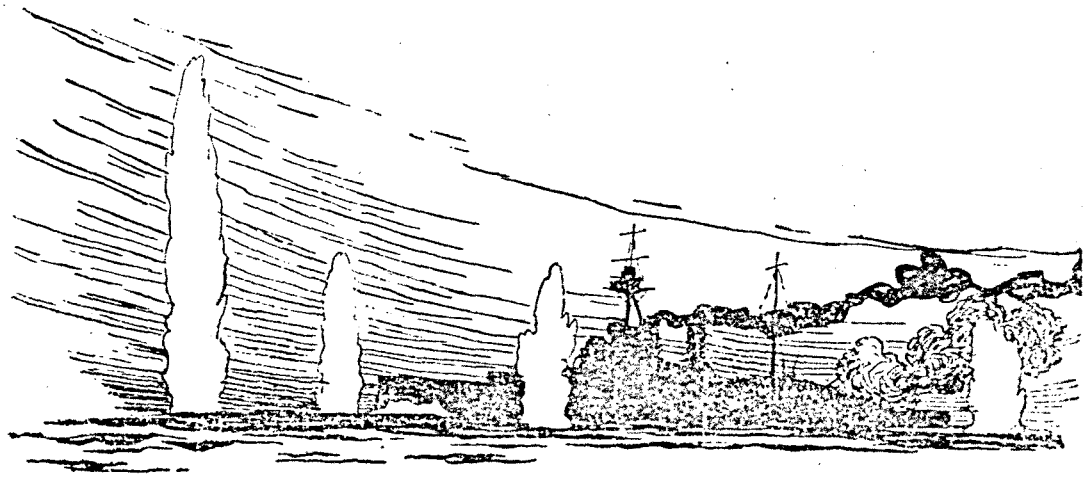
МОРСКИ СГОВОРЪ

36714

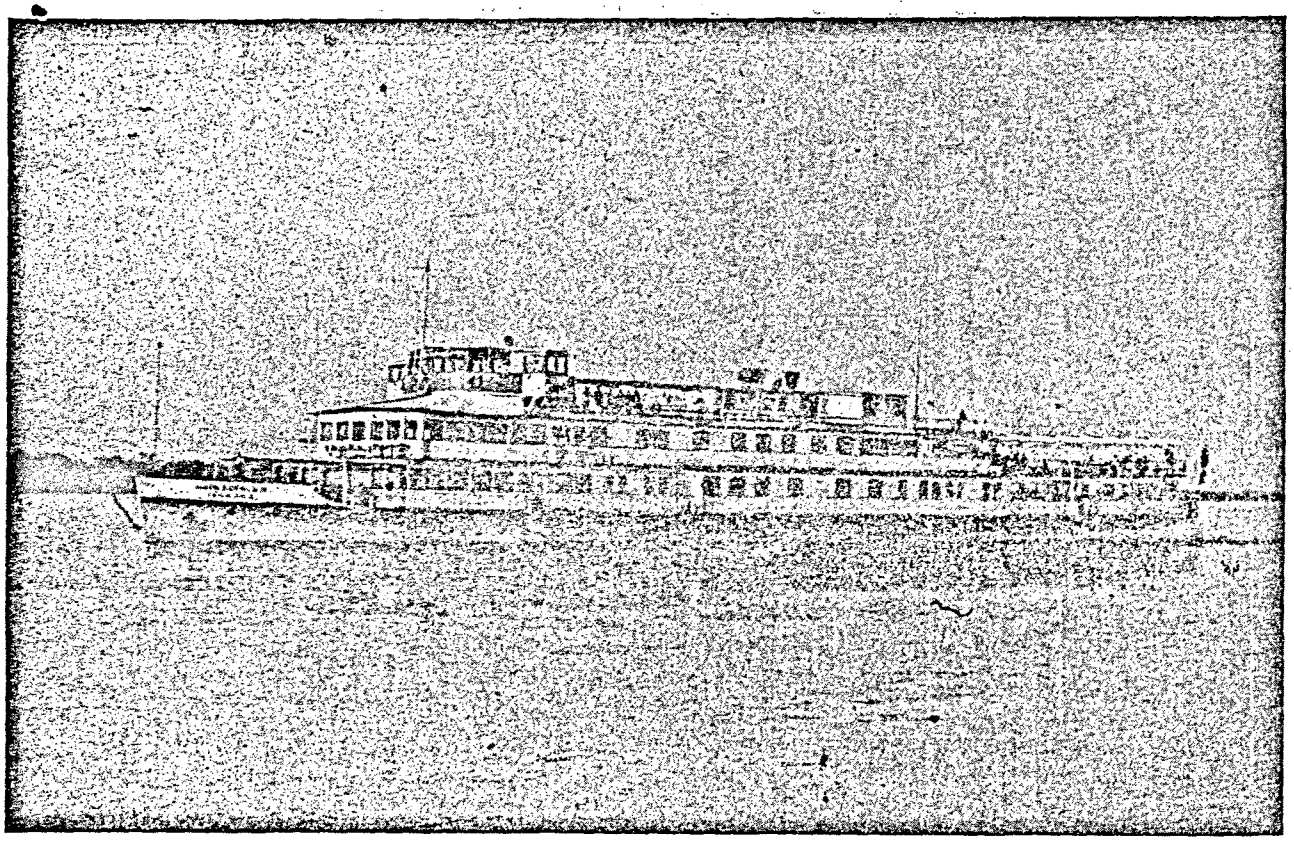


Морски артилерийски бой

XIX ГОДИНА

септември

Българско рѣчно плаване - Русе



Б Р П

БЪЛГАРИ,

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

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

Използувайте всѣкидневнитѣ корабни товаропжтнически съобщения по българския Дунавъ, съ български кораби -- най-красивитѣ, най-удобнитѣ и най-бързитѣ по цѣлия Дунавъ.

Интересувайте се за разписанието, както на новитѣ двувинтови моторни, така и на любимцитѣ на дунавци парни товаропжтнически 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.

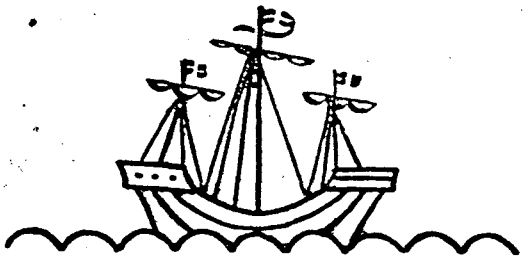
Стоки отъ всѣкакъвъ видъ, предназначени за Срѣдна Европа или отъ тамъ за България, се пренасятъ съ бързитѣ товарни двувинтови моторни кораби на Б. Р. П. Тѣ сж снабдени и съ хладилни хамбари — единствени на цѣлия Дунавъ.

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

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

Дирекцията на Българското рѣчно плаване — Русе.

Телефони: 23-87 и 24-92. Телеграфически адресъ: РѢЧНОПЛАВАНЕ.



МОРСКИ СГОВОРЪ

ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

Година XIX. Варна, септемврий 1942 год. | **Урежда** Книжовно-просвѣтниятъ отдѣлъ | **Брой 6.** Гл. редакторъ В. Паспалеевъ

Вл. Маноловъ
кап. II р. о. з.
председатель на Б. н. м. сговоръ

СКОПИЕ И ОХРИДЪ

Когато говоримъ за Скопие и Охридъ, ний искаме съ тия две имена да символизираме цѣла една българска область, като съ тия думи разбираме цѣлокупна Македония, така случайно рѣзана на части отъ политици рѣзачи, които много малко сж познавали историята на Европа.

Не е достатъчно да имаме представата за тая земя; да вѣрваме съ желѣзната вѣра на първитѣ християни, че това сж наши стари и много стари земи; че престолниятъ градъ на Самуила е билъ на острова въ Пръспанското езеро; че Скопие опредѣля единъ нашъ центъръ, за който сж водени много и много умствени и силови борби; че Охридското езеро въ своята цѣлость говори за западнитѣ предѣли на нашата страна.

Не! Трѣбва всѣки българинъ, който говори за България изобщо, да се вдигне и отиде тамъ на мѣстото, да види, да чуе, да стжпи на тая земя, защото само тогава ще почувствува това, което е била неговата вѣковна вѣра! Само тоя, който е изминалъ диагонала Добричъ — Скопие — Охридъ разбира това, което говори, чувствува това, което една вѣковна политика е вършила.

Не сж случайность, капризъ, зла воля, имперска алчность, чувство за богатство дѣлата на цѣли поколѣния българи, които сж заровили свещенитѣ кости на своитѣ синове по тия земи.

Та нима Климентъ Охридски, Наумъ, цѣла редица кървави възстания, две войни, и какви още войни, въ новата ни история, сж понесени отъ поколѣнията ни ей така, за нищо, отъ желание за бой; или това не е исторически нагонъ, който живѣе невидимъ въ кръвьта на милиони българи!

И ако тия скжпи имена ние споменуваме на страницитѣ на едно морско списание, то го правимъ не само че Скопие лежи на многоводния Вардаръ, а Охридъ на най-красивото езеро на свѣта; че отъ Егея по Вардара нѣкога ще се стигне по вода до Скопие, така както ще мине канала отъ Рейнъ за Дунава презъ Нюренбергъ; или че синята форма на моряцитѣ ще се мѣрка въ тия мѣста!

Трѣбва да погледнемъ картата; да я гледаме внимателно и съзнателно и тогава ще видимъ, че както земитѣ отвждъ и отсамъ Дунава се изливатъ въ Егея между Орфано и Сарос и така задължаватъ дветѣ държави България и Румъния да живѣятъ въ миръ и разбирателство, сжщо така и земитѣ отъ Скопие и Охридъ се изливатъ въ Солунъ, и че това еднакво течение съчетава една общность, която се простира отъ Солунъ до Марица.

Ето така, следъ като сте опознали добре Мизия и Тракия и сте посетили цѣлокупна Македония, ще разберете, че на нашето Отечество му предстои да разрешава голѣми въпроси отъ морската политика; тая политика, за която Българскиятъ народенъ морски сговоръ работи упорито отъ основаването си до днесъ.

Ето това е нашата идеология, така удачно изразена: „Къмъ Дунава, Черно море и Егея — за напредъкъ!"

Проф. Станчо Чолаковъ

Стопански проблеми на Бѣломорието

1. Сравнително кжсото време отъ възстановяването на българската власть въ Бѣломорието не може да се смѣта за достатъчно, за да се очертаятъ всичкитѣ проблеми, съ които е свързанъ стопанскиятъ животъ на тази твърде обширна и разнообразна область отъ нашето отечество, защото ний заварихме единъ разстроенъ и западналъ стопански животъ. Това важи както за земедѣлието, тъй и за промишлеността, и за търговията. Но и самото скорошно включване на тази область въ рамкитѣ на нашата политическа власть разкжсва създаденитѣ презъ течение на времето връзки съ гръцката стопанска територия и е на свой редъ едно обстоятелство, което сжщо оказва влияние. Разбира се, нѣщата биха били съвсемъ други, ако гръцката власть не бѣше изселила българското население, Това не бива да се забравя.

При преценката на стопанския животъ въ Бѣломорието следва да се постави на първо мѣсто земедѣлието, което е основниятъ поминъченъ отрасълъ на населението. Разбира се, преценката ще бжде най-обща, защото може да се наблюдава единъ сравнителенъ кжсъ периодъ отъ време.

2. Съ своитѣ кржгло единъ милионъ декара обработвана ЗЪРНЕНО-ПРОИЗВОДНА ПЛОЩЬ Бѣломорската область е била главниятъ производитель на зърнени храни за нуждитѣ на Гърция. Но производнитѣ възможности на областьта не могатъ да се смѣтатъ за достигнати. Разширението на тази площь, обаче, за сега би срещнало затруднение изключително въ недостига на население, което да се отдаде на този поминъкъ.

Ето това е една отъ актуалнитѣ проблеми на земедѣлското стопанство въ Бѣломорието. Завареното земедѣлско население въ Бѣломорието е чуждо на тази земя, понеже е доведено отъ други мѣста, не е и привързано къмъ земедѣлския трудъ, неподатливо е къмъ новото и е съ крайно ограничени нужди и нетрудолюбиво. Така че общиятъ брой на непроизводителното население достига кржгло 300,000 души: 180,000 градско и около 120,000 селско. Така се очертава проблемата за заселването на Бѣломорието.

Работниятъ добитъкъ е сжщо въ ограниченъ брой, следствие изземването му отъ гръцката власть за нуждитѣ на войната, а земедѣлскиятъ инвентаръ е твърде похабенъ и примитивенъ. По тази причина засилването на земедѣлското производство е възможно на първо време чрезъ моторния двигатель.

3. Заедно съ въпроса за разширението на зърненото производство върви и въпросътъ за СКОТОВЪДСТВОТО, защото всѣко разширение на засѣвната площь може да стане за смѣтка на меритѣ, а отъ последнитѣ зависи възстановяването и засилването на овцевъдството ни въ Родопа. Следователно, стопанската ни политика трѣбва да опредѣли целесъобразната граница между площьта на меритѣ въ Бѣломорието и площьта на зърненото производство.

4. Съ огледъ на особенитѣ задачи, които гръцката държава е възлагала на областьта, а именно да я превърне въ зърнопроизводна, за да може да облекчава продоволствието на стара Гърция, РАЗВИТИЕТО НА ИНДУСТРИАЛНИТѢ КУЛТУРИ въ Бѣломорието е било спъвано. А знае се, че Бѣломорието, благодарение на своето географическо положение и на климата си, се явява напълно подходяща область за интензивни индустриални култури. На първо мѣсто следва да се постави ТЮТЮНЪТЪ.

Както е известно, нѣкои райони въ Бѣломорската область даватъ по доброкачественни тютюни и по тази причина ще стабилизиратъ окончателно позицията ни на свѣтовния тютюневъ пазаръ не само по качество, но и по количество. Съ своитѣ 25—30 милиона кгр. срѣдно годишно производство Бѣломорието ще ни даде възможность да заемемъ тритѣ четвърти отъ производството на тъй наречените ориенталски тютюни и съ това да диктуваме пазаря на сжщитѣ. Само че и по отношение тютюневата култура поменатата по-горе проблема за населението изпъква съ цѣлата си тежесть.

