъ набелязания обектъ. Къмъ отрицателната страна на парашутния десантъ трѣбва да се отбележи неговата зависимостъ отъ метеорологическитѣ условия въ пункта на пускането, а сжщо така и слабото въоръжение на подобенъ десантъ въ сравнение съ снемачия десантъ (десантъ чрезъ слизание на самолети на земята).

Обаче опитътъ е показалъ, че презъ лѣтото неблагоприятнитѣ метеорологически условия въ пункта на пускането на парашутния десантъ не сж особено голѣмо препятствие. Добре трениранитѣ бойци-парашутисти могатъ успѣшно да се пускатъ отъ самолети при облачностъ по ниско отъ 600 метра и да се приземлятъ (задържатъ на земята) при сила на вѣтъра при земята 6—7 м. въ секунда. Има данни, че германцитѣ следъ полската кампания започнали да прилагатъ пускането на парашутисти отъ височина 100—150 метра. Спускането на парашутиститѣ отъ малка височина рѣзко намалява тѣхната загуба отъ зенитнитѣ сръдства на противника и прави парашутния десантъ по-малко зависимъ отъ метеорологичнитѣ условия въ пункта на спускането. Спускането на парашутиста отъ малка височина продължава по-малко отъ 10 секунди. Това време е до толкова ограничено, че сръдствата за отбрана едва успѣватъ да се приготвятъ за бой.

Снемачиятъ се въздушенъ десантъ (десантъ чрезъ слизание на самолета на земята) се прилага,

сжшо така денемъ и нощемъ. Неговото преимущество въ сравнение съ последния е съ по-мощното въоръжение (артилерия и танкети), доставено заедно съ бойците съ самолетитѣ. Тактическото преимущество на снемация се десантъ се заключава въ това, че снемането може да се произведе непосредствено на незабелязания обектъ за действие — на аеродрума на противника. Обаче това не винаги е осществимо. Понѣкога снемациятъ се десантъ ще се наложи да бжде снетъ не на аеродрума на противника, а на избрана въ полето площадка. Мѣстото за слизание, очевидно, ще зависи отъ това, съ каква целъ се снемат дадениятъ десантъ. Отрицателна страна на снемация се десантъ се явява необходимостта отъ подходяща площъ за слизание на самолета.

Комбинираниятъ въздушенъ десантъ е комбинация отъ парашутенъ и снемашъ десантъ. Първиятъ ешалонъ, спускащъ се на парашути, заема аеродрума на противника или набелязаната площадка, а следъ това обезпечава слизането на самолетитѣ съ останалитѣ сили на десанта. Комбинираниятъ способъ за стоварване на въздушенъ десантъ трѣбва да се признае за основенъ.

Да се избере този или она видъ десантъ всецѣло зависи отъ обстановката. Необходимо е да се проанализиратъ нейнитѣ елементи, като условията на мѣстността, съотношението и взаимно-разположението на силитѣ на противника и своитѣ сили, метеорологическата и въздушна обстановка, задачата, поставена на десанта, препятствията и пр.

При завземането на Осло германцитѣ приложили снемация се въздушенъ десантъ. Условията, опредѣлящи избора на този видъ десантъ, изброени отъ насъ по-горе сж: — добро разузнаване и господство въ въздуха. Обстановката диктувала прилагането именно на снемация десантъ и германцитѣ успѣшно сж го приложили

Свършено друга обстановка се е рисувала при заемане аеродрума Ротердамъ въ Холандия на 10 май 1940 год. Господството въ въздуха и тукъ оставало на страната на германцитѣ. Не рискувайки съ прилагане въ дадения случай на снемация се десантъ, германцитѣ се установили на комбинирания въздушенъ десантъ. На разсъмване, когато могло да се използва полумрака и мъглата, билъ пуснатъ съ парашути първиятъ ешалонъ отъ въздушния десантъ, или групата за завземане около 120—130 човѣка. Пунктътъ на спускане парашутиститѣ се намиралъ на 3 км. отъ аеродрума. Следъ 10 минути отъ приземляването си, първиятъ ешалонъ се придвижилъ къмъ обекта. Планътъ за завземането билъ подробно разработенъ, всѣко подразделение имало своя опредѣлена задача — где и какво именно да завземе или да унищожи. Съпровождащитѣ изстребители прикривали пускането на парашутиститѣ, а следъ това имъ съдействували въ завземането на аеродрума, унищожавайки огневитѣ точки и живата сила на противника.

Спускането на десанта и завземането на аеродрума е ръководено отъ офицеръ отъ десантната служба, намиращъ се на самолетъ въ въздухъ. Следъ завземане на аеродрума, по сигналъ на този офицеръ дошли главнитѣ сили на десанта (800 човѣка), които благоприятно произвели слизание на аеродрума.

Когато мѣстността е лишена отъ достатъчно количество площади или равнини, които при помощта на парашутисти могатъ да бждатъ подготвени за слизание на самолети, налага се да се ограничи само съ парашутни десанти. Това се отнася и при случаитѣ когато господството въ въздуха принадлежи на неприятеля, при който случай парашутниятъ десантъ може да бжде спуснатъ само презъ нощта, защото въздушнитѣ сили на противника не позволяватъ осществяването на това денемъ.

Опитътъ проведенъ въ Норвегия е показалъ, че приложението на въздушния десантъ е една отъ удачнитѣ форми на взаимодействие на морскитѣ и въздушни сили въ десантната операция на мор-



Морски бой

ския театъръ. Естествено е, че следъ разгромяването на Франция, Англия трѣбва да се счита съ възможността Германия да предприеме стратегически десантъ на английска територия. И не бива да не се признава, че стратегическата позиция на Германия прави проблемата за нахлуване въ Англия теоретически разрешимо.

Обаче обстановката, въ която би се изпълнила тази операция, коренно се отличава отъ обстановката, която бѣше въ началото на норвежката операция. Преди всичко при осществяване нахлуването въ Англия не би могла да се използва нито стратегическата, нито тактическата внезапност. Второ, противодействието на британскитѣ сили на снемането на десантъ на собствената територия на Англия би било несравнено по-силно, отколкото това противодействие, което сж указали англо-френскитѣ сили на германцитѣ въ норвежката операция.

Накрай, противодесантната подготовка на английския театъръ е неизмѣримо по-висока, отколкото това е било въ Норвегия. Отбранителната зона („линията Чърчилъ“) на южното, западното и източното крайбрежия на Англия достига дълбочина 150 км. Тази зона има мощни бетонни укрепления, електрифицирани телени заграждения, противотанкови съоръжения и система батареи, обезпечаващи преграденъ огънь. Освенъ това на острова е съсредоточена армия отъ около 5 милиона човѣка. Препятствията сж до толкова силни, че не-

подготвена или слабо подготвена десантна операция, е обречена на неудача.

Предвиждането на тия трудности е довело до това, че германците сж се занимали нѣколко месеца съ подготовката на операцията чрезъ разгромяване на аеродрумнѣ, морскитѣ бази, желѣзопѣжнитѣ вѣзли и промишленнитѣ центрове въ южната и юго-източна части на Англия. Ежедневнитѣ крупни въздушни сражения надъ Англия свидетелствуватъ за това, че германското командование (ако се допустне, че то не се е отказало отъ идеята за нахлуване въ британскитѣ острови) се счита съ необходимостта за основната подготовка на морската десантна операция, разчиствайки за нея пѣтя, завоювайки господството въ въздуха.

Едновременно съ борбата за достигане господство въ въздуха Германия подготвяла крупни части за морски десантъ и крупни въздушни десантни части. Още въ първитѣ дни следъ разгрома на Франция въ чуждия чуждагъ се указа твърдението, че Германия разполага за нахлуване въ Англия съ въздушенъ десантъ отъ 20,000 челоуѣка. Събитията щѣ покажатъ, щѣ бжде ли осъществена и въ каква форма ще се изрази тази дълго подготвяна операция.

Опитътъ на текущата война позволява да се изведатъ нѣкои поуки и да се набележатъ перспективитѣ за по-нататашното развитие на въздушно-десантнитѣ операции.

Приложението на въздушнитѣ десанти въ морскитѣ десантни операции е въ форма на тактическо и оперативно взаимодействие съ морскитѣ десанти.