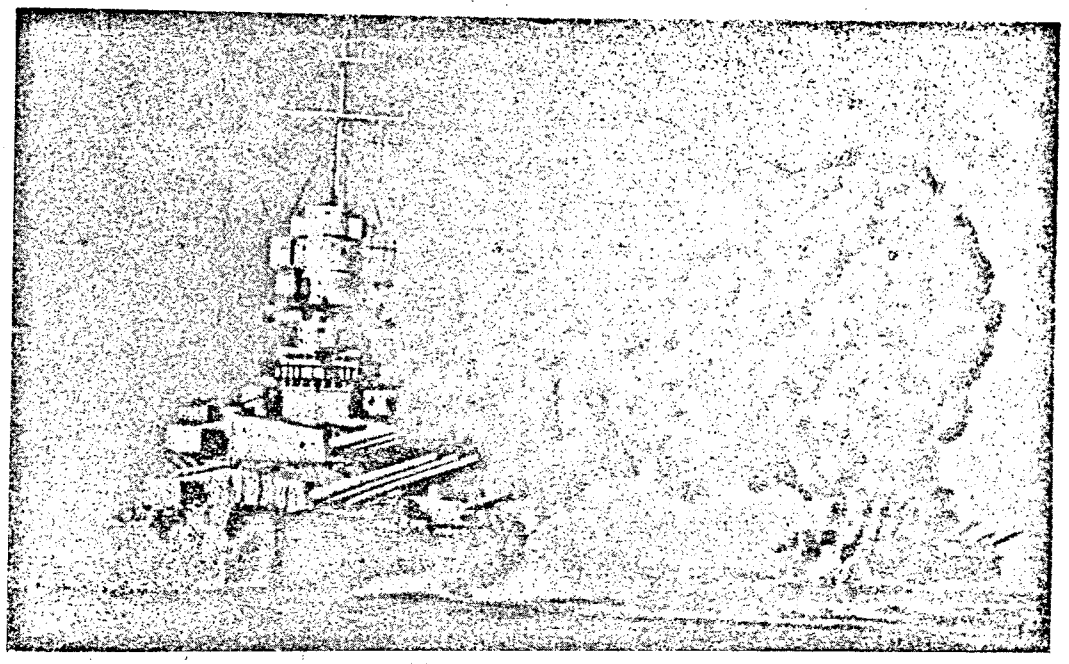
5. Една особенно ценна индустриална култура, за която сж на лице всичкитѣ условия за развитие, но която още не е заела своето пълно мѣсто въ земедѣлското стопанство на областьта, е ПАМУКЪТЪ. Въ сравнение съ старитѣ предѣли на страната ни, площьта и производството на памука въ Бѣломорието отбелязва едно съвършенно недостатъчно развитие. Памукътъ е заемалъ кржгло 70,000 декара презъ 1938 год., за да спадне на едва 38,000 декара презъ настоящата година срещу 750,000 декари презъ последнитѣ години въ старитѣ ни предѣли. Че условията за развитието на тази култура сж далечъ по-благоприятни, показва добивътъ на декаръ, който е два пжти по-голѣмъ отъ този въ досегашнитѣ ни граници. Освенъ това, благодарение на по-къснитѣ есенни слани въ Бѣломорието, вегетацията на памука става напълно нормално. Разширение на площьта на памука, като се иматъ предъ видъ нарастващитѣ ни нужди, е въпросъ, които не търпи отлагане.

6 Нищожно и безъ всѣкакво значение за сега е производството на КОНОПЪ — само 300 декара — макаръ че и за него условията сж добри.

7. Друга важна индустриална култура е СУСАМЪТЪ. Той е заемалъ кржгло 50 — 60 хиляди декара. Съ огледъ на благоприятнитѣ условия, тази култура трѣбва да бжде разширена. Сжщото може да се каже и за производството на АНАСОНА. СЛЪНЧОГЛЕДЪТЪ за сега е една почти непозната култура въ Бѣломорието.

8. Въ резултатъ все на сжщитѣ условия ЛОЗАРСТВОТО, което е важенъ отрасълъ въ земедѣлието на областьта, е въ упадъкъ. Недостатъчнитѣ грижи поради изселванията, сж се отразили неблагоприятно върху лозарството въ Бѣломорието. Прдизводството на грозде въ Бѣломорието може да се яви сравнително много по-рано на пазаря и да използува благоприятнитѣ цени. Виненитѣ сортове сж особенно пригодни за винарство, поради голѣмата имъ захарность, но нѣма добре обзаведени изби, както и добъръ инвентаръ. Въ по-южнитѣ части на Бѣломорието могатъ да се получаватъ СТАФИДИ, но и това производство не е било насърдчавано, за да не конкурира производството отъ стара Гърция и островитѣ.

9. ОВОЩАРСТВОТО е сжщо единъ отрасълъ, който заслужава всичкото внимание съ огледъ на климатическитѣ условия на областьта. Като се изключи макаръ и недостатъчното за наличнитѣ условия производство на БАДЕМИ (около 500 хиляди кгр)., на ОРѢХИТѢ (около 500 хиляди кгр.), СМОКИНИ (200—250 хиляди кгр.), останалитѣ плодове почти липсватъ. Само трудолюбието на бждещитѣ стопани заселници би позволило да се запълни тази празнота, и овощарството да се



Линеенъ Корабъ

постави на подходяща висота.

10. Сжщата преценка важи и за ЗЕЛЕНЧУЦИТѢ и ВАРИВАТА, за които сжществуватъ твърде благоприятни, но слабо използувани условия. За сега Бѣломорието има кржгло 16,000 декара зеленчукови градини и около 75,000 декара варива и то отъ не по-добро качество, когато мекиятъ климатъ позволява едно ранно, голѣмо и ценно производство.

11. Особено внимание заслужава типичната култура на Бѣломорската область, именно МАСЛИНАТА Въпрѣки слабитѣ грижи, които сж се полагали за развитието на тази култура, за да не се прави конкуренция на производството въ старитѣ гръцки предѣли, естественитѣ почвени и климатически условия на Бѣломорието сж позволили на маслиновата култура да заеме широко мѣсто въ стопанството на областьта. Споредъ досегашнитѣ ни сведения, о-въ Тасосъ има кржгло 750,000 дървета на плодъ, Макри-Марония—около 100,000, Правище — около 30,000, о-въ Самотраки — около 250,000. Освенъ това има около 2 милиона диви маслинови дървета, които постепенно трѣбва да бждатъ облагородявани. Въ всѣки случай, поради малкото грижи, полагани за тази култура въ областьта на Бѣломорието, производството въ качественно отношение не може да се сравнява съ това на южна Гърция. Самиятъ плодъ е по-дребенъ и съ голѣмо съдържание на масленость, поради което маслинитѣ не сж били консервирари, а сж се използували изключително за добиване на масло. При нашитѣ условия, обаче, една часть отъ годишната реколта може да бжде приготвена за консумация като плодъ, а останалата, която е и по-значителна, ще се употрѣбява за масло.

12. На свой редъ и ПАЛАМУДЪТЪ (валонеята) представлява интересъ. Той е необходимъ за кожарската промишленость като джбилно вещество. Срѣдното годишно производство на валонеята се движи между 1 и 2 милиона кгр., колко сж и нашитѣ нужди.

13. Съ всичкитѣ изгледи за голѣмо значение е и РИБОЛОВЪТЪ. Въ старитѣ ни предѣли, въпрѣки голѣмата ни водна площь, риболовъть бѣше сравнително слабъ. Общото количество на улавяната въ страната ни риба се движи около 5 до 6 милиона кгр. годишно, отъ което количество на черноморския ловъ се пада около 3 до 4 милиона килограма. Дунавътъ и блатата около него даватъ годишно около 2 милиона кгр., а риболовътъ по вжтрешнитѣ ни рѣки никога не е билъ нѣщо сериозно.

Бѣлото море разкрива твърде широки риболовни възможности. Риболовниятъ сезонъ въ Бѣломорието е по-продължителенъ отъ този въ Черно-море и Дунавъ, и рибното богатство е по-голѣмо и разнообразно. До сега риболовътъ въ крайбрѣжнитѣ блата е билъ правенъ примитивно, но ако се внесатъ необходимитѣ подобрения, количеството на улавяната риба ще надминава количествата, които сж улавяни въ старитѣ предѣли на царството.

Въ тѣсна връзка съ използуването на бѣломорския брѣгъ стои и СОЛОПРОИЗВОДСТВОТО. Известно е, че при старитѣ ни граници годишната ни консумация на соль възлизаше на около 60-65 милиона кгр., отъ които 20-25 мил. кгр. се внасяха отъ въ̀нъ. При сегашната ни територия годишната консумация на соль ще движи на около 100 милиона кгр., отъ които пакъ най-малко 20-25 милиона кгр. ще бжде внасяна Бѣломорието може спокойно да ни дава 20-30 милиона срѣдно годишно, особено като се има предвидъ, че водата на Бѣло-море е по-солена и по-скоро се изпарява, поради по топлия климатъ.

14. ГОРСКОТО СТОПАНСТВО за сега не може да се смѣта за нѣкакъвъ особенъ поминъкъ, освенъ като дърва за огрѣвъ. Цѣлата горска площь на Бѣломорието се изчислява на приблизително 4 милиона декара, отъ които 20% сж иглолистни и останалитѣ широколистни гори отъ най-смѣсенъ видъ съ преобладаване на така наречения пърнаръ. Ценни горски площи отъ бѣлъ боръ се срѣщатъ въ околноститѣ на Сѣресъ, а иглолистни гори отъ морски боръ се намиратъ на островитѣ Тасосъ и Самотраки. Тасоскитѣ гори преставляватъ по-голѣмъ интересъ поради особенитѣ качества на морския боръ, богатъ на смола, годна за добиване особено на терпентинъ.

15. ИНДУСТРИАЛНИТѢ ПРОБЛЕМИ сж за сега поопростени, понеже въ голѣмата си часть индустрията е въ началото на своето развитие и се представлява за сега отъ твърде дребни предприятия, главно мелници, маслобойни, дребни електропроводни централи, и само три предачници на вълнени прежди и две на копринени. Въ всѣки случай, не сж използувани всичкитѣ възможности за индустриализирането на този край.

16. ПОДЗЕМНИТѢ БОГАТСТВА на Бѣломорието не сж още напълно установени. Използуването на сжщитѣ е още въ зародишъ.

За сега известно значение иматъ нѣколко каменовжглени мини край Сѣресъ и край Деде-Агачъ, които се намиратъ и въ експлоатация. Производството не надминава 300—350 тона дневно. Вжглищата сж отъ едно срѣдно качество.

17. Поради промѣнливата сждба на Бѣломорието, ЗАНАЯТЧИЙСТВОТО не се е развило по една непрекжсната линия отъ по-далечно минало, както е случаятъ съ занаятитѣ въ старитѣ ни предѣли. Занаятчийскитѣ предприятия сж дребни, а самитѣ занаятчии сж останали безъ всѣкаква общообразователна и професионална подготовка.

Занаятчийската дейность не е била подложена на специална регламентация. Като се изключатъ нѣкои занаяти, напримѣръ електромонтьорския, хлѣбарския и др., за които се е искало разрешително отъ съответнитѣ власти, упражняването на занаятчийската дейность въобще е било свободно.

18. ТЪРГОВИЯТА въ областьта е била доста оживена, като се има предъ видъ числото на населението и неговитѣ нужди.

Главно мѣсто въ износната търговия заема тютюнътъ, чийто износъ е билъ насоченъ къмъ Германия, Америка, Англия, Франция, Италия и др. Следъ това идва зехтинъ, маслини, плодове, семена и др. Внасяли сж се колониалъ, манифактура, желѣзария, дървенъ строителенъ материалъ и др.

Сжщо и търговската дейность не е била подложена никаква регламентация, така че и тука първата ни задача е да я поставимъ на онѣзи начала, на които е уредена въ старитѣ предѣли на страната.

19. Една измежду най сериознитѣ проблеми е уреждането на ТРАНСПОРТА, който е билъ твърде много занемаренъ.

20. Накрай трѣбва да се подчертае още единъ пжть, че Бѣломорието дава широки възможности за стопанско развитие и разнообразяване, защото почвата и климатътъ позволяватъ.

В. П.

Видове бойни кораби, които вематъ участие въ сегашната война

Многобройнитѣ срѣдства, които се използуватъ днесъ за водене на морската война, могатъ да се разпредѣлятъ по следния начинъ:

ЛИНЕЙНИ КОРАБИ. Тѣ представляватъ основната сила, ядрото на военнитѣ флоти. По значение за боя на море тѣ иматъ сжщото значение, каквото и пехотата на сушата. Царицата на боя на море е линейниятъ корабъ. Неговото главно оржжие е тежката артилерия. Оттукъ е и главното и голѣмо желание на народитѣ да строятъ голѣми кораби съ много и голѣмокалибрена артилерия, защото този корабъ който има по-голѣма артилерия и е по-лесно подвиженъ, той ще може по-лесно да победи противника си.

Калибърътъ на главната артилерия въ съвременнитѣ линейни кораби варира отъ 28 до 40.6 см.

Подвижностьта на морската артилерия зависи отъ подвижностьта на самия корабъ, Колкото е корабътъ по бързъ, толкова по-бързо и по-леко ще маневрира той съ оржднята и толкова по-бързо ще пренася огъня отъ една цель на друга.

Оржднята, обаче, на линейния корабъ сж ограничени въ голѣмината на своя обстрелъ, защото оржднята, които сж поставени на кърмата, не могатъ да стрелятъ по носа и обратно. Оттукъ сж се появили и различнитѣ системи за разположение на оржднята, отъ които найдобрата е тази, при която при различнитѣ положения, въ които се намира корабътъ въ време на бой, могатъ да се използуватъ най-голѣмото число оржднята.