Въздушниятъ десантъ, предназначенъ за оперативно въздействие съ морския десантъ и снегъ въ тила на противника до 100—150 км. отъ брѣговата черта, може да задържи прехвърлянето на оперативнитѣ резерви въ района на снемане морския десантъ. Съ своитѣ действия противъ аеродрумнѣ на противника той може да отслаби неговитѣ атаки отъ въздуха по десанта. Съ действията, отправени на сближение съ морския десантъ, той ще окаже на последния помощъ въ развитие на успѣха следъ снемането на десанта.

Такава е основната роля на въздушния десантъ въ съвременната морска десантна операция.

Въпроситѣ за взаимодействие между флота и авиацията, — морския десантъ и въздушния десантъ, трѣбва да бждатъ обработени до колкото е възможно най-внимателно и до последна подробностъ. Трѣбва да се помни, че снемането на въздушния десантъ става твърде по-сложно, отколкото това е било въ Полша, Норвегия и Холандия, когато сж отсъствували подготвени противодесантни части. Вече въ Белгия и Франция прилагането отъ Германия на въздушния десанти се указало помалко удачно: — частъ отъ снетитѣ десанти били напълно унищожени. Снемането на въздушенъ десантъ въ Англия, ако той се осъществи, трѣбва да се предполага, че ще срещне силно съпротивление отъ страна на авиацията, армията и специално организирани противодесантни корпуси.

Отъ тукъ изниква задачата за организиране на взаимодействието въ всичката широта. Взаимодействието трѣбва да се започне отъ предварителната подготовка на операцията. Взаимодействующитѣ и организиращитѣ щапове и командири

трѣбва да набележатъ и изучатъ района на снемането въздушния десантъ, да остановятъ въ този районъ основнитѣ и запасни площадки за слизание, да опредѣлятъ препятствията, които биха прѣчели на снемането и да набележатъ силитѣ и срѣдствата за тѣхното унищожаване. Необходимо е да се опредѣли мѣстото за действие, времето и направлението на удара на въздушния десантъ, въздушнитѣ сили, корабитѣ отъ флота и морския десантъ. Необходимо е, накрай, да се установи, кой, кога и какви зрителни и радиосигнали ще подава.

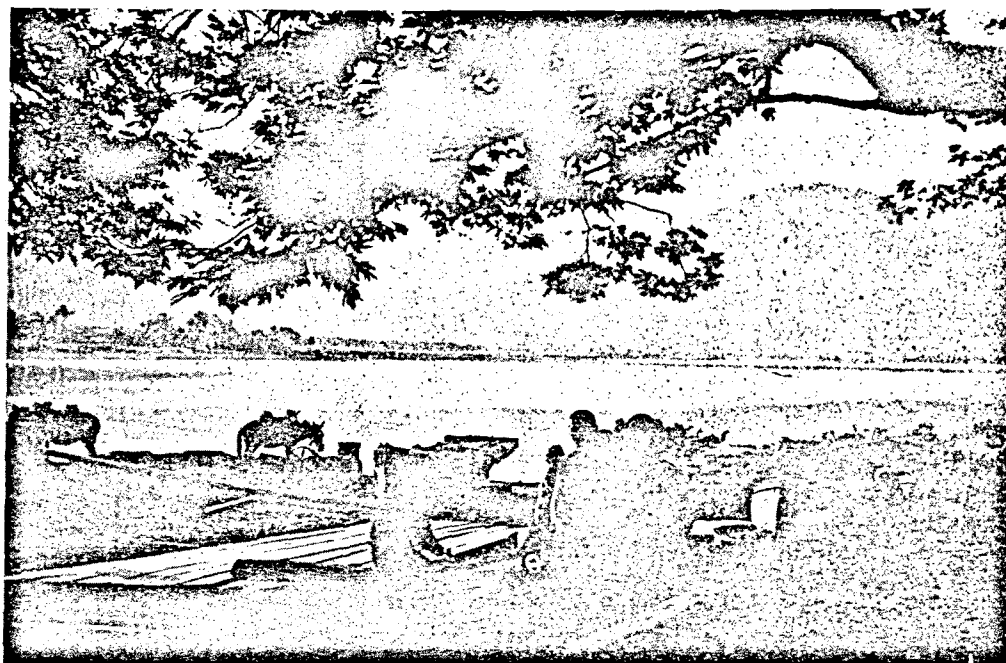
За обезпечаване на морския десантъ да бждатъ назначени нѣколко въздушни десанти, изпълняващи различни задачи. Едни да дезорганизируютъ отбраната въ тила и навѣтре, отвлѣчайки върху себе си сили на противника, други пъкъ ще обезпечаватъ непосредствено снемането на морския десантъ. Това усложнява организацията на взаимнодействието. Очевидно, че първата частъ на десанта, дезорганизираща отбраната, трѣбва да спуска за благовременно по-решителенъ командиръ, ръководящъ операцията. До снемане на морския десантъ тя ще бжде въ взаимодействие само съ въздушнитѣ сили. Другата пъкъ частъ отъ въздушния десантъ, непосредствено обезпечаваша снемането на морския десантъ, взаимодействува съ последния презъ всичкото време, отъ началото до края на операцията. Нейното действие трѣбва да изпревари подхождането на първата група на морския десантъ и да отвлѣче отъ нея вниманието на противника. Отъ тукъ само по себе си произлиза, че времето за излитане на десанта за непосредствено обезпечаване се опредѣля отъ командиря на морския десантъ, при когото се намира за съветникъ командиръ отъ въздушната десантна служба. Сигналътъ за излитането се подава по радиото.

Въ морската десантна операция въздушниятъ въздушния десантъ се явява като боево обезпечение на действията на морския десантъ, затова неговитѣ действия трѣбва да бждатъ подчинени на командиря, ръководящъ цѣлата десантна операция.

Взаимодействието на въздушния десантъ съ въздушнитѣ сили, обезпечаваша операцията, трѣбва да бжде непрекъснато. Отъ това зависи изходътъ на операцията. Въздушнитѣ сили трѣбва да обезпечатъ въздушно — десантнитѣ части, чрезъ разузнавателни данни, произвеждайки фотоснимки на района за слизание и да установи силитѣ на противника въ тоя районъ. Авиацията трѣбва да неутрализира изстребителната авиация на противника на нейнитѣ аеродруми, да неутрализира зенитната артилерия по курса за следване отъ въздушния десантъ, да прикрие десанта по пѣтя му и въ пункта на снемането му съ действия по живитѣ сили на противника. Обезпечаване на боевото снабдяване на въздушния десантъ и връзката съ него сжщо така влиза въ обязаноститѣ на въздушнитѣ сили.

Въздушно-десантнитѣ войски е младъ родъ оржие. Тѣхната тактика, очевидно, още получава развитие въ сраженията на текущата война. Обаче още сега може да се твърди, че въздушнитѣ десанти, заедно съ изстребителната и бомбардировачна авиация ще играятъ не маловажна роля въ болшинството отъ морскитѣ десантни операции.

По статията на С. Ф. ГОЛОВАЧЪ — въ „Морской Сборникъ“.



Заливът на с. Потамя
на о. Тасосъ

Ем. Мутафовъ

Бѣлото море въ нашитѣ народни пѣсни

Стара истина е, че народнитѣ пѣсни отразяват народнитѣ копнежи и блѣнове, народнитѣ преживѣлици и вѣрвания, че тѣ сж най-доброто огледало на народния битъ. По тази причина академическото изучаване на народния битъ се насочва къмъ народното творчество. А когато правдата трѣбва да установи принадлежността на известна земя, покрайнина или морско крайбрѣжие, то трѣбва да вземе предвидъ, преди всичко, жизнеспособността на народа, въ душата на когото живѣе копнежъ и блѣнъ, за да се отдаде на желана творческа дейностъ въ въпросната земя или море.

На тази мисль ме навеждатъ голѣмитѣ съвременни събития, които иматъ за целъ да наредятъ новъ редъ въ живота на народитѣ, въз основа на една национална и социална правда. Въ такова време се управятъ народнитѣ съдбини за бжцина съ по-добри изгледи за естественото развитие на българския народъ, съобразно въковнитѣ му вѣжделения и стремежи.

Самото мѣстоположение на българската бащиния е опредѣлило посоката на народното поселение. Бѣломорието е било въковната прицель на българския народъ.

Това добре се е отразило въ народнитѣ ни пѣсни. Въ тѣхъ нѣма изкуственостъ и предумисль. Инѣкъ тѣ не биха могли да съществуватъ въ устното предание на народа и да се запазятъ въ течение на многовъковния народенъ животъ.

Така напримѣръ, въ една коледарска народна пѣсенъ, пѣяна въ с. Слатина, Софлийско, и другаде се казва следното:

„Че ще кажа на майка си,
на майка си, на сестра си,
да оплетатъ тънка мрежа,
да премрежатъ Бѣло море,

да уловятъ мрѣна риба,
да наготвятъ добра гостба,
да нагостятъ добро госте,
добро госте коледари.“

Въ тази народна пѣсенъ, пѣяна въ народенъ обичай, недвусмислено е показано Бѣлото море като такова, въ което българинѣтъ свободно може да лови риба за своитѣ добри гости, носещи му добри вести и благопожелания.

Въ друга подобна пѣсенъ, ето какъ е възпѣто Бѣлото море:

„Извихме се два сокола,
извихме се въ сине небе
и видѣхме Бѣло море,
Бѣло море, бѣла рибка,
бѣла риба златоперка.
Съ крило море раздѣлихме,
съ мрежа море замрежихме,
та хванахме бѣла рибка...“

Това е едно художествено изобразяване на слизането отъ родопскитѣ височини по бѣломорския брѣгъ за риболовъ, лодкарство и работа по параходи и платноходи. По този брѣгъ голѣма частъ отъ населението въ родопския край намира своето препитание. На тази тема има написана една статия въ сп. „Морски сговоръ“, г. VI, кн. 10: „Бѣло море като изворъ на блага за Родопския край“ отъ г. Русенски. Добре е да бжде прочетена.

Въ една пѣсенъ, записана въ Добричско, е дадена картина на бурно Бѣло море:

„Подухнали сж два бѣли вѣтра,
та се разигра Бѣлото море,
Бѣлото море съ гимнитѣ.
Вси гемиджий Бога молѣха...“

Ето пъкъ картината на утихнало Бѣло море споредъ народнитѣ ни пѣсни:

„Света се гора наднела,
нади море се наднела,
гора по море гледаше,
по море плува бѣлъ кайкъ...“

Какъ хубаво е предадено отражението на светогорскитѣ височини въ утихналитѣ води на Бѣлото море, по което плува лодка съ опнати бѣли платна.

Както посоченитѣ народни пѣсни, така и други такива показватъ, че на Бѣло море народътъ е гледалъ като на свое море отъ вѣкове. Но въ неговата жизнена сила сж виждали опасностъ ония, които не искали съперници на това море и които искали да запазятъ връзка съ съблазнителния за тѣхъ Цариградъ, или пъкъ единъ день върху развалинитѣ на турската империя да издигнатъ своята мощъ начело съ стария Бизансъ, съ претенции за историческо право върху него.

За тази целъ върху българското население по това крайбрѣжие се е прострѣло домогването на асимилатори.

Въпрѣки всичко, Бѣло море е запечатано въ народното ни творчество като българска ценностъ. Стремѣжътъ вѣковенъ къмъ него е едно отъ богатствата въ духовната съкровищница на българския народъ. Въ този стремѣжъ лежи залогъ за развитие и разцвѣтъ стопански и културенъ за българския народъ, отхвърленъ неестествено отъ югъ къмъ родопскитѣ височини.

Но правдата на потиснатитѣ народи вече се издига като свещенна хоругва и се вѣе съ грѣмъ и мълния върху ограничителитѣ и поробителитѣ, и българскиятъ народъ се намира предъ осмѣствяването на своитѣ вѣковни въждѣления.

Да пребже на вѣки вѣковъ въ съвететѣ на своята майка България бѣломорската ни крайнина!

—

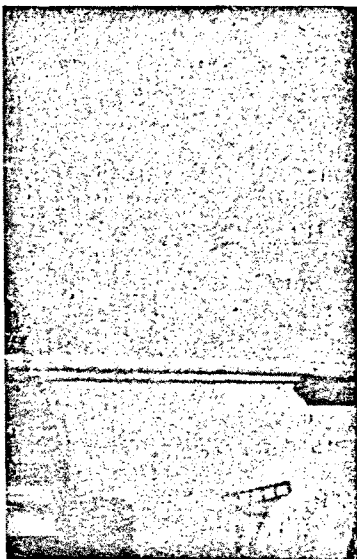
Д. Роевъ

Моряшка сѣдба

Бѣлиятъ дунавски корабъ Кн. „Мария Луиза“ направи широкъ завой и едва полжшванъ отъ собственото си вълнение, се насочи къмъ понтоната. На кея стои завързанъ съ дебели вжжета и проволки голѣмъ рѣчно-морски унгарски корабъ. Частъ отъ екипажа му стои на сѣнка подъ изпнатитѣ сѣнници и гледа съ любопитство къмъ бавно минаващия край тѣхъ бѣлъ корабъ.

Младъ, мургавъ хубавецъ се отдѣля отъ групата и облегалъ се на една отъ стойкитѣ, напрѣга взоръ да прочете името на кораба.

„Мария Луиза“ — бавно отчита той и съ вълнение заговорва нѣщо на идващия къмъ него корабенъ офицеръ.



Взриваването на кораба „Мария Луиза“

По народностъ, възраст и образование, ние сме различни, но по участъ и разбиране сме братя. И ето ни вечерътъ събрани наедно предъ чаша бира.

Наоколо шумъ отъ приказкитѣ на много хора събрани заедно за да одуматъ този или онзи. Радиото се мжчи да заглуши всичкия тозъ шумъ и да ни увлѣче съ нѣкаква си монотонна и неподходяща за това мѣсто мелодия:

Макаръ и съ тихъ гласъ, обаче, ние се разбираме. Той унгарецъ — азъ българинъ, и макаръ на нѣколко езици, които и двамата лошо владѣемъ, ние се разбираме. Ние говоримъ за нѣщо близко за насъ, нѣщо което е съпровождало винаги живота ни, свързанъ съ водата: говоримъ за незнатната моряшка сѣдба и трагичното загиване на кораба „Кн. Мария Луиза“ въ Пирейското пристанище.

Отрасналъ и живѣлъ на Дунава и морето, истински морякъ, съ полузатворени очи да си припомни всичко, което лично е видѣлъ на 31 май — той разправя: „Ние бѣхме завързани близо до „Мария Луиза“. Видѣхъ отъ задния хамбаръ димъ. Разтичаха се хора, дойде пожарната команда. Наложихъ ни се да се отдалечимъ отъ горящия корабъ и да обливаме полубата съ вода. Огненитѣ езици, извиващи се къмъ небето, се усиливаха. Работниците отъ пристанището се разбѣгаха, предчувствуваха страшното, което идва.“

Дойдоха четири влекача, закачиха горящия корабъ и го повлѣкоха къмъ изхода на пристанището. И тогава стана най-страшното. . .

Виждахъ съмъ и другъ пътъ пожари, виждахъ съмъ да умиратъ хора, преживѣлъ съмъ бури, които заплашваха да погълнатъ всѣки моментъ кораба ни, . . . но това бѣ нѣщо страшно, нѣщо нечувано. Силниятъ грѣмъ разтърси Пирейското пристанище. Отекващъ дълго нѣкжде далеко, той заглъхна най-после отнесенъ отъ вѣтъра.

Последенъ привѣтъ, може би, къмъ майката Родина, може би избликъ на накупѣла мѣстъ или последно предупреждение, че върху тая жертва вашиятъ народъ ще изгради своето утрешно морско величие.

Загинаха тамъ ваши добри моряци. Азъ не ги познавамъ, но знамъ едно: тѣ ми сж близки,

тѣхната участъ е и моя; както е еднаква и участъта на нашитѣ два народа.

Водимъ, може би, отъ любителско чувство, въпреки лошото време, азъ направихъ нѣколко снимки на горящия корабъ. Тѣ сѣ тукъ, а тамъ въ кабината си азъ пазя кжсъ отъ корабната обшивка на „Мария Луиза“, откъснатъ и съ полуразтопени краища, изхвърленъ отъ силната експлозия върху нашия корабъ.

Пазя и парче отъ бинокль, стоящъ, може би, до последния моментъ на врата на нѣкой отъ корабнитѣ офицери. . .