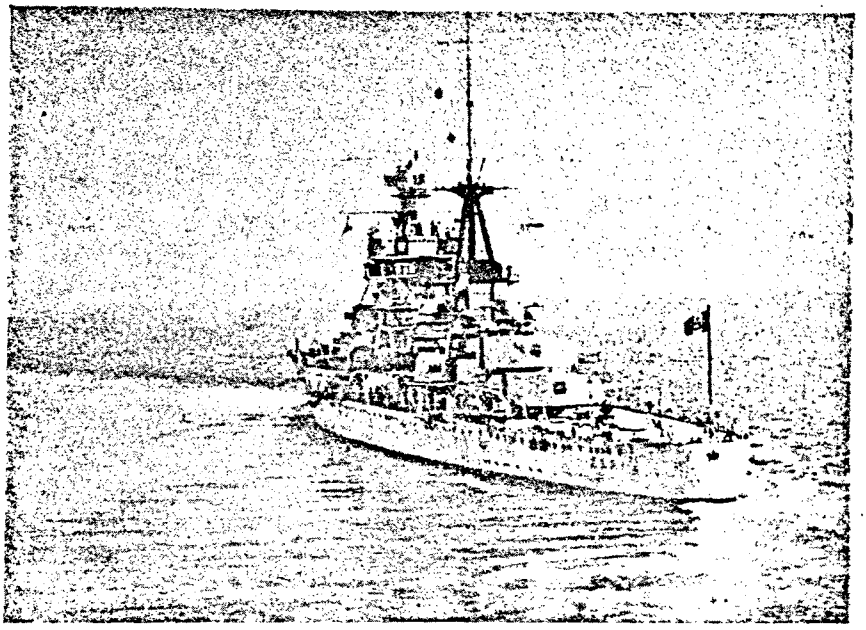
Освенъ артилерията като главно оржжие на кораба е и неговата скорость. Отъ голѣмо значение е, дали корабътъ ще има съ една или две мили по-голѣма скорость отъ тази на противника. Въ това се състои именно и голѣмото съревнуване при постройката на бойнитѣ кораби между отдѣлнитѣ държави. Обаче, за да се построи единъ корабъ съ по-голѣма скорость, то трѣбва да се жертвуватъ срещу нея други данни на военния корабъ. Скоростьта на сегашнитѣ линейни кораби не превишава 28—30 мили.

Трети факторъ, който характеризира бойната способность на военнитѣ кораби, е районътъ на действие. Подъ това трѣбва да разбираме най-голѣмото разстояние, което може да измине единъ корабъ, безъ да има нужда да попълва запаситѣ си. Отъ тукъ става ясно голѣмото превъзходство и предимство на корабитѣ съ голѣмъ районъ на действие. Корабътъ съ голѣмъ районъ на действие може да бжде изпратенъ въ далечно бойно разузнаване изъ далечнитѣ оперативни театри.

Английскиятъ линеенъ корабъ „Нелсонъ" има районъ на действие 10,000 мили. Японскитѣ линейни кораби сж сжщо съ районъ на действие 10,000 мили. Американскитѣ сж съ 12,000 мили. Щатитѣ би трѣбвало да иматъ кораби съ още по-голѣмъ районъ на действие, защото тѣхнитѣ оперативни театри се простиратъ далечъ изъ Великия океанъ.

Най-голѣмъ скокъ, обаче, въ това отношение сж направили германцитѣ. Тѣхниятъ линеенъ корабъ „Бисмаркъ" имаше районъ на действие 30,000 мили.

Четвърти факторъ, който сжщо играе роля въ издържливостьта на линейнитѣ кораби, е бронята. Въ сегашнитѣ бойни кораби се поставя броня само по водолинията, безъ носа и кърмата. Поставятъ сжщо броня и между преднитѣ и заднитѣ артилерийски кули. Освенъ тази броня има втора — вжтрешна и палубна броня, която пази машинитѣ, котлитѣ и погребитѣ, така че всички по-важни жизнени части на кораба сж защитени съ броня. Напоследъкъ при новитѣ постройки на линейнитѣ кораби



Тежъкъ кръстосвачъ

се забелязва голѣмо усилване и на хоризонталната броня. Това се прави, обаче, не само поради увеличилата се опасность отъ въздуха, но и противъ опасността отъ увеличаването далекобойността на морската артилария и увеличения жгълъ на възвишение.

КРЪСТОСВАЧИ. Това е морската кавалерия, казано на сухопжтенъ езикъ. Главното назначение на кръстосвачитѣ е разузнаването, докато главното назначение на линейнитѣ кораби е да водятъ бой срещу главнитѣ сили на противника.

Кръстосвачитѣ сж бойни кораби силно въоржжени, за да могатъ да се биятъ даже при известни случаи съ линейнитѣ кораби. Едновременно съ това тѣ иматъ голѣма скорость, за да могатъ да отбѣгнатъ въ случай на нужда съ маневриране отъ по-силенъ противникъ.

Докато на линейния корабъ голѣмо и първо мѣсто заема тежката артилерия и бронята, а на второ мѣето скоростьта, въ кръстосвачитѣ е въ обратенъ редъ. На първо мѣсто е подвижностьта (скоростьта), а на второ мѣсто другитѣ данни.

Отъ друга страна, докато линейниятъ корабъ има напълно опредѣлено назначение — да води бой съ главнитѣ сили на противника, кръстосвачитѣ иматъ многостранно назначение. Тѣ трѣбва да се биятъ, да разузнаватъ и да маневрираттъ много бързо.

Отъ първостепенна голѣмина е така наречения линеенъ кръстосвачъ. Самото му име показва, че това е корабъ, който по размѣритѣ си е близъкъ до линейнитѣ кораби. Той е който води бойното разузнаване, а при нужда се бие съ линейнитѣ кораби. Той води и авангардния бой, съ цель да се развърне противникътъ. Линейниятъ кръстосвачъ съчетава въ себе си две несъвмѣстими условия: има силна артилерия и е съ по голѣма скорость отъ тази на линейнитѣ кораби. Но, тъй като тия две условия сж несъвмѣстими, отъ линейния кръстосвачъ трѣбва да се даде нѣщо въ жертва за смѣтка на по-го голѣмата скорость, за да могатъ да му се поставятъ по-голѣми и по-силни машини. Това се постига, като му се намали дебелината на бронята и се намали числото на орждията. Калибърътъ, обаче, на орждията, които се поставятъ на него, е сжщиятъ, както този у линейнитѣ кораби. По този начинъ линейниятъ кръстосвачъ има сжщото въоржжение, както линейния корабъ. За да могатъ тия три условия да се съвмѣстятъ, то тѣзи кораби сж по голѣми отъ линейнитѣ. Така напримѣръ, англійскиятъ линеенъ кръстосвачъ „Хуудъ" имаше 46,000 тона водоизлѣстимость, до като линейниятъ корабъ „Роялъ Соверинъ" има 35,000 тона.

Даже „Нелсонъ" и „Родней" иматъ по 40,000 тона. И докато въ оржжието имъ е равно по сила (8—40 см. орждия), Нелсонъ има само 22 мили скорость въ часъ, а „Хуудъ" имаше 31 миля. Затова пъкъ разликата се явява въ бронята. Докато линейнитѣ кораби иматъ по цѣлата си водолиния броня дебела 35 см. „Хуудъ" имаше само 20 см. броня. Това е, което стана причина сжщиятъ да бжде така лесно потопенъ отъ германския линеенъ корабъ „Бисмаркъ".

Вторъ типъ кръстосвачи е така нареченията вашингтонски кръстосвачъ, който бѣ устаювенъ отъ морската конференция въ Вашингтонъ.

Споредъ решението на тази конференция, тонажътъ на кръстосвачитѣ бѣ опредѣленъ до 10,000 тона, съ калибъръ на орждията не по-голѣмъ отъ 22 см.

Първитѣ кораби отъ този типъ бѣха построени въ Германия. Това бѣха така наречените джебни кръстосвачи отъ типа на „Дойчландъ". Тѣ дадоха прототипа на вашингтонския кръстосвачъ. Затова и нѣкои теоретици намиратъ, че главното назначение на този типъ кораби е борбата противъ съобщенията на противника, а заедно съ това и борба срещу неприятелскитѣ търговски кораби. Последното се оправда напълно, тъй като точно този типъ германски кръстосвачи въ началото на тази война бѣха използувани за тази борба, срещу неприятелскитѣ търговски кораби.

Следва така наречения ескадренъ кръстосвачъ, който има назначение да извършва разузнаване и да бжде въ помощь на линейнитѣ кръстосвачи. Тѣзи кораби сж сравнително по-слабо въоржжени, но за смѣтка на това иматъ по-голѣма скорость и по-голѣмъ районъ на действие. Нѣкои ги наричатъ още леки кръстосвачи. Тѣх-

ната голѣмина варира отъ 3000 да 8000 тона. Иматъ 32 до 40 мили скорость и сж въоржжени съ 15 см. орждия. Характерното въ тѣхъ е, че иматъ и силно торпедно въоржжение. Естествено е, че въ по-малкитѣ флоти лекитѣ кръстосвачи иматъ и бортова броня. По новитѣ отъ тѣхъ сж направени само съ една димова тржба, което намалява тѣхната поражаемость — защото представляватъ по-малка цель. Голѣмиятъ районъ на действие е постигнатъ чрезъ поставянето на една комбинация отъ двигатели: парна турбина и дизелъ мотори. Благодарение на това кръстосвачътъ чрезъ дизелъ-мотора може да получи една скорость отъ 10—15 мили, която я използува при действията му срещу неприятелскитѣ търговски кораби изъ далечнитѣ морета и океани. Вследствие на това районътъ на действие на този типъ леки кръстосвачи достига 18,000 мили, а при действие и на парнитѣ турбина корабътъ добива скорость 43 мили, а районътъ на действие се увеличава до 25,000 мили. Така че днесъ единъ лекъ кръстосвачъ съ смѣсенъ двигатель отъ парния турбинъ и дизелъ мотори може да обиколи единъ пжть и половина земята, безъ да има нужда да попълни запаситѣ си. Тия качества, обаче, иматъ само германскитѣ леки кръстосвачи. Въ другитѣ държави лекитѣ кръстосвачи сж по-неусъвършенствуванъ типъ. Изобщо лекиятъ кръстосвачъ, това е най-усъвършенствуваниятъ типъ боенъ корабъ въ свѣта,

ТОРПЕДОНОСЦИ. Като типъ боенъ корабъ, който има главното си въоржжение торпедото, е торпедоносецътъ. Това сж кораби безъ броня, съ голѣма скорость и много силни машини, за да могатъ лесно да нападатъ и да избѣгватъ отъ нападенията на неприятелския флотъ. Районътъ имъ на действие е като този на линейнитѣ кораби, къмъ които тѣ винаги се придаватъ за охрана, за действие срещу противниковитѣ подводници, срещу противниковитѣ торпедоносци и за конвоиране на търговски кораби, когато преходътъ не е много голѣмъ. Сжщитѣ се използуватъ за нападение въ известни моменти въ ескадрения бой. Понеже съвременната морска артилерия е направила голѣми успѣхи, има голѣма далекобойность и извънредно точна стрелба, торпедоносцитѣ сж много повръ ливи кораби, за да могатъ да избѣгватъ лесно отъ огъня на противниковата артилерия. Техниката полагаше голѣми усилия да създаде за тѣхъ една силна машина при малъкъ тонажъ на кораба. Така се получиха тритѣ типа торпедоносци.

Първи отъ тѣхъ сж флотиловодачитѣ. По тонажъ въоржжение тѣ се доближаватъ до лекитѣ кръстосвачи. Въоржжени сж съ артилерия и торпеда и иматъ ного голѣма скорость. Обикновено на флотиловодачитѣ е намира командирътъ на торпедната флотиля. Главното азначение на тѣзи кораби е да подържатъ торпедната така на своитѣ кораби, а чрезъ силната си артилерия а отбиватъ противниковитѣ торпедния таки. Тѣзи глав- назначения на флотиловвдачитѣ изискватъ високи хнически качества. Поради това тѣхната артилерия е зположена подобно на артилерията на линейнитѣ кораби, иматъ голѣма скорость и бърза и точна артилейска стрелба. Нѣкои отъ тѣхъ сж и леко бронирани. олѣмиятъ имъ пъкъ районъ на действие дава възможость да се използуватъ въ сегашната война и като хранни кораби.

Вториятъ типъ сж обикновенитѣ, така наречени нтръ-торпедоносци или изтрѣбители. Тѣ иматъ тонажъ ъ 800 до 1500 тона. Въоржжени сж съ сжщия калиръ артилерия, само че орждията сж по-малко на брой. коростьта имъ е сжщата, както на флотиловодачитѣ.

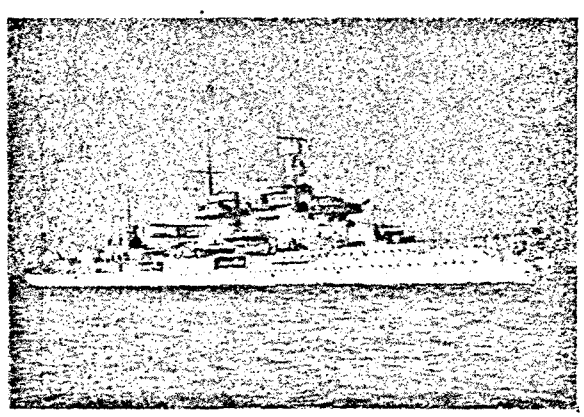
Третиятъ типъ торпедоносци сж съ тонажъ отъ 100 до 800 тона. Тия кораби не могатъ да иматъ много силни машини и голѣма скорость, защото сж сравнително съ по-малко водоизмѣстване. Сжщитѣ поради малкия имъ тонажъ иматъ сравнително малъкъ районъ на действие и затова се използуватъ за действие само въ близость на брѣговетѣ.

ТОРПЕДНИ КАТЕРИ. Това сж най-бързитѣ кораби на свѣта. Въоржжени сж главно съ торпеда и иматъ 45 мили скорость въ часъ. Обстоятелството, което накара да се яватъ на бѣлъ свѣтъ тия малки бойни корабчета, бѣ това, че торпедоносцитѣ не можаха успѣшно да изпълняватъ своето предназначение, особено около брѣговетѣ. Съ появяването на тѣзи торпедни корабчета, каточели тактиката на торпедния бой се върна съ 50 години назадъ, когато торпедитѣ се носѣха на катери, които се вмъкваха въ неприятелскитѣ пристанища и заливи, за да взриваватъ неприятелскитѣ кораби, стоящи на котва. Тѣхното появяване наново се дължи главно на това, че голѣмата далекобойность и точность на съвременната морска артилерия застави голѣмитѣ торпедоносци да изстрелватъ своитѣ торпеди отъ голѣми разстояния, най-малко отъ 5000 метра, при което точностьта на торпедния изстрелъ се намалява много. Това намали извънредно много вѣроятностьта за успѣхъ при една дневна торпедна атака и застави торпедоносцитѣ да се използуватъ само презъ нощьта, когато подъ прикритието на тъмнината тѣ могатъ да се приближатъ по-близко до противниковитѣ кораби.