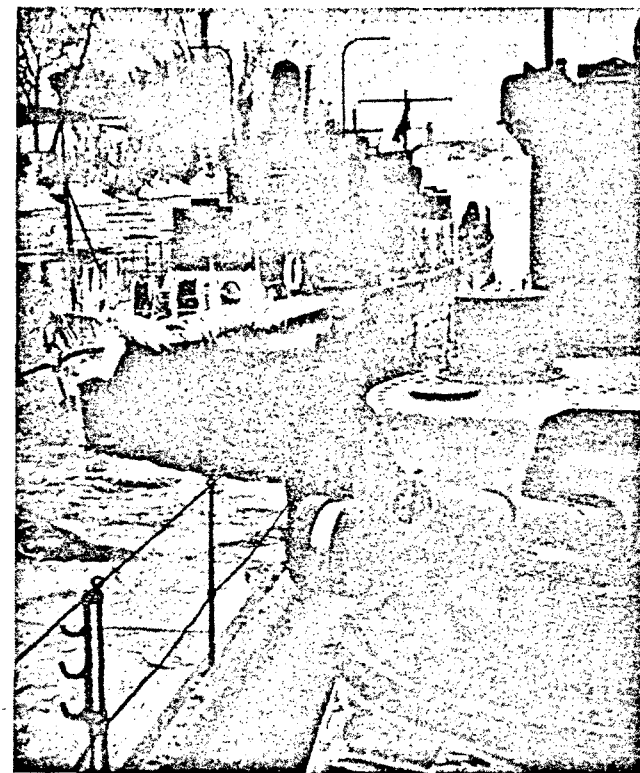
Тжжна моряшка сждба, която трѣбва да бжде напѣтствие за васъ българитѣ.

Скжпа жертва предъ олтаря на Родината, която не трѣбва да забравя никой отъ васъ.

Той млъкна загледанъ въ чашата си. Наоколо шумѣха. Радиото свиреше нѣщо весело. Нѣкой се опита съ пиянски гласъ да запѣе, но пѣсенъта му замръ въ общия шумъ.



Корабътъ „Мария Луиза“ въ началото на пожара



Рѣчни унгарски патрулни кораби

Кап. лейт. Куюджунлиевъ

Къмъ родния брѣгъ

При започване неочакванитѣ враждебни действия между дветѣ най-могщи въоржжени сили въ Европа, Германия и Русия, корабътъ „Шипка“ се намираше на котва въ пристанището Батумъ, очаквайки своя редъ да застане на кея за разтоварване на товаръ, който превозваше.

Поради взетитѣ предварителни твърде строги предпазни мѣрки отъ страна на рускитѣ полицейски власти, още съ навлизането въ болшевишкитѣ териториални води, радиостанцията и радиоапаратитѣ на „Шипка“ бѣха запечатани и българскитѣ моряци нѣмаха възможность да слушатъ ежедневно предаванитѣ чрезъ радио новини относно бойнитѣ действия по различнитѣ фронтове и свѣтовното политическо положение. Ето защо, за избухналата нова война и нейното провеждане, твърде краткитѣ и неясни сведения се получиха късно.

За гиганския и кръвопролитенъ двубой на дветѣ милионни армии, моряцитѣ узнаха въ послѣствие, отъ необикновенното раздвижване въ пристанището и наложената забрана отъ военнитѣ власти, обслугата да не слиза на брѣга и остане затворена въ кораба. На последния бѣха веднага поставени четирма въоржжени войници, отъ които двама неотлжно се намираха въ огня-

ното и машинни отдѣления, а другитѣ двама следяха за действията на моряцитѣ върху палубата. Освенъ това, заповѣдано бѣ, огньтъ въ пещитѣ на парнитѣ котли да бжде веднага загасенъ и пара, до второ нареждане, макаръ и за движението на спомагателнитѣ машини, главно за поддържане освѣтлението и низката температура въ хладилнитѣ помѣщения, да не се развива въ котлитѣ, съ което се целѣше, да се отнеме възможностьта на кораба за отплаването отъ пристанището.

Командирътъ на кораба протестира за необикновеното държане на властитѣ и неоснователното задържане на „Шипка“, тъй като България бѣше неутрална страна, обаче, бѣ му отговорено, че такива били полученитѣ отъ командването нареждания и, вѣроятно скоро въпросътъ щѣлъ да бжде благоприятно разрешенъ. Така сжщо, забранено бѣше моряцитѣ да се събиратъ на групи по горната палуба.

За обслугата отъ „Шипка“ протекоха дни на еднообразие и тревога за неизвестностьта, която се бѣше навдесила надъ кораба. Всѣки, дълбоко загриженъ, мълкомъ се питаше, до кога ще бждемъ въ това мжчително задържане и, какъвъ ли край ни е отредила сждбата? Мисльта обаче за далеч-

ната Родина, нито за мигъ не напущаше обслугата, която търпеливо понасяше всички лишения, очаквайки деня когато корабът наново ще забразди родните води.

Поради невъзможността за поддържане ниска температура въ хладилните помещения, съхраняваните въ тях ограничени количества хранителни припаси, бѣха изложени на разваляне, а съ това съществуваха и опасността, следъ кратко време обслугата да се лиши съвършено отъ храна и бѣде неминуемо обречена на гладуване.

Набавянето на необходимите хранителни припаси отъ града и пристанищните складове бѣше немислимо, поради единствената причина, че тѣ се намираха въ твърде ограничени количества и се продаваха на баснословни цени. Населението се трупаше на дълги върволици предъ продоволствените складове, очаквайки редъ за получаване на нищожни количества картофи или други продукти. Често върволицата се огъваше поради произлизащите сбивания между нѣкои отъ гражданите, желаещи съ сила да си пробиятъ път и заематъ по-предно мѣсто, преди да се получи съобщението, че раздаването за презъ дена хранителни припаси сж привършени.

Наблюдавайки отъ далечъ тая борба на гражданството за извоюването на недостатъчния свой насъщенъ хлѣбъ, мисълта на всѣки морякъ отъ „Шипка“ неволно се отправяше далечъ, къмъ щастливото Българско Отечество, въ което свободните и жизнерадостни граждани имаха всѣкога възможността да си набавятъ неограничени количества разнообразна, доброкачествена и евтина храна. И всѣки за себе си отправяше благодарностъ къмъ Бога, за гдето е дарилъ благословената българска земя съ изобилень плодъ и всичко необходимо за съществуването на нейните синове.

Вглеждайки се въ измъчените и покрити отъ сѣнката на нищетата и изтощението замислени лица на работниците и гражданите на Батумъ, всѣки морякъ отъ „Шипка“ мигновено отправяше мисль къмъ родните свои братя и, спомняйки си за техните свѣтнали отъ набуяли сили и задоволство образи, извършваше кратко сравнение между живота въ Родината и тоя тукъ, въ „болшевишкия рай“. Естествено, че заключението бѣше въ полза на хубата родна земя, въ която всѣки притежаваше свой домъ, свое семейство и бѣше свободенъ да говори, да се смѣе и нагажда вървежа на своя житотъ въ блаженство и за възхода на българския народъ.

Следъ една седмица, разрешиха да запалимъ парните котли, а съ това да използваме спомателните машини за поддържане ежедневния животъ на кораба.

За вървежа на военните действия, които живо интересуваха всички отъ кораба, нѣмахме възможностъ да научимъ друго освенъ кратките и неясни сведения, отбелязани въ единствения мѣстенъ вестникъ, отъ който властите благоволиха всѣки денъ да ни даватъ по единъ брой.

Въ тоя вестникъ се печатаха и статии съ противобългарска пропагандаторска целъ, които ни хвърляха въ тревога, тъй като рисуваха положението въ България твърде измѣнено, черно и не-радостно.

* * *

Най-подиръ, почти следъ единъ месецъ престои, като последица на упоритите настоявания отъ наша страна, бѣ разрешено корабътъ да застане на кея и започне разтоварването на стоките. Последното, поради липса на достатъчно работници и умишлено извършваните прѣчки, вървеше твърде бавно и продължи твърде дълго.

Най-подиръ товарните помещения вече бѣха напълно изпразднени и корабътъ се приготвяше да заминава. Като че ли тежкѣ камѣкъ бѣ смѣнатъ отъ сърдцата на моряците отъ „Шипка“, които съ радостъ очакваха деня, въ който корабътъ ще излѣзе въ открито море и ще се отправи за родния брѣгъ. Заедно съ надеждата и радостта обаче, за връщането въ Родината, обслугата бѣ обхваната и отъ желзните клещи на нетърпението, тъй като необходимото разрешение отъ руските власти за отплуването на кораба, още се бавеше и той бѣ принуденъ още дълго време да остане на вързанъ на кея, очакващъ отстранението на възникващите всѣки денъ нови прѣчки. Естествено, че нѣмаше по-тежко и по-трудно поносимо бreme отъ това на продължителното очакване, особено, когато последното се намираше подъ влиянието на неизвестността.