Първи започнаха да строятъ торпедни катери италиянцитѣ. Тѣ използуваха затвореното Адриатическо море, правиха различни проби за атака на противниковитѣ бази, докато се установи, че тонажътъ на този видъ бойни кораби не трѣбва да надминава 10 до 40 тона. (Днесъ германскитѣ голѣми торпедни катери иматъ 100 тона). Поставиха имъ бензинови мотори и чрезъ тѣхъ добиха скорость 40 мили въ часъ.

Тогава тия малки боини кораби извършиха редица нападения и за първи пжть презъ миналата свѣтовна война тѣ успѣха да потопятъ австрийския линеенъ корабъ „Сентъ Ищванъ". Това бѣ първиятъ крупенъ успѣхъ на възроденото орждие.

Италиянскиятъ примѣръ се възприе много бързе отъ всички останали държави. Тѣ всички започнаха да строятъ торпедни катери за защита на базитѣ и крайбрѣжието и за действие срещу неприятелскитѣ подводници Даже англичанитѣ, които сж голѣми консерватори, възприеха този типъ торпедни катери и веднага следъ свършването на миналата свѣтовна война, когато



Лекъ кръстосвачъ

трѣбваше да се действува срещу болшевикитѣ въ Северно море, тѣ се явиха именно съ подобни торпедни лодки, като извършиха много нападения на главната руска морска база Кронщатъ.

При воденето на сегашната война торпеднитѣ катери регистрираха редица успѣхи, особено германскитѣ, при действията имъ въ Ламаншъ и около англійскитѣ брѣгове. Не по-малки сж, обаче, успѣхитѣ и на италіянскитѣ торпедни катери днесъ при действията имъ въ Срѣдиземно море.

ПОДВОДНИЦИ. Тѣ добиха своето значение и право на гражданственость презъ време на миналата свѣтовна война, когато станаха мощно оржжие въ ржцетѣ на храбрия германски народъ. До началото на миналата свѣтовна война на подводницитѣ се гледаше като на нѣщо неинтересно. Но храбритѣ германски моряци отвориха очитѣ на своитѣ колеги отъ другитѣ народи. Тѣ има доказаха, че всѣки подводникъ, командуванъ отъ силенъ по духъ началникъ, пропитъ отъ съзнанието за дългъ, ще бжде грозно оржжие и ще оспори надмощието надъ моретата.

Отъ смѣлитѣ планове на подводницитѣ, да кръстосватъ всички морета и океани и да унищожаватъ всѣки срещнатъ непріятелски корабъ, англійскиятъ флотъ се стресна. Той се затвори въ пристанищата и се огради съ минни или, ако предприемаше нѣкое нападение, то тръгваха едновременно много морски единици, които ставаха лесна плячка на смѣлитѣ подводници.

И въ днешната морска война опасностьта отъ това морско оржжие е толкова голѣма, че заплашва действително съ страшна катастрофа англійското морско господство.

Имаме нѣколко типа подводници.

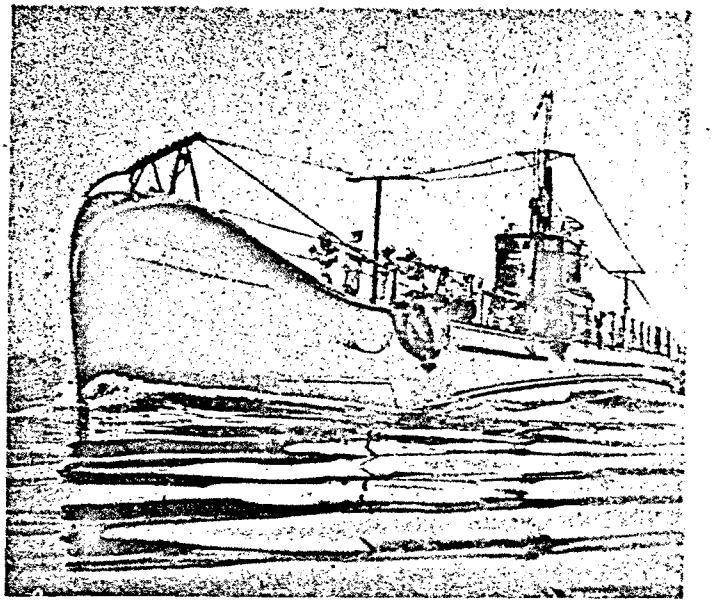
Подводни кръстосвачи, които иматъ назначение да действуватъ срещу търговскитѣ кораби, по широкитѣ морета и океани. Главното имъ оржжие сж торпедата и артилерията. Тѣзи подводници иматъ сравнително голѣми удобства за живѣене, защото плаватъ продължително време. Тѣ носятъ и излишна обслуга, която имъ служи за пленяване на противниковитѣ търговски кораби. Водоизмѣстяването имъ достига отъ 1500 до 2000 тона.

Вториятъ типъ сж обикновенитѣ подводници съ водоизмѣстимость отъ 800 до 1500 тона. Тѣ иматъ сжщо голѣмъ районъ на действие, голѣми надводна скорость, и сж въоржжени сжщо главно съ торпеда и по-малъкъ калибъръ артилерия. Сжщитѣ не носятъ излишна обслуга, защото мѣстото въ тѣхъ е ограничено.

Другъ типъ сж ескадренитѣ подводници съ водоизмѣстимость срѣдно отъ 600 до 1200 тона. Тѣ иматъ сравнително по-слаба артилерия и силно торпедно въоржжение. Иматъ голѣма надводна скорость, за да могатъ да придружаватъ ескадритѣ въ тѣхнитѣ походи, а сжщо и да действуватъ заедно съ тѣхъ.

Следващиятъ типъ това сж малкитѣ подводници, които иматъ отъ 100 до 600 тона водоизмѣстване, за да достигнемъ до най-малкитѣ, така наречените джебни японски подводници, които извършиха и най-голѣмия подвигъ въ сегашната война, като се промъкнаха въ американската морска база Пърлъ Харбъръ и атакуваха съ торпеда стоящитѣ на котва американски линейни кораби.

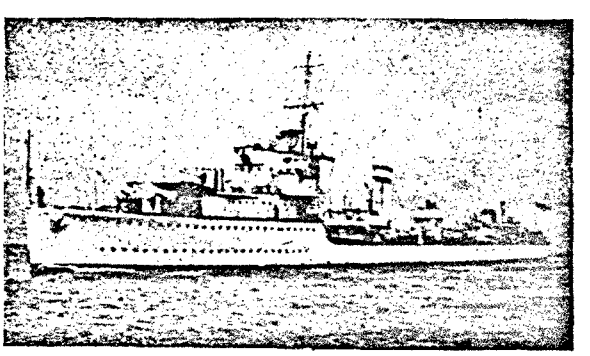
Къмъ всичкитѣ тѣзи типове подводници, които се използуватъ въ сегашната война, трѣбва да се прибави още единъ, а именно подводнитѣ заградители. Благодарение способностьта на подводницитѣ да се движатъ свободно и независимо отъ никого, да се доближаватъ незабелязано много близко до противниковитѣ брѣгове и да се промъкватъ въ неговитѣ добре укрепени и охранявани бази, подводнитѣ заградители сж единственитѣ, които иматъ възможность да поставятъ заградни мини дори и въ самитѣ противникови бази. Това качество още презъ миналата война е било оценено най-напредъ отъ германцитѣ, и тѣ сж първитѣ, които започнаха да строятъ подводни заградители. Днесъ почти всички морски държави иматъ подводни заградители и тѣ вематъ активно участие при воденето на сегашната морска война. Единъ подводенъ заградитель може да носи отъ 20 до 80 заградни мини.



Подводникъ

САМОЛЕТОНОСАЧИ. Това сж едни отъ най-модернитѣ и най-новитѣ бойни кораби въ сегашната война. Първитѣ кораби-самолетоносачи сж били построени едва нѣколко години следъ края на миналата свѣтовна война презъ 1925 година, когато въ Англия и Япония бѣха спуснати първитѣ кораби отъ този типъ. Скоро, обаче, тѣхниятъ примѣръ бѣше последванъ отъ останалитѣ морски държави. Първитѣ самолетоносачи бѣха направени чрезъ преустройването на нѣкои остарѣли линейни кораби и едва по-късно само преди нѣколко години, корабътъ-самолетоносачъ се оформи като напълно опредѣленъ новъ типъ боенъ корабъ, чието устройство се различава основно отъ това на другитѣ кораби.

Самолетоносачитѣ сж бронирани главно по водоли-



Изтрѣбитель

нията и палубата. Водоизмѣстването имъ достига отъ 10000 до 27000 тона. Могатъ да се движатъ съ скорость 31 миля и иматъ голѣмъ районъ на действие. Въоржжени сж съ 15 см. орждия, за да могатъ да водятъ борба съ торпедоносцитѣ, и иматъ голѣмъ брой противосамолетни орждия.

Задачитѣ, които се възлагатъ на самолетоносачитѣ въ сегашната война и нарастналото значение на самолетитѣ показаха, че този типъ бойни кораби ще има да изиграятъ решителна роля при воденето на морската война и особенно въ ония пунктове, които сж далечъ отъ обсега на сухопжтната авиация.

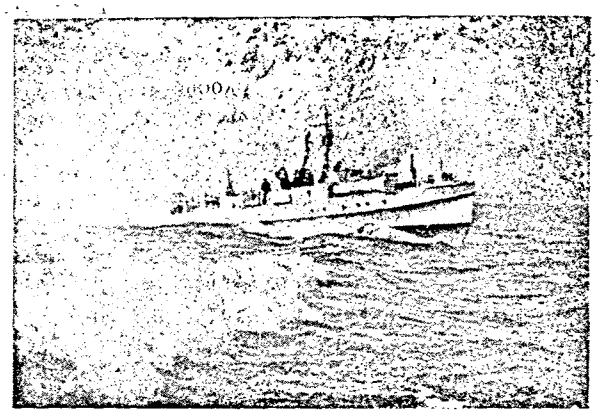
На борда си единъ съвременъ самолетоносачъ може да носи до 80 самолета. Между тѣхъ имаме отъ всички видове: бомбардировачи, изтрѣбители, разузнавачи и леки торпедни самолети.

Освенъ посоченитѣ бойни кораби, всѣки флотъ има още и специални кораби за поставяне на мини — наречени минни заградители, които могатъ да носятъ до 800 мини за заграждане. Тия кораби иматъ голѣма скорость, за да могатъ бързо да се движатъ отъ едно мѣсто на друго. По външенъ видъ приличатъ много на търговскитѣ кораби.

Специални кораби обаче, за минни заграждания иматъ много малко държави, защото тѣхното назначение може въ случай на нужда да се изпълни и отъ всѣки другъ обикновенъ търговски или воененъ корабъ, като му се направятъ нѣкои малки преустройства. Презъ време на миналата свѣтовна война пъкъ и сега германскитѣ моряци поставяха съ такива приспособени кораби, минни заграждания чакъ покрай брѣговетѣ на Австралия.

Други съ по-малко водоизмѣстване кораби снабдени съ специални уреди, които служатъ за почистване на мини, се наричатъ минни заградители.

И най-после идватъ спомагателнитѣ кръстосвачи. Понятието спомагателенъ кръстосвачъ е много разтегливо. Подъ това понятие нѣкои разбиратъ, че това е търговски корабъ, който въ време на война е реквизиранъ и се използува за действие противъ противниковия търговски флотъ. Споредъ други, спомагателенъ кръстосвачъ е всѣки корабъ, носящъ воененъ флагъ, командуванъ отъ военно лице и имащъ за задача да потапя или пленява противниковитѣ търговски кораби. Работата на тия кораби е сжщата, както на нѣкогашнитѣ



Торпеденъ катеръ

пиратски кораби. Този типъ кораби се проявиха особено и много презъ миналата свѣтовна война, когато германскиятъ спомагателенъ кръстосвачъ „Принцъ Айтелъ Фридрихъ" действува въ продължение на три месеца около южна Америка и нанесе голѣми загуби на Англия и Франция.

Германскиятъ спомагателенъ кръстосвачъ „Мьове" цѣли петь месеца обикаля изъ Атлантика и, освенъ че потопи много неприятелски търговски кораби, но и донесе съ себе си въ Германия грамадни богатства. Гемията „Зеедлеръ" тарашува съ месеца изъ Атлантика, заобиколи южна Америка и се яви въ Тихия океанъ. Германскиятъ спомагателенъ кръстосвачъ „Волфъ" обикаля на море 13 месеца, потопи маса кораби и постави минни заграждания въ Сидней, предъ Ню-Йоркъ и пр.

И въ сегашната война тоя типъ германски кораби, спомагателни кръстосвачи, се проявиха не по-малко. Така напримѣръ, до края на миналата година нѣкои отъ тѣхъ бѣха потопили неприятелски търговски кораби съ съ повече отъ 200 хиляди тона. А всички си спомняме за боя между австралийския кръстосвачъ Сидней и германския спомагателенъ кръстосвачъ „Корморанъ" при който последниятъ за голѣмо удивление на моряцитѣ отъ цѣлъ свѣтъ излѣзе победитель.

Полковникъ Кираджиевъ Д.

Десантътъ при Диепъ

На 19. VIII. 1942 г. на разсъмване войскови части, състоящи се отъ англичани, американци, канадци и голисти, сж направили опитъ да стоварятъ десантъ въ голѣмъ мащабъ на френското крайбрѣжие въ областьта на Ламаншъ при гр. Диепъ. Десантътъ е билъ ограниченъ отъ германската отбрана на брѣга.

Общата цель на този десантъ е била, както следва:

Съюзното командуване е решило да опита здравината на германската отбрана въ този точка на брѣга и при първоначаленъ успѣхъ да продължи стоварването на повече войски и направи единъ опитъ за нахлуване въ Франция и образуване на втория фронтъ.