Като последица на направените отъ командира на кораба постѣпки за освобождаването на „Шипка“, изразени въ изпращането на съответните телеграми до българския пълномощенъ министъръ въ Москва, най-подиръ се получи дълго очакваното разрешение, корабътъ да бѣде готовъ за заминаване, като бѣше определенъ и часътъ на трѣгване.

Когато обаче, корабътъ се намираше въ готовностъ за отплуване, неочаквано дойде нареждането, че заминаването до второ нареждане се отлага. Въ послѣствие властите обясниха, че това се наложило, за да се извършватъ съответните нареждания до командването и корабите на руския черноморски флотъ, за да се осигури безопасния преходъ на кораба презъ опасната зона, въ която се намираха на стража и въ очаквателно положение множество бойни кораби.

Започнала се бѣше тежка борба на нерви, въ която радостта отъ разрешението за отплуване и нареждането „Шипка“ да остане до втора заповѣдъ въ пристанището, често се преплитаха и подлагаха обслугата на изпитание. Но, българскиятъ морякъ, каленъ, въ борбата съ водната стихия, търпеливо устоя на тия тежки изпитания и дочака часа въ който корабътъ „Шипка“ предпазливо забразди водите на Черно море.

* * *

Подмѣтанъ отъ непрестанно врѣхлиташите вълни на разпѣненото море, корабътъ неотклонно следваше пътя къмъ Родината. Следъ всѣки туптежъ на машината и съ всѣки ударъ на перките въ кипящата вода, „Шипка“ все повече се приближаваше къмъ родния брѣгъ. Обслугата, весела и щастлива, че сполучи да се освободи отъ рамките на неизвестността и предъ мисълта, че скоро ще зърне и ще стѣпи на китната родна земя, съ задоволство изпълняваше възложената ѝ служба, като презъ цѣлото време на пътуването бѣше будна и на шрекъ, защото все пакъ опасността съществуваха. Възможно бѣше нѣкоя откъсната отъ минните заграждения мина, плаваща

по водната повърхност да се удари и взриве въ кораба или пъкъ, нѣкой руски боенъ корабъ, поради нѣкаква случайност или следствие разбиранията на неговия командиръ, би предприелъ враждебни действия срещу „Шипка“ и би потопилъ последния.

Корабътъ се движеше осамотено изъ необятната морска ширь. Наоколо, до гдето орловиятъ погледъ на наблюдателя стигаше, хоризонтътъ се губѣше въ разлюляната грѣдь на разпѣненитѣ води, надъ които скоро се спустна тъмна, непрогледна нощъ.

Вълнението се усили значително. Подмѣтанъ почти на всички страни, празниятъ корабъ се тресѣше отъ ударитѣ на грамаднитѣ вълни, чийто ревъ и бучение зловѣщо се носѣха наоколо.

Радиотелеграфистътъ влѣзе въ връзка съ Родината, гдето чрезъ радиостанцията, въ опредѣлени промежутъци отъ време бѣ предавано за мѣстонахождението на най-новия български корабъ „Шипка“, който се бѣше насочилъ вече къмъ нощъ Емона.

Когато първитѣ лъчи на изгрѣващото слънце, озариха източния хоризонтъ и корабътъ се намислише приблизително на сто мили отъ родния брѣгъ, неочаквано изъ разпѣненитѣ води на морето изникнаха очертанията на две торпедни лодки, които съ голѣма скоростъ, губейки се отъ време на време въ гънкитѣ на високитѣ водни планини, бързо приближаваха къмъ „Шипка“, чиято обслуга, изкочила на горната палуба, бѣ обхваната отъ извѣстенъ страхъ за вѣроятнитѣ действия на рускитѣ торпедни лодки. Нима въ последния мигъ, когато корабътъ бѣше така близко до родния брѣгъ, и моряцитѣ се радваха на срѣщата съ своитѣ близки, „Шипка“ би изпитала ударитѣ на сѣдбата и тия

на рускитѣ бойни кораби, имащи задачата да прекратятъ корабоплаването по водитѣ на Черното море?

Обаче, колкото разочарованието отъ внезапната срѣща съ торпеднитѣ лодки бѣ горчиво, толкова радостта бѣше по-голѣма и по-нестихваща, когато се забеляза, че това бѣха български торпедни лодки, дошли да посрѣщнатъ кораба и поематъ защитата му до родния брѣгъ. Тогава всички моряци, които се намираха върху горната палуба на „Шипка“ и тия, които имаха възможностъ да изкочатъ изъ вътрешнитѣ помѣщения, лудо замахаха съ шапки и обхванати отъ нестихваща радостъ закрещяха:

„Наши, наши сж! Това сж нашитѣ торпедни лодки!“

И дълго надъ разпѣнената водна ширь се носѣше нестихващото мощно „ура“ на моряцитѣ отъ „Шипка“, които възторжено приветстваха срещата съ малкитѣ бойни корабчета отъ българския воененъ флотъ.

Чувството на народностната гордостъ дълбоко се бѣше загнѣздило въ сърдцата на моряцитѣ, които съ просълзени отъ радостъ очи, уповавайки се на сигурната защита на торпеднитѣ лодки, увѣрено направляваха кораба „Шипка“ къмъ родния брѣгъ.

Подхвърляни като малки тресчици, обливани отъ грамаднитѣ врѣхлитаци вълни и изгубващи се често въ бездната между воднитѣ планини, торпеднитѣ лодки смѣло продължаваха да се движатъ предъ и въ страни отъ „Шипка“, съ което достойно изпълниха възложената имъ задача, да посрѣщнатъ далечъ въ морето търговския корабъ и, поемайки неговата защита, осигурятъ движението му къмъ родния брѣгъ.

МОРСКИ СОНЕТИ

Константинъ Гиндевъ

Вълноломъ

Въ замисленостъ — срѣдъ пѣнести талази
издигналъ лобъ гранитенъ — великанъ
суровъ и мраченъ, гордъ мълчи... Елмази —
разбити капки — кжпятъ каменъ станъ.

И ето съ стрѣвъ стихия бързо лази,
врѣхлита въ мощний вълноломъ — вулканъ
изригва — сякашъ завистъ и умрази
предвѣчни нудятъ ги на вѣчна бранъ...

Но твърдъ отпоръ! Вълнитѣ сетни сили
въ притома яростно сж устремили
къмъ гордия все silenъ властелинъ!

О, той е неязвимъ! Стена гранитна!
И менъ кога стрели ме тъй налитнатъ,
упазва ме духътъ ми — исполинъ!

Маякъ

Зловеща, ледна нощъ! Предъ насъ, задъ насъ вода —
страхотна бездна! Съ адски вой вълнитѣ бѣсни
подмѣтатъ кораба... Въ безкрайний сводъ небесни —
заоблаченъ — не свѣти ни една звезда...

Ний плаваме — безъ пжтъ — въ посоки неизвестни
въ пустинята на тазъ разбунена вода —
и за спасенъ безъ надежда навсѣгда!
Въ очакване... мълчимъ ний блѣдни и несвѣстни!

А повикъ мощенъ и тревоженъ въ тоя мракъ
надава корабната гърлеста сирена —
и безъ отъветъ — поглѣща го стихия разярена...

Но ей въ далечината мига святъ маякъ!
О, Боже! Плаваме ний вече ободрени
къмъ брѣговетѣ тамъ отъ него освѣтени.

Крумъ Кънчевъ

Съ пълни вѣтрила — напредъ!

Ние, приятелитѣ на синитѣ води, можемъ съ радостъ да се поздравимъ: варненскиятъ морски спортенъ отредъ застѣпва вече въ своята дейность и вѣтроходството. Идете на спортния пристанъ и вие ще видите редомъ съ стреловиднитѣ шест-гребни и осемгребни лодки около дузина вѣтроходки — нарочно строени съ яхтенски обликъ и качества или пригодени за вѣтрилно стѣкмяване.

Когато водитѣ на отредническата плавателна се пѣнятъ отъ мургавитѣ мускулисти тѣла на млади плувци, когато гребнитѣ лодки неспирно сж въ движение, браздейки очарователния варненски заливъ, въ сжщитѣ мигове, една следъ друга се откъсватъ отъ котвенитѣ си стоянки бѣлокрилитѣ вѣтроходки, вещо насочвани къмъ близки и далечни цели отъ обучени и смѣли спортисти. Това, което преди година—две бѣше блѣнъ и стремѣжъ, днесъ клони къмъ обнадеждащо осжществяване.