Действието трѣбвало да бжде изпълнено споредъ плановетѣ на американо-английското командуване отъ цѣла една армия, която трѣбвало да нахлуе на три вълни. Първата вълна се състояла отъ една дивизия отъ канадци и североамериканци. Тя разполагала съ въоржжение отъ всички видове специални орджия, както и съ голѣма бронирана часть. Тази първа вълна имала за задача да образува предмостово укрепление въ ограниченъ размѣръ и да завземе чрезъ изненада пристанището на гр. Диепъ и германскитѣ летища, разположени въ околностьта на града, да се настани тамъ здраво и по тоя начинъ да създаде първитѣ отправни бази



Карта на десантнитѣ действия при Диепъ

за неприятелското въздухоплаване. Предвидено било, щото докато тази първа фаза на действие се извършвала, втората вълна отъ неприятелски войски да слѣзе на сушата при закриляния и държанъ отъ нахлулата дивизия брѣгъ. Силитѣ, съставляващи тази втора вълна, били натоварени на шесть транспортни товарни кораба. Тѣ били предназначени да засилятъ и да разширятъ предмостовото укрепление, за да дадатъ възможность на оперативния резервъ, следващъ първитѣ вълни и състоящъ се отъ около три дивизии, очакващи заповѣдь за слизане на брѣга, на борда на 26 транспортни кораба въ Ламанша, да си послужатъ съ необходимия теренъ за разгъване на своитѣ сили, съ проява на главнитѣ си усилия, по оперативната посока Диепъ — Парижъ, чието разстояние е само 240 клм.

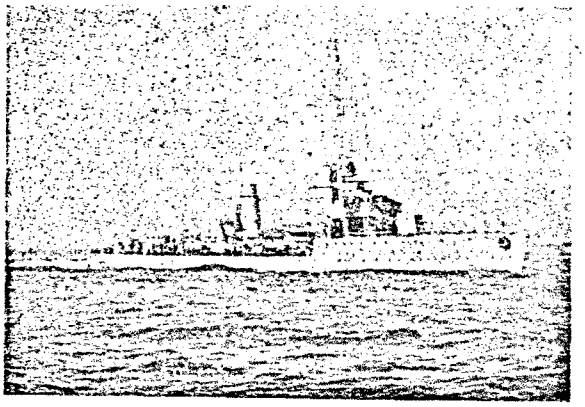
Ако тази първоначална цель — настжплението къмъ Парижъ не успѣе, английскиятъ ударъ е целѣлъ образуването на единъ широкъ фронтъ между рѣкитѣ Сома и Сена, съ огледъ на едно бждаще развитие на действията пакъ въ посока на Парижъ.

Въ тази операци сж вземали участие твърде голѣми морски и въздушни сили. Последното идва да подскаже, че десантнитѣ действия не сж били съ ограничена цель, а се имало предвидъ завладяването на французкия брѣгъ съ огледъ на едни по-дълготрайни цели.

Отправнитѣ бази, отъ които сж тръгнали десантнитѣ и бойни кораби, сж били районътъ на английския брѣгъ, разположенъ между пристанищата на Портсмутъ, отстояще отъ гр. Диепъ на 160 клм., и пристанището Хестингсъ, отстояще отъ последния градъ на 100 клм. Или срѣдно взето, английскиятъ десантенъ флотъ е направилъ около 130 клм. мореплавателенъ пжть, отъ английския брѣгъ до гр. Диепъ. Този пжть корабитѣ сж могли да го изминатъ срѣдно за 4 часа.

Бойнитѣ кораби, които сж имали за цель да осигурятъ десанта, сж били отъ типа на лекитѣ кръстосвачи, разрушителитѣ, торпеднитѣ лодки и другитѣ спомагателни кораби, които е трѣбвало да подпомагатъ доближаването на транспортнитѣ кораби до брѣга. Кръстосвачитѣ и разрушителитѣ сж били разположени въ три линии съ задача да охраняватъ транспортнитѣ кораби. Въ първата линия сж били опредѣлени повече бойни кораби, които сж имали за задача първи да открияътъ огънь и да заглушатъ огъня на брѣговитѣ батареи. Последующитѣ вълни отъ бойни кораби трѣбвало да се намѣсятъ въ боя, следъ като първитѣ транспортни кораби стоварятъ войски.

Бойнитѣ самолети, които сж участвували въ тѣзи действия, сж били не по-малко отъ 400—500 самолета — бомбардировачи и изтрѣбители. Последниятъ типъ изтрѣбители, предназначени да участвуватъ въ подобни действия, притежаватъ и



Торпедоносецъ

голѣма огнева сила, тъй като сѫщитѣ сѫ въоръжени съ повече картечници, а нѣкои отъ тѣхъ иматъ вече и леки орждия на борда си. Ето защо общо взето въздушнитѣ сили на англичанитѣ сѫ имали голѣма нападателна и огнева мощь.

Специално обученитѣ войски за десантъ сѫ били натоварени освенъ въ транспортнитѣ кораби, но още и въ щурмови и бронирани лодки. Сѫщитѣ сѫ имали за цель първи да доближатъ до брѣга и да стоварятъ щурмови поддѣления, които да заематъ брѣговитѣ батареи и тактически силнитѣ части на брѣга. Бойнитѣ коли, както и лекитѣ противовъздушни орждия, сѫ били натоварени въ специалнитѣ понтонни кораби, приспособени за лесно разтоварване.

Самото стоварване на войскитѣ е станало въ и около пристанищния градъ Диепъ, на единъ фронтъ отъ 20 клм.

Града Диепъ е разположенъ на брѣга на Ламаншъ между двѣтѣ голѣми французки пристанища Хавъръ и Булонъ. Той брои 25,000 жители съ малко пристанище, въ което могатъ да акостиратъ кораби до 6000 тона. Градътъ е курортенъ, съ дълъгъ и хубавъ плажъ и съ много вили въ околностьта. Морето на Ламаншъ, както е известно, периодически презъ денонощието дава отливи и приливи, които сѫ способствували за доближаването на лодкитѣ до брѣга.

Самата операция се е развила както следва:

На 19. VIII. сутриньта въ 6 часа предъ града Диепъ сѫ се появили първитѣ торпедни лодки, които първи сѫ влѣзли въ бой съ германската брѣгова охрана, състояща се отъ леки бойни еденици.

Като втори ешалонъ на англійскитѣ морски сили сѫ били лекитѣ кръстосвачи и разрушители, които сѫ влѣзли въ артилерийски двубой съ брѣговитѣ батареи. Малко по-късно сѫ били подложени на масовъ огънь и всички военни обекти на брѣговата отбрана на Диепъ.

Следъ артилерийската подготовка отъ корабната артилерия подъ прикритието на димни завеси е започнало стоварването на войскитѣ отъ първитѣ транспортни кораби. Така натоварениятѣ войски на около 400 лодки, придружени отъ специалнитѣ щурмови и бронирани лодки, а сѫщо и понтонитѣ кораби, натоварени съ танкове, леки противоброневи орждия, бойни припаси и други военни материали, сѫ се отправили къмъ пѣсъчната ивица, разположена северно и южно отъ Диепъ. Тѣзи лодки, пръснати на единъ фронтъ около 20 клм., сѫ се охранявали отъ леки морски единици. Войскитѣ, които се пренасяли отъ първия ешалонъ лодки, се състояли отъ специално обучени щурмови команди, съответно въоръжени съ леки скорострелни орѫжия и машини за близка борба. Въ тѣзи лодки е имало и пионерни части, снабдени съ съответнитѣ материали и съоръжения за преодоляване на препятствията, миннитѣ полета и разрушаване на бункеритѣ отъ отбраната. Стоварването на брѣга е станало подъ съсрѣдоточения огънь на германскитѣ брѣгови батареи и другитѣ огневи срѣдства, заблаговременно укрепени на брѣга.

Южно отъ гр. Диепъ десантътъ не успѣлъ, баче северно и въ самия градъ англичанитѣ сѫ успѣли да стоварятъ войскитѣ си и другитѣ бойни срѣдства, които най-напредъ сѫ овладѣли намиращитѣ се близо до брѣга вили и други постройки. Първа задача на щурмовитѣ и пионерни части е била да атакуватъ и обезвредятъ брѣговитѣ батареи и др. военни обекти. Въ тая си задача до известна степень тѣ сѫ успѣли. На нѣколко мѣста, особено северно отъ града, отбраната е била преодолѣна, и дебаркиралитѣ войски сѫ се врѣзали въ пѣсъчната ивица. Тукъ борбата се водила между близката отбрана на батареитѣ и малобройнитѣ германски пехотни поддѣления, които сѫ заемали самия брѣгъ, и щурмовитѣ команди стоварени отъ десантнитѣ лодки на англичанитѣ. При този бой упоритата съпротива на нѣкои отъ близкитѣ до брѣга брѣгови батареи е била преодолѣна, но разбира се съ цената на много загуби, претърпѣни отъ нападащитѣ сили. Въ тази борба естествено е, че сѫ взели дейно участие и англійскитѣ въздушни сили, които сѫ се опитвали съ бомбардировки да пресѣкатъ пѫтя на идващитѣ отзадъ подкрепления.

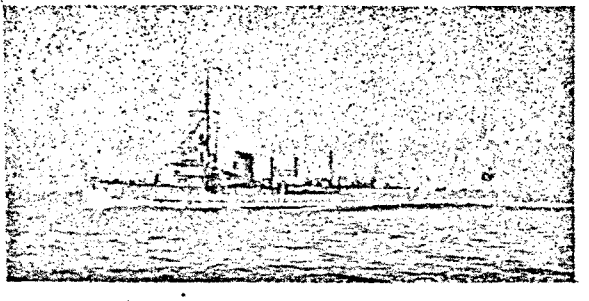
Въпрѣки всички противодействия на англійското въздухоплаване, както и на огъня на англійската морска артилерия, тѣзи подкрепления сѫ пристигнали на време, атакували десантиралитѣ части, и въ 15 часа и последниятъ англичанинъ е билъ отхвърленъ въ морето. Въ 13 часа е започнало амбаркирването обратно на стоваренитѣ войски на чакащитѣ ги на брѣга оцелѣли лодки, които сѫ се отправили подъ огъня на германската артилерия къмъ транспортнитѣ си кораби.

По такъвъ начинъ германската отбрана е осуетила приближаването на втория и третия ешалони отъ десантни войски, които сѫ чакали въ вжтрешностьта на морето.

Интересно е, че при десанта англичанитѣ не сѫ употрѣбили никжде парашутни войски, които при подобни операции иматъ решително въздействие за сломяване на отбраната. Това може да се обясни съ липсата на добре обучени парашутни войски.

Действията отъ германска страна сѫ се развили при следната последователность:

Движението на непріятелския флотъ къмъ французкия брѣгъ е било своевременно открито, обаче не се е знаело къмъ коя точка отъ този брѣгъ ще стане десанта. Германскитѣ бързи лодки и подводници сѫ срещнали конвоя въ морето и сѫ атакували нѣкои отъ бойнитѣ му единици. Предупредителната и подслушвателна служби на време сѫ открили, както движението на корабитѣ, така и излитането на самолетитѣ отъ летищата, разположени около южния англійски брѣгъ. Следователно, германското командуване на брѣга на Ла-



Миночистачъ

маншъ, е било своевременно уведомено за присѫтствието въ канала на английския флотъ, а сѫщо и за придружаващитѣ го въздушни сили.

Германскитѣ изтрѣбители отъ охраната на брѣга своевременно сѫ излетѣли и още надъ морето сѫ влѣзли въ бой съ англійскитѣ въздушни сили. Следъ като се е очъртала посоката на движението на неприятелския флотъ и вѣроятното мѣсто за десантъ, германското командуване е направило съответнитѣ разпореждания за придвижване на резервитѣ си къмъ брѣга въ застрашения участъкъ на гр. Диепъ. Тѣзи части сѫ могли да пристигнатъ 2 — 3 часа следъ започване на десанта.

При извършване на десанта германскитѣ брѣгови батареи сѫ открили огънь по транспортнитѣ кораби, а въ последствие и по движущитѣ се лодки къмъ брѣга. Съ своя съсрѣдоточенъ огънь тѣ сѫ нанесли чувствителни загуби на англичанитѣ преди тѣхнитѣ лодки да достигнатъ брѣга. Въ сѫщото време появилитѣ се германски леки бойни единици сѫ атакували отъ своя страна бойнитѣ кораби на англичанитѣ, които сѫ охранявали десанта.

Както се каза и по-горе, южно отъ Диепъ, брѣговата отбрана е отхвърлила десанта, преди последниятъ да може да дебаркира на брѣга. Десантътъ е успѣлъ само предъ града и северно отъ него. Тука англійскитѣ и други стоварени части сѫ атакували брѣговитѣ батареи, които сѫ дали мощна отбрана. Въ близъкъ ржкопашенъ бой прислугата на тѣзи батареи е проявила рѣдка храбрость и дълго време е задържала щурма на непрекжснато налитащитѣ върху батарейнитѣ позиции, щурмови и бронирани части на англичанитѣ. Нѣкои отъ тѣзи батареи, особено северно отъ града, сѫ били обходени, но въпрѣки това, тѣ дълго време сѫ се отбранявали, безъ да бѫдатъ напуснати позициитѣ имъ. При този бой, особено много се е отличило едно противобронево орждие, което съ своя фланговъ огънь е помитало всички стоварени на брѣга войници, които сѫ попаднали въ неговия обстрелъ.

Независимо отъ боя около позициитѣ на батареитѣ, се е развилъ сѫщо така ожесточенъ ржкопашенъ бой между германската пехота отъ отбраната и щурмовитѣ команди на англичанитѣ. Макаръ и съ малки пехотни части, германцитѣ веднага следъ стоварването на първата вълна войски сѫ предприели ограничени мѣстни контъръ-атаки, които сѫ спомогнали много за задържането на напредващитѣ англійски части. Следъ пристигането на заднитѣ подкрепления отъ моторизирана артилерия и преносима пехота е била организирана обща контъръ-атака на всички позиции отъ отбраната, заети отъ англичанитѣ. При тази контъръ-атака сѫ взели дейно участие и низконападащитѣ германски самолети. Борбата е била особено ожесточена около батарейнитѣ позиции на брѣговата отбрана, които сѫ били блокирани отъ щурмовитѣ отряди на десанта. Следъ 9 часова борба и последния въоржженъ войникъ отъ стоваренитѣ на брѣга войски е билъ изтласканъ въ морето. На сушата сѫ останали само пленницитѣ, бойнитѣ коли и разнообразенъ боенъ материалъ.

Късно до вечерьта германскитѣ низконападащи самолети и морски бойни единици сѫ продължили



Единъ старъ десантенъ корабъ, който току що е стоварилъ десантнитѣ войници и е билъ запаленъ отъ германската артилерия

преследването на конвоя и разпръснатитѣ по морето десантни лодки, които сѫ се мѫчили да се добератъ до англійския брѣгъ.

Балансътъ на този десантъ отъ англичанитѣ и тѣхнитѣ съюзници за първъ пѫть произведенъ въ такъвъ голѣмъ мащабъ презъ тази война, е билъ както следва:

За англичанитѣ и тѣхнитѣ съюзници — пленени здрави офицери и войници повече отъ 2000 души, убити и ранени на брѣга — 1500 душ. Издавени отъ потопени лодки и транспортни и бойни кораби надъ 5000 души. Загубени самолети 132, отъ които 92 съборени отъ германскитѣ изтрѣбители, разрушени 26 бойни коли, потопени два транспортни кораба и 3 разрушителя и множество десантни, щурмови и специални лодки, пренасящи войски на брѣга. Тежко повредени повече отъ 8 транспортни и бойни кораби.

За германцитѣ: убити и ранени на брѣга 400 души, загубени самолети 26.

Гражданското население е дало въ убити и ранени около 100 човѣка.

Десанта при Диепъ, който англичанитѣ предприеха на европейския брѣгъ, не е първи. По-рано

тѣ направиха петь други десанта, които свършиха тъй печално, както и този при Диепъ, нѣкои даже по-печално. Така на 16. IV. 1940 г. тѣ дебаркираха при Нарвикъ, въ Норвегия, и се задържаха тамъ 55 дни—до 10. VI.; на сжщата дата (16. IV.) дебаркираха при Намзосъ и Андаленесъ, пакъ въ Норвегия и стояха до 4. V. 1940 г. — 18 дни; на 23. IV. 1942 г. англичанитѣ слѣзоха при Булонъ, въ Франция, но операцията имъ трая само 8 минути; не по-щастливи бѣха и операциитѣ имъ при Льо Туке (4. VI. 1942 г.), която трая нѣколко минута и пра Сенъ Назеръ на 29. III. 1942 г., която трая нѣколко часа. И десанта при Диепъ, който стана пакъ на френския брѣгъ, бѣше ликвидиранъ въ по-малко отъ единъ день.

Като изключимъ двата десанта, направени въ Норвегия, всички други станаха по френското крайбрѣжие и сж имали характеръ за обезпокояване. За десанта при Диепъ англичанитѣ обясняватъ, че той е ималъ само осведомителенъ характеръ. Обяснението е крайно несъстоятелно и, очевидно, то е продиктувано отъ смущението, което е настжпило, следъ като въ Лондонъ сж научили за голѣмитѣ жертви и загуби, съ които е платенъ тоя опитъ. За всѣки, обаче, неутраленъ наблюдатель, е ясно, че предприетата десантна операция при Диепъ съвсемъ не е била замислена съ цель да се провѣри подготовката на десантния апаратъ на англичанитѣ. Напротивъ, английското командуване, сждейки по силитѣ, които е хвърлило въ нея, е имало сериозни намѣрения, да нахлуе съ войскитѣ на съюзницитѣ въ Европа и създаде втория фронтъ.

Горното се потвърждава отъ факта, че отъ заловенитѣ 105 офицери като пленници въ този бой, сж фигурирали единъ бригаденъ генералъ, 2 полковници и 13 генералъ-щабни офицери. Подобна участь на висши офицери въ експедиционния корпусъ показва много ясно характера на експедицията. Никоя военна акция, отъ чисто разузнавателенъ характеръ, не би се придружавала отъ толкова много висши офицери.

Заключение

Отъ така замислената и проведена десантна операция могатъ да се извлѣкатъ следнитѣ изводи и поуки:

а) При организиране на отбраната на брѣга, като гръбнакъ на тази отбрана си оставатъ брѣговитѣ батареи и тѣзи за близка борба, които заематъ позиции непосрѣдствено до брѣга. Понеже тѣзи батареи сж най-много изложени на непосрѣдственото противниково нападение, наложително е да се вематъ решителни мѣрки за тѣхното солидно укрепяване и главно организирането имъ въ опорни мѣста въ близка отбрана. Прислугата имъ трѣбва да бжде въоржжена съ всички оржжия за близка борба противъ непосрѣдствени нападения, а позициитѣ имъ да бждатъ снабдени съ всички окопни и други съоржжения за отбрана.

Поради своето разположение, батареитѣ ще бждатъ изложени често на обсаждане отъ противника и откжсване отъ частитѣ на отбраната. Но поради обособяването на позициитѣ имъ въ опорни мѣста, тѣ ще притежаватъ необходимата огнева сила да се съпротивляватъ най-малко едно денонощие.

Личниятъ съставъ на тѣзи батареи трѣбва да знае, че въпросъ за напускане на позициитѣ не може да става. Всѣки е длъженъ да отбранява своето мѣсто съ цената на собствения си животъ, докато се прояви контъръ-атаката отъ пехотата и се позволи деблокирване на обграденитѣ батареи. Не трѣбва да се забравя, че освобождаването на тѣзи батареи ще стане толкова по бързо, колкото тѣ ще успѣятъ да задържатъ противника по-дълго време далечъ отъ своитѣ позиции. Всѣко отслабване на духа имъ за съпротива ще създаде условия за пробивъ въ отбраната, а заедно съ това и унищожаване на самитѣ батареи.

б) Отбраната на брѣга ще трѣбва да се разположи въ дълбочина и то най-малко въ две линии.

Първата линия — самиятъ морски брѣгъ, ще бжде организирана въ опорни мѣста. Тази линия ще бжде наситена съ много оржжия, пехотни машини за близка и далечна борба, а съ по-малко жива сила. Изобщо тази линия трѣбва да бжде въ състояние да спре съ огънь десанта и неговото развитие въ брѣговата ивица, до идването на подкрепленията.

Втората линия — организирана въ опорни групи, ще трѣбва да бжде заета отъ живата сила на отбраната. Частитѣ отъ така организираната позиция трѣбва да бждатъ съсрѣдоточени въ отдѣлни ядра, снабдени съ моторни срѣдства за бързо придвижване къмъ участъка отъ брѣга, който ще бжде застрашенъ.

в) За предотвратяване на всѣки възможенъ десантъ е много важно преди всичко да се отстрани изненадата. Командуването трѣбва да знае за всѣко движение на неприятелския флотъ въ предлежащето водно пространство, простиращо се поне на 300 — 400 клм. отъ брѣга.

Горното ще се постигне съ уреждането на една сигурна предупредителна и подслушвателна служба, а сжщо — отъ морското разузнаване на крайбрѣжната охрана.

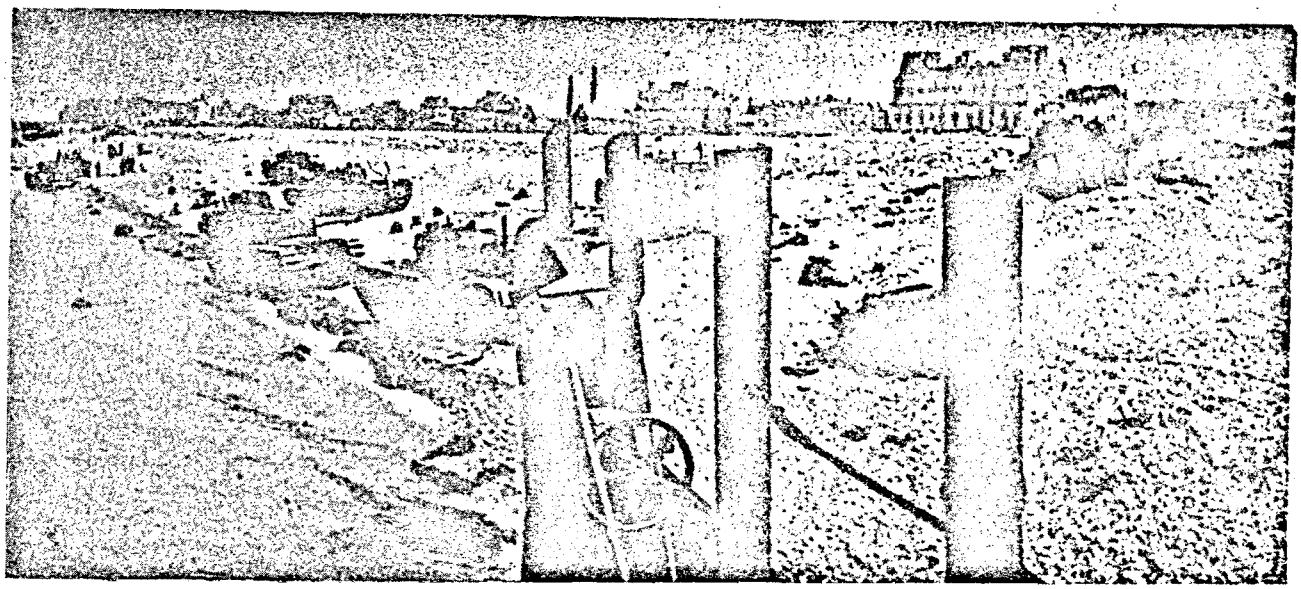
г) При всѣко появяване на неприятелски кораби въ крайбрѣжната зона бомбардировачнитѣ и торпедни самолети на отбраната сж първи, които трѣбва да излетятъ и ги атакуватъ.

Лекитѣ морски сили сжщо ще получатъ задача да атакуватъ неприятелския флотъ въ откритото море.

д) При приближаването на корабитѣ, отъ които ще стане разтоварването на войскитѣ, отъ голѣмо значение е брѣговитѣ батареи да сж свободни отъ артилерийския двубой, за да могатъ да съсрѣдоточатъ огъня си по тѣзи кораби. Ако сжщитѣ се прикриятъ съ димни завеси, важно е огъньтъ да се насочи по десантнитѣ лодки, като съ огневи прегради се цели тѣхното унищожаване.

Следъ достигане на десантнитѣ лодки до брѣга, ще влѣзатъ въ действие пехотнитѣ машини и противоброневитѣ оржжия, които ще обстрелватъ стоваренитѣ хора и бойни коли.

е) При развитието на боя въ вжтрешностьта на позицията отъ голѣма важность за отбраната е, да се задържатъ опорнитѣ мѣста, брѣговитѣ батареи и другитѣ огневи мѣста, които, макаръ че могатъ да бждатъ обградени, ще трѣбва да продължатъ съпротивата си до момента, когато ще се произведе контъръ-атаката. При тѣзи действия голѣмо значение ще иматъ флангово разположени



На морския брѣгъ предъ Диепъ се виждатъ стоваренитѣ и разбити отъ германската отбрана английски танкове

тѣ орждия, които държатъ подъ огъня си голѣмо пространство отъ брѣга и удобнитѣ за стоварване мѣста.

ж) При организиране на контъръ-атаката, като първа нейна задача ще трѣбва да бжде произвеждане на удари за освобождаване на всички блокирани отъ противника батареи, огнезигнѣзда и др.

Следъ успѣшна к. атака, отъ сжществено значение ще бжде бързо да се продължи преследването на противника съ движение и огънь, съ цель сжщия да се плени и не му се даде възможность да се амбаркира. Всички морски сждове, които очакватъ отстжпващия противникъ, ще трѣбва да се разрушатъ съ артилерийски огънь.

Изобщо, за отбиване на една десантна операция ще вематъ участие въздушнитѣ, морскитѣ и сухоземни сили на отбраната. Но особено тукъ ще се проявятъ батареитѣ, които съ своя могжщъ и масовъ огънь иматъ всичката възможность да обстрелятъ продължително противника и то отъ момента, когато той съ своитѣ кораби ще влѣзе въ обстрела на батареитѣ, до момента когато ще трѣбва да се оттегли въ вжтрешностьта на морето.

Конкретно, десантната операция при Диепъ не е успѣла, преди всичко поради липсата на вѣра въ този успѣхъ. Макаръ че подготовката е била всестранна и грижливо извършена, а силитѣ, съ които сж разполагали съюзницитѣ се превъзхождали тѣзи на германцитѣ, все пакъ тя е била ограничена още въ самото начало. Естествено е, че за провалата на тази акция отъ голѣмо значение е било и отлично изградената германска отбрана, но все пакъ всѣка отбрана може да бжде преодолѣна, стига нападателниятъ духъ на атакуващитѣ войски да бжде на високо ниво.

Като друга причина за неуспѣха може да се посочи и липсата на примѣрно и дейно сътрудничество между въздушнитѣ, морскитѣ и сухопжтнитѣ войски на англичанитѣ. Това сътрудничество е необходимата предпоставка за сполучливото провеждане на една подобна военна операция.

Разгледанъ теренътъ на брѣга на Ламаншъ, особено този около гр. Диепъ, сжщия не дава никакви условия за образуване на предмостови укрепления, безъ което е немислимо значително стоварване на войски Липсата на стратегически силни позиции около брѣга не дава възможность на десанта дълго време да се задържи.

Изобщо, за успѣха на една десантна операция не е достатъчно да се получи само превъзходството въ силитѣ на атаката надъ тѣзи на отбраната. Твърдението на нѣкои военни специалисти, че десантътъ въ Европа е възможенъ само когато се установи едно з н а ч и т е л н о надмощие въ въздушнитѣ и морскитѣ с и л и на англо-саксонцитѣ надъ тѣзи на германцитѣ, се опроверга при десанта около Диепъ. Макаръ че това превъзходство сжществуваше, този успѣхъ не можа да се осжществи, защото все пакъ като сжществен елементъ за успѣха на една военна операция, а особено отъ рода на десантитѣ, ще си остане не количеството, а качеството, не голѣмитѣ проекти и празнитѣ закани, съ които си служатъ англичанитѣ, а духътъ и подготовката на войскитѣ и тѣхното командуване, които ще проведатъ замислената военна операция.

Лейтенантъ Г. Георгиевъ

ПОДВОДНИЦИ

(продължение отъ 7 книжка)

Въ бойно плаване

При хубавъ пролѣтенъ залѣзъ на 10 априлъ ние напснахме Бланкенбергъ и се отправихме да изпълнимъ едно историческо плаване.

Отъ това плаване зависѣше, да живѣе ли нашето отечество свободно или не. Сждбата на родината бѣше поставена въ ржцетѣ на 80 души истински моряци.