Наистина, вѣтроходното дѣло на Отреда бележи своитѣ първи стѣпки. Но каточе колкото завоеванията му сж по-безшумни и скромни, колкото повече упоритостъ и любовъ е вложено въ това ново творчество, за да се преодолеятъ прѣчкитѣ на единъ трѣнливъ и задрѣстенъ пѣтъ, толкова повече крепнатъ духоветѣ на всепреданнитѣ вѣтроходни ратници, възпламенени отъ вѣрата въ своя успѣхъ. Почти всѣки отъ тѣхъ е преминалъ труженическитѣ години, презъ които търпеливо и грижовно е изучавалъ плувната и гребната сръчност — и е гордъ, че съ съ зрѣлостта на дълготрайния поучителенъ моряшки опитъ може да се посвети на вѣтроходното подвизаване, да застѣпи благородния „спортъ на спортоветѣ“.

Опиянени отъ неизразима любовъ къмъ плуването подъ вѣтрила, шепата вѣтроходци отъ Отреда день изъ день възрастватъ съ облика на сжщински „стражи и спжтници на вихритѣ“, съ които влизатъ едновременно въ съюзъ и борба. Навремени за тѣхъ просторниятъ варненски заливъ се оказва малкъ — и не сж рѣдки вече случаитѣ на добре замисленитѣ и сполучливо извършенитѣ вѣтроходни плавания до по-далечни кѣтове, каквито сж хижа Родни Балкани, рѣка Камчия, градъ Балчикъ, при участието на нѣколко лодки, а сж отбелязани единични набѣзи до Бургасъ, Созополъ, Царева рѣка и другаде.

Но всѣкога скромни, отредниците сж привърженици на безшумното дѣло. Състезателни прояви предъ зрители тѣ устройватъ много нарѣдко, макаръ че уредбата и изнасянето на едно състезание представя добра възможность за общаване на по-голѣмъ кръгъ люде къмъ морето, а въ сжщото време е пробенъ камкъ за годността на състезатели и уредници.

Така, напримѣръ, на 3 августъ, т. г. недѣля, бѣха устроени вѣтроходни състезания, повече опитни, отколкото показни. Можеби затова не бѣха и разгласени, както това се върши въ подобни случаи.

Взеха участие седемъ вѣтроходки, които имаха задачата да покриятъ повече отъ 12 километра, като проплаватъ разстоянието Морскитѣ бани — носъ Галата—Лазуренъ брѣгъ—Морскитѣ бани.

При силенъ поривистъ западенъ—северозападенъ вѣтръ, който изпрѣчваше по пѣтя на вѣтроходнитѣ услуги редица отъ трудности и опасности, състезанието завърши успѣшно, като не само бързината и изкуството водене на три отъ лодкитѣ (Зеница, Бездѣлникъ и Викингъ) означава постижение, но и пристигането до крайната цель на останлитѣ лодки, безъ нещастни случаи, макаръ и съ закъснение...

Въ близкия обсегъ на „Цельта“ е истински празникъ. Многобройнитѣ зрители съ неспирно внимание и възбуда следятъ хода на бързолетнитѣ лодки, съ одобрителни възгласи и похвали, посрещатъ една следъ друга завършващитѣ опредѣления пробѣгъ. А спортиститѣ — морни отъ напрежение и горди предъ плодетѣ на неуморното и усърдно усвояване на вѣтроходното изкуство, съ блѣснали отъ борчески устремъ очи, се заричатъ да работятъ все повече и по-успѣшно като безименни труженици въ светото име на морска България.

Да говоря ли за слаби страни, показани отъ уредниците на състезанието, да изброя ли грѣшки, сторени отъ спортнитѣ сждии, въ чиито рѣце е правото и дълга да отсждятъ всѣкому мѣсто споредъ постигнатото, да разкажа ли за преумората на състезателитѣ, които трѣбваше да употребятъ нѣколко часове за прибиране въ спортния пристанъ, проправяйки съ сврѣхчовѣшки усилия пѣтъ срещу развилнѣлия се буренъ вѣтръ?... Това сж допълнителни нерадостни подробности, които по право влизатъ въ смѣтката на всѣко състезание. И странно, въ тѣзи нежелателни грапини и тягостни нелепици сж внедрени съкровищнитѣ зърна на поуката!

Ето, днесъ съмъ въ отредническия станъ, заобиколенъ отъ отредници, съ които съмъ дѣлилъ тѣжи и радости, възторзи и мечти, всички доблестно дали доказателства, че сж вѣрни приятели довѣкъ на синитѣ води, които въ миговѣтѣ на плуването, гребането и вѣтроходство свещенодействуватъ, ржководени отъ неугасващата свѣтлина на своитѣ морелюбски сърдца.

И тукъ — въ любимото училище за воденъ спортъ и ковачница на моряшки и народностни добродетели — обкржжени отъ гребла, котви, спасителни ризи, вѣтроупорни свѣтилници и лодъчни трибагреници, вдъхновенитѣ отредници образуватъ сжщинско бойно ядро, въ непрестаненъ походъ къмъ морето.

— Разнолики и ненапѣлно пригодни за съвършено вѣтроходно спортуване сж нашитѣ лодки, малко сме на брой и оскждни сж нашитѣ срѣдства... Ние знаемъ, че днесъ ще се строши стожерътъ на една лодка, утре друга ще гмурне своитѣ вѣтрила и тѣло въ студениѣтѣ развълнувани води подъ напора на вихѣра, другъ пѣтъ, ядовитъ вълнобой въ прибрѣжни скали ще разбие изнурения станъ на нелесно придобито корито. Но ние работимъ и нѣма уплаха и колебание да смразятъ нашитѣ пламтящи сърдца. По-мждри и знаещи ще възрастнемъ, за да виждаме въ вѣтроходството повече една славна, отколкото опасна дейность...

Виждамъ изопнати, бронзови, образцово из-

ваяни мишици. Виждамъ очи, които блъстятъ и съ огъня на младостта, силата и красотата говорятъ повече отъ най-изразителнитъ, златни слова. Слушамъ трепетитъ на смъли сърдца, които съ обичъ и дѣло сж устремени да служатъ безспиръ на морето и на България... Това сж шепата вѣтроходци отъ варненския морски спортенъ отредъ, сбрани

въ малобройна, но въ гранитно неразбиваема дружинка подъ знамето на апостолска морелюбска служба!...

И вмѣсто обширна възхвала и красноречивъ и мждъръ благословъ, азъ изричамъ кратко, но братски сърдечно пожелание: „Съ пълень вѣтърь, напредъ и все напредъ, смъли вѣтроходци!“

Изъ живота и дейността на организацията

Въ заседанието си отъ 25 юлий т. г. Главното управително тѣло утвърди първото управително тѣло на новообразуванія клонъ на организацията ни въ гр. Охридъ, както следва: Председателъ: Любенъ Поповъ (пом.: кметъ на гр. Охридъ). Подпредседателъ: Спиро Яневъ. Секретаръ: Петъръ Лешаровъ. Касиеръ: Владо Кьосевъ. Домакинъ: Христо Филевъ. Зав. спорта Любенъ Тодоровъ — началникъ на пристанището. Съветници: Христо Грунчевъ, Методи Панчевъ. КОНТРОЛЕНЪ СЪВЕТЪ: Председателъ: Г. Бисеровъ — даначенъ началникъ. Членове: Любенъ Чакъровъ и Зафиръ Чорбевъ.

— Дѣловодителъ на канцеларията на Главното управително тѣло е посетилъ отъ 13 юлий до 21 с. м. клоновѣтъ въ Русе, Орѣхово, Свищовъ и градъ Тутраканъ, кждето сж подготвени условията за образуване на новъ клонъ. Въпрѣки особенитъ условия, въ които се намира страната, клоновѣтъ поддържатъ своя животъ и развиватъ дейността на мѣстна почва.

— Членътъ на Провѣрителния съветъ при Г. У. Т., Т. Горановъ, посети на 12 и 13 юлий т. г. Силистра и Добричъ въ връзка съ проучване възможността да се създадатъ клонове на организацията и да се организиратъ детски морски лѣтoviща отъ сжщитъ градове.

— На 26 и 27 юлий т. г. Варненскиятъ спортенъ отредъ предприе излетъ съ гребнитъ си лодки до Балчикъ и обратно. На 27 юлий сж били произведени демонстративни състезания съ юнкеритъ отъ морското училище. Състезанията сж предизвикали голѣмъ интересъ. Условията за образуване на клонъ отъ организацията ни въ града сж на лице.

— На 27 юлий, новообразуваниятъ клонъ въ Охридъ е кръстил и осветилъ спортнитъ лодки на отряда на клона въ Охридското езеро. По този поводъ отъ Охридъ ни пишатъ:

На 27 юлий т. г. клонътъ ни устрои скромно тържество — кръщаване спортнитъ лодки съ имената на Царското семейство. Кръстници бѣха: на лодка „Царъ Борисъ III“ — мѣстниятъ началникъ на гарнизона, капитанъ Каменаровъ на лодка „Царица Йоана“ — околийскиятъ управителъ Г. Радковъ, на лодка „Кн. Симеонъ Търновски“ — председателътъ на културния комитетъ т. П. Савиновъ и на лодка „Кн. Мария Луиза“ — началникътъ на пристанището г. Л. Тодоровъ.

Следъ тържеството се устрои показни гребни и плувни състезания. Оригинални и мили бѣха малкитъ ратници на морската идея, 7—8 годишнитъ отредници, които, седнали въ коритата за пране съ малки лопатки, си оспорваха палмата на първенството.

— На 31 юлий т. г. Главното управително тѣло на организацията въ пълень съставъ на членовѣтъ му отъ гр. Варна бѣше посетено отъ Директора на воднитъ съобщения, г. Георги Неновъ. Председателътъ на главното управително тѣло поздрави новия директоръ на воднитъ съобщения отъ името на цѣлата организация и му изрази готовността на организацията да сътрудничи въ изграждане дѣлото на Морска България.

Директорътъ на воднитъ съобщения изтъкна, че винаги е ценѣлъ голѣмото значение на организацията Б. Н. М. С., която е отбелязала до сега толкова постижения въ областта на морската ни идея и е дала главнитъ дейци, както въ дирекцията на воднитъ съобщения, така и въ нейното ведомство. Поставайки на преденъ планъ обществената страна на всички голѣми въпроси, които интересуватъ дирекцията, той счита че Б. Н. М. С. ще продължи да бѣде факторъ за общественно въздействие, което ще бѣде толкова по-результатно, колкото по-тѣсно вървятъ ржка за ржка ръководството на дирекцията и Б. Н. М. С.

Всички разисквания минаха въ пълно единомислие и задушевностъ, съ което се подчерта още веднажъ сжществуващото пълно единодушие върху голѣмитъ въпроси, интересувачи Морска България.

— Въ заседанието си отъ 31 августъ т. г. Г. У. Т. реши: Предъ видъ на събитията, които се развиватъ, общобългарскитъ гребни и плувни състезания презъ този сезонъ да не се произведатъ.

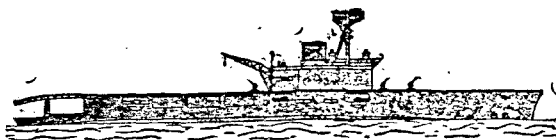
Г. У. Т. препоръчва тамъ, кждето има условия, да се произведатъ демонстративни и клонови състезания.

— Въ сжщото си заседание Г. У. Т. утвърди управителното тѣло на Бургаския клонъ за 1941 година, както следва: Председателъ: Инжен. Богданъ Ганчевъ. Подпредседателъ: Инжен. Л. Русевъ и Коста Буббовъ. Секретаръ: Иванъ Райновъ. Касиеръ: Любомиръ Георгиевъ. Домакинъ: Сотиръ Кузмановъ и Съветници: Стефанъ Николовъ, Георги Кожухаровъ, Петко Загорски и Матей Матѣевъ. КОНТРОЛЕНЪ СЪВЕТЪ: Председателъ: Асенъ Минковъ. Секретаръ: Деянъ Тухчиевъ и Членъ: Любомиръ Поповъ.

— Поради събитията презъ лѣтния сезонъ не можаха да се организиратъ детскитъ лѣтовнища на клоновѣтъ, макаръ че се направиха всички приготовления за това.

Само Плъвенскиятъ ни клонъ организира и изнесе съ успѣхъ и тази година морското си лѣтовнище. Лѣтовнището бѣше уредено въ училището „Св. Кирилъ“, въ гр. Варна. Лѣтуването трая отъ 16 юлий до 12 августъ. Лѣтуваха на една смѣна всичко 66 деца, отъ които момчета 42 и момичета 24, съ 7 ръководители и 5 души прислуга. Лѣтуването премина напълно спокойно и съ ний-добри резултати за лѣтовницитъ.

— Въ редъ срещи между председателя на организацията и ръководството на организацията „Бранникъ“ се създадоха връзки съ тази организация и се уясни бѣдещата съмѣстна дейностъ. По сжщия поводъ и въ връзка съ писмото № 0106 отъ 3 юлий т. г. на „Бранникъ“ Г. У. Т. изпрати на ръководството му двѣ изложения за целитъ и дейността на Б. Н. М. С., до сега и за организирането и развитието на водния спортъ подъ ръководството на Б. Н. М. С., като се изпратиха и всички излъзали до сега печатни издания, за да се упознае сжщността и досегашната дейностъ на нашата организация.





Изгледъ отъ пристанището
и заливчето на гр. Каварна

Съдържание:

1. Главна дирекция на водните съобщения — В. Игнатовъ; 2. Новото въ морската ни политика — Ал. Маноловъ; 3. Свобода на моретата — В. П.; 4. Англия и нейното господство по море — Александъръ Ганчевъ; 5. Въздушни десанти въ морската десантна операция — Кап. II р. Недѣлчевъ; 6. Бѣлото море въ нашитѣ народни пѣсни — Ем. Мутафовъ; 7. Моряшка сѣдба — Д. Роевъ; 8. Къмъ родния брѣгъ — Кап. лейт. Куюджуклиевъ; 9. Морски сонети — Константинъ Гиндевъ; 10. Съ пълни вѣтрила — напредъ — Крумъ Кжичевъ; 11. Изъ живота и дейността.

Редационенъ комитетъ: лейтенантъ В. Паспалевъ, д-ръ П. Д. Скорчевъ, мичм. I р. Тр. Ивановъ.

МАШИННА ФАБРИКА Е. МЮЛХАУПТЪ & С^{НЕ} А. Д. Основана въ 1907 год. РУСЕ

ПЪЛНИ МЕЛНИЧНИ ИНСТАЛАЦИИ

Шелмашини
Тарараспиратори
Универсалки
Постаменти за камъни
Двойни валцови
Планзихтери
Грисмашини
Филтри
Вентилатори
Деташьори
Елеватори и др.

ВОДНИ ТУРБИНИ

„Францисъ“
„Пелтонъ“
„Спирални“

ЗЕМЕДѢЛСКИ МАШИНИ

Вършачки
Редосѣялки
Леночукачки

Чугунени трѣби за водопроводи

Всички фасонни парчета
Фитинги

Спирателни кранове
Пожарни хидранти

Всички видове машини и части

Обработени
Полуобработени
Моторни глави и др.

ИСКОВИЧЪ & ЛЕВИ А. Д.

Придворни доставчици
РУСЕ — СОФИЯ

фабрика за химически произведения и тенекиени издѣлия.

Телефони: Русе: 22-33 и 22-34 — София: 3-27-67.

Първа Българска Петролна Индустрия А. Д.—Русе петролна рафинерия

Производство на **бензинъ, петролъ, газьолъ, пжкура**

Вносъ на всички видове петролни деривати.

Генерално представителство на свѣтовно известнитѣ американски

Телеграми: Рафинерията.

масла „Сънъ Ойлсъ“.

Телефонъ 2851.

Българско Акционерно Дружество „ПОСТОЯНСТВО“—Русе

Производство на всѣкакви памучни, ленени, конопени и полуютени платове и бризенти.

Телефонъ 26-91.

„ЮТА“

Анционерно дружество — Русе

Телегр. адресъ: „Юта“

Телефонъ 25-55.

“ФАРЪ”

ЦЕНТРАЛА: РУСЕ

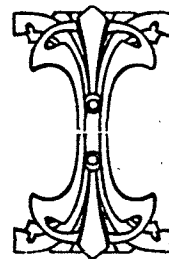
Телефони: Кантора № 22-72
Рафинерия № 24-63

Телегр. адресъ:
ФАРЪ—РУСЕ.