Мариамъ замина слѣдъ обѣдъ, тъй като неговиятъ пжть до мѣстоназначението бѣ по-дългъ отъ моя. Стефанъ, командиртъ на "КАПА", потегли съ менъ, но скоро се раздѣлихме, Въ момента, когато се потапяхъ за подводно плаване, азъ предчувствувахъ, че нѣма вече никога де го видя. Ние пжтувахме съ него въ едни и сжщи води. Поздравлявайки се единъ другъ, почнахме бавно да се потапяме и бързо се преселихме въ царството на рибитѣ. Вълнитѣ заливаха подводника.

Водата, гледана отъ прозорчетата, премина отъ свѣтло-зелена въ тъмна.

Манометърътъ показваше 6 метра подъ водната повърхность.

Потопихъ се до 12 метра, тъй като скоро трѣбваше да минемъ подъ корабитѣ на английския флотъ. Минахъ близо до нашитѣ минни полета и уравновесихъ подводника. Бѣше ми драго да слушамъ музиката отъ машинитѣ, които съ 12 мили ме носѣха къмъ тъй славната и мечтана цель. Въ този моментъ, ако подводникътъ бѣше отъ стъкло, бихъ видѣлъ дебнещитѣ сѣнки на английскитѣ кораби.

Държахъ западенъ курсъ 90 минути. Спрѣхъ машинитѣ и внимателно се издигнахъ на повърхностьта. Морето бѣше развълнувано, вѣтърътъ силенъ, и вълнитѣ плискаха вода въ отворения входникъ. Хвърлихъ погледъ къмъ Бланкенбергъ. Видѣхъ хоризонта засѣнченъ отъ чернитѣ кълба димъ, излизащи отъ димнитѣ тржби на английскитѣ кораби.

Последнитѣ лжчи на залѣзващото слънце озаряваха фара и весело си играеха съ вълнитѣ! Чухъ гръмъ отъ орждие, следъ него другъ. . .

Погледнахъ часовника. Бѣше точно 18 часа: време, опредѣлено за края на ултиматума.

Войната почна.

Наоколо не се виждаше никакъвъ корабъ. Изплавахъ напълно на повърхностьта и съ надводенъ ходъ се понесохъ къмъ цельта. Имахъ силно желание да стигна по-бързо. Плавахъ цѣла нощь на курсъ юго-западъ съ 18 мили на часъ. На разсъмване, около 5 часа, видѣхъ разпръснати свѣтлини по брѣговетѣ на Норфолкъ.

— А, Джони, Джони Булъ — казахъ си, гледайки къмъ брѣговетѣ. — Ти ще получишъ наскоро единъ добъръ урокъ, и азъ ще ти бжда у ч и т е л ь т ъ. На менъ се падна честьта да те науча, че не може да се живѣе подъ изкуствени усилия, колкото и да се стараешъ да ги направишъ естествени. Повече прозорливость Джони, и по-малко партийна политика ще бжде моятъ урокъ.

Въ този моментъ у мене се събуди едно съжаление, когато си помислихъ за тѣзи тълпи безпомощни хора: миньори отъ Йоркширъ, тъкачи отъ Ланкширъ, ковачи отъ Бирмингхамъ, пристанищни работници на Лондонъ, върху чиито малки кжщурки щѣше да надвисне сѣнката на глада. Струваше ми се, че виждамъ всички тѣзи малки измърщавѣли ржце, протегнати за храна, и азъ Джонъ Сириусъ ги отблъсквамъ на страна. Но какво да се прави, войната си е война...

При зори видѣхъ свѣтлинитѣ на доста голѣмъ градъ, който трѣбваше да е билъ Ярмаудъ, сждейки по посоката на компасната стрелка — юго-западъ на 10 мили. Отминахъ го, понеже брѣгътъ е пѣсъчливъ и опасенъ, а дъното неравно. Въ 5 ч. и 30 мин. бѣхъ траверсъ на фара Лоустрофтъ, който издаваше прекжслива свѣтлина, сливаща се все повече съ красивия изгрѣвъ. Около фара имаше много кораби. На западъ се виждаше една мауна. Между насъ и брѣга се показа изтрѣбитель. Потопихъ се на 3 метра Достави ми удоволствие да гледамъ какъ бързо се потапяхъ.

Скоростьта на потапянето е много важенъ тактически елементъ.

Той се чувствува особено силно въ критически моментъ, когато трѣбва веднага да се изгубимъ отъ повърхностьта.

Намирахме се на разстояние нѣколко часа отъ зоната за крайцеруване. Позволихъ си малка почивка, като оставихъ Ворналъ да ме замѣства. Когато се събудихъ, бѣхме до брѣговетѣ на Есексъ при пѣсъцитѣ на Маплинъ въ надводно плаване.

Моята зона бѣ при устието на Темза. И ето азъ бѣхъ тукъ съ моята малка "ИОТА", разполагаща съ 18 торпеда, едно орждие и надъ всичко това една глава която знаеше какво и какъ трѣбва да се направи.

Потопихъ се. Заехъ мѣстото си при морегледа Презъ него видѣхъ на 100 метра отъ насъ закотвенъ малъкъ корабъ. Двама души стояха на палубата, но нито единъ отъ тѣхъ не видѣ морегледа, който порѣше водата до тѣхъ. Времето бѣше идеално за торпеденъ изстрелъ Морето бѣше доста развълнувано, за да ни покрива и при това доста добро, за да можемъ всичко да виждаме. Всѣки отъ моитѣ три морегледа имаше 60 градусъ радиусъ на действие и седналъ между тѣхъ можахъ да наблюдавамъ свободно единъ полукржгъ отъ хоризонта Два кръстосвача излизаха отъ Темза, минаха до половина миля отъ мене и взеха курсъ на северъ.

Малко по-далечъ единъ изтрѣбитель отиваше за Ширнесъ. Една дузина малки катерчета сновѣха около менъ. Но никой отъ тия кораби не бѣ достоенъ за моето внимание. Голѣмитѣ държави не се продоволствуватъ отъ малки катерчета. Подържахъ най-малъкъ ходъ подъ вода, държахъ се напрѣчно на устието и чакахъ това, което трѣбваше да дойде.

Не чакахъ дълго. Следъ единъ часъ видѣхъ облакъ димъ, който идѣше отъ югъ. Половинъ часъ по-късно видѣхъ голѣмъ корабъ съ курсъ къмъ Темза Заповѣдахъ на Ворнолъ да бжде готовъ при едната торпедна тржба, като приготви и втората за въ случай на несполука съ първата. Приближихъ се бавно, за да не изпусна кораба, който идваше съ голѣмъ ходъ. Спрѣхъ следъ малко машинитѣ, дадохъ на "ИОТА" положение удобно за стрелба, тъй че въ никой случай минаващият корабъ да не ми избѣгне. Въ това очаквателно положение останахъ да чакамъ.

Корабътъ бѣше около 15.000 тона, боядисанъ червено и черно, а димовитѣ му тржби бѣха кремави. Той бѣ потъналъ много въ водата, отъ което личеше, че е напълно натовареиъ. На палубата имаше една шепа хора, които гледаха къмъ брѣговетѣ; може би много отъ тѣхъ отъ дълги месеци за пръвъ пжтъ виждаха родната си земя. Но какъ не можаха да предугадятъ приема, който имъ готвѣхъ?

Корабътъ наближи, изпускайки черни кълба димъ отъ своитѣ тржби и оставяйки две бѣли вълни, образувани отъ движението на носа му.

Той бѣше на около четвърть миля отъ насъ. Моментътъ бѣше настжпилъ. Дадохъ заповѣдь за пъленъ ходъ срещу него точно на време.

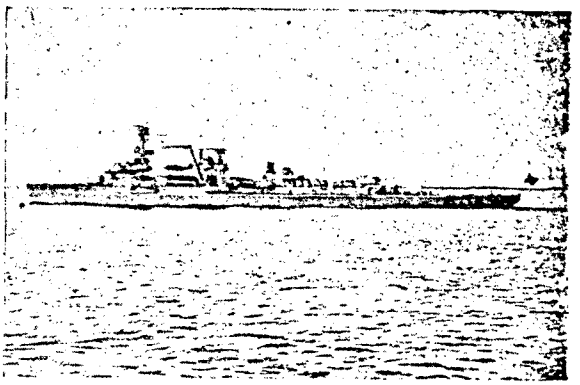
Когато наближихъ 100 метра, дадохъ сигналъ и чухъ звукъ на излизащото торпедо. Отдалечихъ се отъ кораба подъ голѣмъ жгълъ. Последва силенъ взривъ, който отметна даже подводника на страни. За моментъ бѣхме почти легнали на единия си бордъ, но следъ малко "ИОТА", залитаща и треперяща, се уравновеси. Заповѣдахъ да спратъ машинитѣ, изплавахъ на повърхностьта и отворихъ капака на кулата.

Моряцитѣ наизкачаха и съ особено задоволство наблюдаваха резултатитѣ отъ взрива.

Корабътъ бѣ на 200 метра отъ насъ и лесно се виждаше какъ агонизираше. Той потъваше съ кърмата надолу. Чуваха се виковетѣ на хората, обхванати отъ паника и тичащи като луди по палубата. Прочетохъ — „АДЕЛА" отъ Лондонъ. Идваше отъ Нова-Зеландея, научихме по късно, натовареиъ съ месо. За учудване бѣ, че тѣ за моментъ не помислиха, че нещастието имъ идваше отъ подводникъ. Бѣха увѣрени, че се бѣха ударили на мина. Торпедото бѣ улучило срѣдата, и корабътъ потъваше бързо. Учудихме се отъ дисциплината на екипажа. Виждахме какъ лодка следъ лодка, пълни съ хора, една следъ друга, се спущаха и отдѣляха отъ кораба, сякашъ извършваха учение. Изведнъжъ една отдѣлена отъ кораба лодка ни съзрѣ. Чухъ да викатъ и показватъ къмъ насъ. Хората въ всички лодки настанаха прави да ни видятъ по-добре. Не ме безпокоеше това, че ни видѣха. Една лодка се върна на потъващия корабъ, и единъ морякъ изтича къмъ радиото. Увѣренъ бѣхъ, че отиваше да съобщи за нашето присжтствие. Гледахъ още потъващата „АДЕЛА", когато Ворналъ издаде звукъ на изненада и предупреждение. Той ме хвана за рамото и ме обърна на другата страна. Недалечъ задъ насъ идваше грамаденъ корабъ съ черни димови тржби, на мачтата на който се развѣваше добре познатото знаме на П. О. Компания. Бѣше на разстояние две мили отъ насъ.

Направихъ си смѣтка, че и да бѣше ни видѣлъ, нѣмаше време да се обърне и избѣга. Насочихъ се срещу него безъ да се потапямъ. Той видѣ потъващия корабъ, кулата на подвооника и разбра веднага грозящата го опасность. Видѣхъ нѣколко души да се мѣрятъ по насъ съ пушки. Чухъ минаващитѣ куршуми и удара на два, които се сплескаха върху нашата 12 м. м. броня. Това е все едно да се мжчишъ да убиешъ разяренъ бикъ съ мукавена сабя. Взехъ добъръ урокъ отъ „АДЕЛА" и пуснахъ отъ 250 метра торпедото.

То удари срѣдата на кораба. Последва ужасна експлозия. Предната мачта се прегъна и падна строшена на палубата. Този пжть бѣхъ вънъ отъ обсега на експлозията. Моментъ следъ това корабътъ се пречупи на две презъ срѣдата и, вдигайки носа и кърмата си нагоре, потъна веднага. Само шумящата вода и тукъ тамъ плаващи предмети показваха за станалата гибель. Но скоро и тѣ изчезнаха. Съжалявамъ за хората, които



Лекъ кръстосвачъ

бѣха въ него. Научихъ по късно, че 200 души се бѣха удавили.

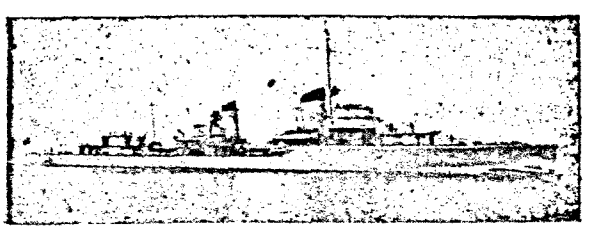
Ликувахъ, като знаехъ, че на дъното отидоха голѣмо количество съестни продукти. Това бѣше единъ лошъ следобѣдъ за П. О. Компания.

Вториятъ корабъ носѣше име „МОЛДОВИЯ" и бѣ съ водоизмѣстимость сжщо 15,000 тона. Идваше отъ източни пристанища, натовареиъ съ царевица. Той бѣ единъ отъ най-добритѣ кораби на компанията. Къмъ 15 ч. и 30 мин. потопихме кораба „КУСКО" 15,000-тоненъ отъ сжщата линия, натовареиъ съ жито. Не можахъ да разбера какъ следъ толкова радиопредавания, че на това мѣсто има подводникъ, тоя корабъ дойде въ ржцетѣ на смъртьта. Другитѣ два кораба, които потопихме тоя день бѣха: „АНГЛИЙСКА ДЕВОЙКА" и „КОРМОРАНЪ". Тѣ нѣмаха радио, не бѣха могли да хванатъ предупредителния сигналъ и за това идваха като слѣпци. Последнитѣ два бѣха малки кораби отъ 5000 до 7000 тона. При потопяването на втория трѣбваше да изплавамъ на повърхностьта и съ шесть снаряда да го потопя. И въ двата екипажътъ, доколкото зная, се спаси съ лодкитѣ си.

Следъ това никакви други кораби не дойдоха, нито пъкъ ги очаквахме. Предупрежденията изглежда бѣха пратени по всички направления.

Но въпрѣки това, бѣхме доволни отъ нашия пръвъ боенъ день. Този резултатенъ день ни вдъхна още повече вѣра въ качествата на нашия подводникъ и силно повиши духа. Първиятъ день показа, че действувайки смѣло и съ непоколебима вѣра въ успѣха, ще извоюваме крайната победа.