БЕНЗИНЪ, ГАЗЪ, ГАЗЬОЛЪ, ПЖКУРА

Приема и изпълнява бързо и акуратно поръчки.

Продава цинкови, желѣзни и ламаринени варели отъ всѣкакъвъ литражъ.



Иосифъ Едуардъ Риглеръ

БЪЛГ. АКЦ. Д-ВО

за Книжна, Търговия и Индустрия

Тел. № 20-87

РУСЕ

Печатница „Войниковъ“ — Варна — Тел. 26-82

Българска Земедѣл. и Кооперативна Банка

НАРОДНО УЧРЕЖДЕНИЕ

за

ОБСЛУЖВАНЕ СЪ КРЕДИТЪ БЪЛГАРСКОТО
СТОПАНСТВО И КООПЕРАЦИИ

Основано въ 1864 година.

КАПИТАЛЪТЪ Е НЕОГРАНИЧЕНЪ

ОБСЛУЖВА СЪ КРЕДИТЪ:

Земедѣлскитѣ стопанства, земедѣлскитѣ кредитни и кооперативни потребителни
сдружения, тѣхнитѣ съюзи и воднитѣ синдикати; занаятчиитѣ и занаятчийскитѣ
кооперации; популярнитѣ банки и тѣхнитѣ съюзи.

Доставя: Земедѣлски орждия и машини, подобрани семена
за посѣвъ на зърнени храни и фуражъ, меденъ
сулфатъ (синъ камъкъ) за прѣскане и предпазване лозята и овош-
нитѣ градини отъ болести и за защита отъ паразити; купува
бакъръ, дървенъ материалъ, смазочни и горивни материали;
занаятчийски материали и пр.

Посрѣдниччи: за продажба и износъ на земедѣлски произве-
дения, събирани отъ кооперативнитѣ сдружения:
тютюнъ, пашкули, розово масло, прѣсни, сухи и консервирани пло-
дове, зърнени храни и фуражъ, мешини, сахтиянъ, килими и др.

Извършва: всички банкови операции, приема спестовни вло-
гове, срочни и безсрочни, при най-износни условия.

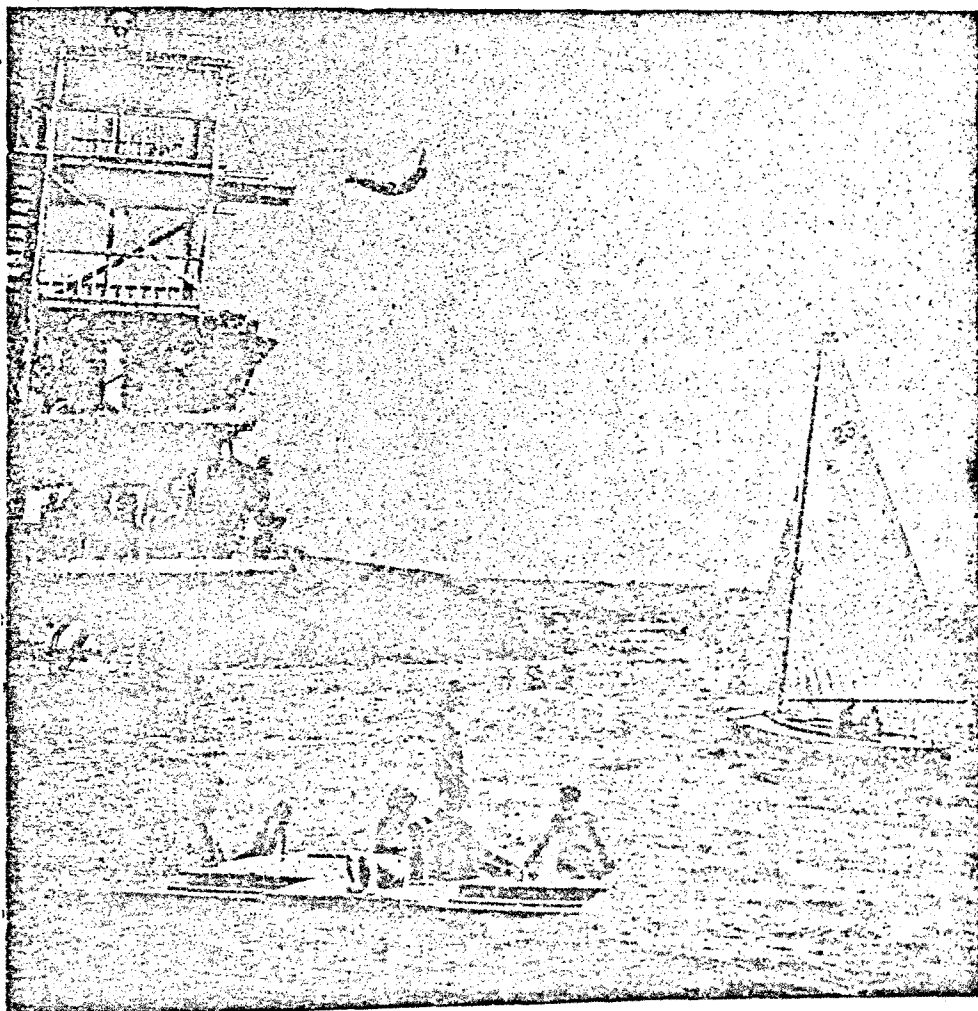
Седалище и управление въ София

112 клона и 53 агенции въ всички производителни, земедѣлски
градове и села. 250 популярни банки въ цѣлата страна, които
извършватъ влогово-акредитивна служба.

ПОСЕТЕТЕ ВАРНА

ПОСЕТЕТЕ ВАРНА

ЦАРИЦАТА на ЧЕРНО МОРЕ



ЕДИНСТВЕНИЯ
ПО СВОЕТО
МЪСТОПОХОЖДЕНИЕ
И КЛИМАТЪ
МОРСКИ КУРОРТЪ
ВЪ ЮГО-ИЗТОЧНА
ЕВРОПА.

Великолепенъ плажъ. Най-модерно уредени морски студени и топли бани.

Всѣкаквъ видъ морски спортъ. Ручъ-банъ (водна пѣрзалка). Максимална лѣковитостъ.

Категоризирани и нормирани хотели, пансиони, вили, квартири и ресторанти.

50% намаление за пътуване по Б. Д. Н. презъ сезона.

Чудни околности за екскурзии и излѣти, красива природа.

Всѣкидневни концерти обѣдъ и вечеръ въ морското казино. ДАД С И Н Г ЛЪ-БЪАДЪ.

Устройство морски тържества и забави.

Изборъ на „Царица на плана“. Музикални тържества.

КУРОРТЪ „СВ. КОНСТАНТИНЪ“

Прелестно кѣтче край морския брѣгъ за истинска почивка и отмора.

Плажъ — морски топли и студени бани. Първокласенъ ресторантъ. Джазъ. Дансингъ.

Хотела ремонтиранъ. Стаи съ снабдени съ течаща изобилна вода. Ангажирание стаи предварително.

Редовна автобусна връзка съ града.

Българско Търговско Параходно Дружество

— Варна. —

БЪЛГАРИ,

Подкрепяйте родното корабоплаване! Въ мирно време търговският флотъ носи благополучие на страната, въ военно време силният флотъ е гаранция за по-сигурното опазване границитъ на отечеството ни.

Утре, когато моретата ще бждатъ свободни и българскитъ кораби забродятъ къмъ близки и далечни пристанища, всъки тонъ българска стока трѣбва да бжде товарена на български параходъ.

За което и да е пристанище, ако има да товарите, най-напредъ потърсете български параходъ.

БЪЛГАРСКОТО ТЪРГОВСКО ПАРАХОДНО Д-ВО ПОДДЪРЖА :

1. Пътническа — стокова линия по българското крайбрежие.
2. Пътническа — стокова линия до пристанищата на Палестина и Египетъ
3. Пътническа—стокова линия до Анверсъ и всъко западно-европейско пристанище на Континента и Англия—при достатъчно товаръ.
4. Лѣтни туристически пътувания до Цариградъ и обратно.
5. По споразумение, може да се отправи параходъ до всъко пристанище на Черно и Срѣдиземно морета.

Пътувайте и повѣрявайте стокитъ си на параходитъ на Българското Търговско Параходно Дружество, дало достатъчно доказателства на добъръ пазителъ на интереситъ Ви.