Между пѣсъцитѣ на Маплинъ и Норфолкъ бѣхме потопили петь кораба съ общъ тонажъ 50,000 тона. Пазаритѣ на Лондонъ трѣбваше вече да чувствуватъ тоя недостигъ отъ храна. Голѣмъ ударъ преживѣ бедниятъ старъ Английски Лойдъ. Представихъ си вечерната преса на Лондонъ и нестихващитѣ викове на тълпитѣ про-



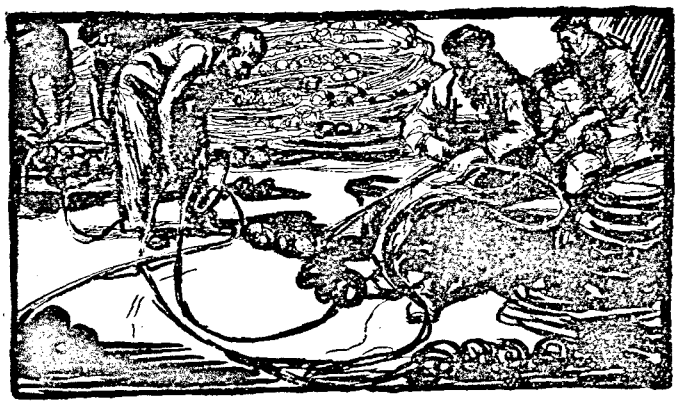
Изтрѣбитель

тивъ щаба на флота.

Скоро видѣхме резултатитѣ на нашитѣ дѣла. Смѣшно бѣше да се наблюдава, какъ излизаха торпедоносци отъ Ширнесъ и се впущаха въ нощьта като прилепи. Тѣ кръстосваха въ различни посоки канала около устието на рѣката. Хидропланитѣ изглеждаха като ята гарги въ зачервеното западно небе. Торпедоносцитѣ блокираха цѣлата зона докато най-сетне ни откриха. Навѣрно нѣкой господинъ съ силни очи ни бѣше видѣлъ и се нахвърли срещу ни. Безсъмнено той би ни потопилъ, ако и това да костуваше неговото разрушение. Но то не бѣше писано въ нашата програма. Успѣхъ да се потопя. Избѣгахъ на юго-източна посока, издигайки отъ време на време морегледа.

Най-после стигнахъ предъ брѣговетѣ на Кентъ, виждайки далечъ на западния хоризонтъ свѣтлинитѣ на търсящитѣ ни още прожектори.

Прекарахъ цѣлата нощь тукъ на спокойствие, тъй като подводникътъ нощемъ е единъ третостепененъ тор-



Направа на заградни мрежи за подводници

недоносецъ. При това командата бѣше изморена и се нуждаеше отъ почивка. Началници, водачи и ржководители на хора, не забравяйте, че както машината иска намазване и почистване, така и човѣшката машина има нужда отъ голѣми грижи.

Приведохме въ действие радиостанцията и влѣзохъ въ скоро време въ връзка съ Стефанъ. Той се обади отъ Венгноръ. Съобщи, че му се случила въ машината повреда, която едва сега изправилъ, поради което не можалъ да стигне на време на мѣстоназначението си. Той възнамѣряваше на разсъмване да блокира водитѣ на Саутхамтънъ. Бѣше потопилъ единъ английски корабъ съ храни. Размѣнихме само благопожелания, понеже и той се нуждаеше отъ почивка като менъ. Събудихъ се въ четири часа сутринтьта. Носътъ на подводника се бѣ вдигналъ нагоре. Уравновесихъ го. Командата стана отъ сънь и се залови веднага да приведе въ редъ компресора и електромотора на морегледа.

Последниятъ се бѣше повредилъ отъ тласъка на първата експлозия. Съ привършване на поправката настжпи и сутриньта.

Не се съмнявахъ, че много кораби биха намѣрили убѣжище въ френски пристанища презъ деня, а презъ нощьта се бѣха прибрали въ Англия. Разбира, се можехъ да ги атакувамъ, но това бѣше много рисковано, и за това се въздържахъ. Нощьта е винаги коварна за подводника.

Но единъ отъ тия кораби бѣше си обърналъ смѣткитѣ, и ето го при насъ. За мигъ ние бѣхме следъ него. Но изгубихме много време да го настигнемъ, тъй като курсоветѣ ни бѣха напресѣчка. Той ни видѣ въ последния моментъ, малко преди да го атакуваме, понеже се движехъ въ надводно състояние, за да имамъ по-голѣма скорость. Отклони се и първото торпедо не го улучи; но второто извърши това, което първото не можа. Боже, каква експлозия! Цѣлата кърма се отдѣли отъ кораба.

Оттеглихме се настрани и го наблюдавахме. Той потъна следъ седемь минути; останаха да стърчатъ надъ водата неговитѣ мачти и димови тржби; но впоследствие и тѣ се скриха подъ набразденатa синя повърхность.

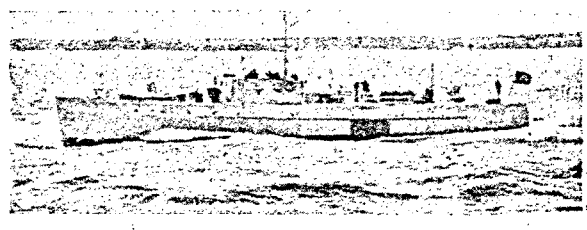
Хората бѣха се хванали по мачтитѣ и тржбитѣ; и тѣ изчезнаха заедно съ своя корабъ. Казваше се „ВИРГИНИЯ" 12,000 тоненъ идващъ отъ истокъ натоваренъ съ храни. Цѣлото море се покри съ житни зърна.

— Джонъ Булъ трѣбва да стегне пояса съ още две-три дупки, — подхвърли Ворналъ, гледайки зрелището.

Въ този моментъ ни сполетѣ най-голѣмата опасность, която можеше да ни сполети. Тръпки ме побиватъ и сега още, като се спомня какъ нашето корсарство би било унищожено въ началото на своята най-интезивна фаза. Бѣхме отворили капака на кулата и гледахме потъващата „ВИРГИНИЯ", когато се чу едно свирене, последвано отъ грамаденъ стълбъ вода, която ни измокри добре. Погледахъ се. Не много надъ насъ се виеше едно водохвърчило, дебнещо ни като ястребъ. То не издаваше шумъ, и ако бѣхме загинали отъ неговата бомба, никога не бихме разбрали истинската причина на нашата гибель. Потънахъ много на дълбоко, до 15 метра, на която дълбочина водохвърчилото не можеше да ме види. Скоро го заблудихъ. Когато изплавахъ при Маргатъ, отъ него нѣмаше ни следа. Надъ залива Херенъ се виеха нѣколко водохвърчила и, навѣрно, едно отъ тѣхъ бѣше нашиятъ „приятель". Наоколо ни нѣмаше никакви кораби. Стояхме потопени нѣколко часа безъ даже да показваме морегледа си. Впоследствие успѣхъ да хвана по радиото радиограми, отправени до английскитѣ кораби. Предполагахъ, че ги предупреждаватъ за нашето присжтствие и имъ даватъ инструкции денемъ да се криятъ въ френски пристанища, а нощемъ да се прибиратъ въ Англия.

И наистина не се излъгахъ, че това бѣше така.

Спрѣхъ машинитѣ и изплавахъ на повърхностьта, тъй като наоколо бѣше чисто отъ военни кораби. Но наблюдението бѣше добро. Скоро видѣхъ три изтрѣбителя да се насочватъ съ пъленъ ходъ срещу насъ отъ три различни посоки. Все едно, това бѣше равносилно три ловджийски кучета да бѣха се спуснали да уловятъ една къртица. Да имъ докажа колко сж безсилни, дочакахъ ги да дойдатъ близо и предъ очитѣ имъ се потопихъ. (Следва)



Миночистачъ



Състезателитѣ отъ охридския клонъ на Б. н. м. сговоръ и станъ „Бранникъ" Охридъ.

Плувни и гребни състезания въ Охридското езеро

Новооснованиятъ клонъ на Б. Н. М. въ гр. ОХРИДЪ, най западната точка на Царството ни, край историческото Охридско езеро, благодарение проявения живъ интересъ се развива и закрепва много бързо, като сплотява въ идеитѣ на Сговора и младо и старо, намирайки подкрепа и въ представителитѣ на гражданскитѣ и на военнитѣ власти. На 19 юлий 1942 година сж били организирани първитѣ мѣстни гребни и плувни състезания, който сж имали голѣмъ успѣхъ.

Споредъ едно донесение отъ Охридъ, на горната дата точно въ 17 и половина часа подъ председателството на командира на дивизията и на битолския областенъ директоръ, при стечение на многохилядно гражданство сж били открити състезанията на клона на Б. н. м. сговоръ въ гр. Охридъ.

Подъ звуцитѣ на воената музика бавно се издигналъ националния трибагреникъ на специално приготвена мачта. Мощно българско „ура" подето отъ всички присѫтствующи, се е изтръгнало отъ гърдитѣ на младитѣ отредници, плъзнало се по кристалната ширъ на българското легендарно Охридско езеро, отекнало се отъ гордия Томороз, като се е понесло къмъ Струга, Св. Наумъ и Мокра планина.

И заредили сж се състезанията съ "русалки", плуване, гребане съ четворки и двойки, гребане съ корита, пѫтнишки лодки, и даже и съ „чунове". Постиженията на младитѣ гребци сж били много добри. Особено сж се отличили плувцитѣ Славейко Филевъ, Стефанъ Филовъ—ученици отъ мѣстната гимназия и Алеко Радичевъ—малкия плувецъ ученикъ отъ Охридската прогимназия.

Следъ състезанията минали при много добъръ редъ е станало раздаването лично отъ командира на дивизията наградитѣ на отличилитѣ се състезатори, последвано отъ нестихващо „ура". Наградитѣ сж били подарени отъ командира на дивизията, областния директоръ и отъ клона на Б. н. м. сговоръ.

Повторно на 16 августъ т. г. сж се състояли плувни състезания, между Б. н. м. сговоръ — Охридъ и стана-школа „Бранникъ" — Охридъ въ импровизиранъ 50 метровъ басейнъ съ четири коридори въ Охридското езеро при програма:

1. Плуване кроулъ 100 метра
2. Плуване кроулъ 50 метра за деца
3. Плуване гръбно 100 метра
4. Плуване гръдно 200 метра
5. Плуване гръдно 50 метра за деца
6. Плуване съ дрехи 50 метра
7. Смѣсена щафета 3 по 50 метра

Резултатитѣ сж следнитѣ:

I. Плуване кроулъ 100 метра

1. Славейко Филевъ — Б. н. м. сговоръ — Охридъ 1·25 минути.
2. Атанасъ Илиевъ — Б. н. м. сговоръ — Охридъ — 1·26,5 минути.
3. Боянъ Кюпевъ— станъ „Бранникъ" 1·41,7 мин.
4. Василъ Кировъ „ „ отказалъ се.

II. Плуване кроулъ 50 метра за деца участвува само Б. н. м. сговоръ

1. Симеонъ Скандеровъ — 0·46,9 минути.
2. Атанасъ Шекеровъ — 0·47,4 минути.
3. Михалъ Гупчевъ — 0·53,6 минути.
4. Петъръ Бошнаковъ — 1·01,7 минути.

III. Плуване гръбно 100 метра

1. Ефтимъ Филовъ — Б. н. м. сговоръ — Охридъ 2·06,4 минути.

2. Иванъ Николовъ—станъ „Бранникъ“ 2·10, 2 мин.
3. Стефанъ Филевъ — Б. н. м. сговоръ — Охридъ — 2·10,7 минути.
4. Боянъ Кюповъ — станъ „Бранникъ“ — декласиранъ.

IV. Плуване гръдно 200 метра

1. Славейко Филевъ — Б. н. м. сговоръ — Охридъ — 4·12 минути.
2. Стефанъ Филевъ — Б. н. м. сговоръ—4·13·8 мин.
3. Ангелъ Михалски—станъ „Бранникъ“ 5·06,1 мин.
4. Сава Парушевъ—станъ „Бранникъ“ 5·08 мин.

V. Плуване гръдно 50 метра за деца — само Б. н. м. сговоръ

1. Михалъ Групчевъ — 1·05 минути.
2. Христо Групчевъ — 1·05,1 „
3. Никола Христовъ — 1·10·1 „

VI. Плуване съ дрехи на 50 метра

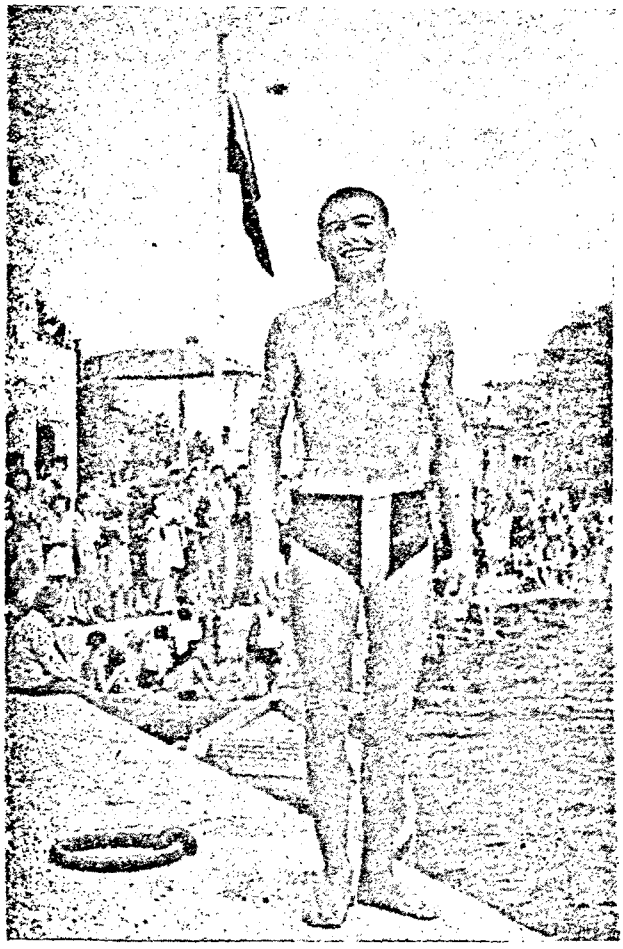
1. Славейко Филевъ — Б. н. м. сговоръ — Охридъ 0·47 минути.
2. Стефанъ Филевъ — Б. н. м. сговоръ — Охридъ 0·53 минути.
3. Никола Константиновъ — станъ „Бранникъ“ 0·57 минути.
4. Никола Поповъ — станъ „Бранникъ“ 0·59 мин.

VII. Смѣсена щафета на 50 метра 3 пжти

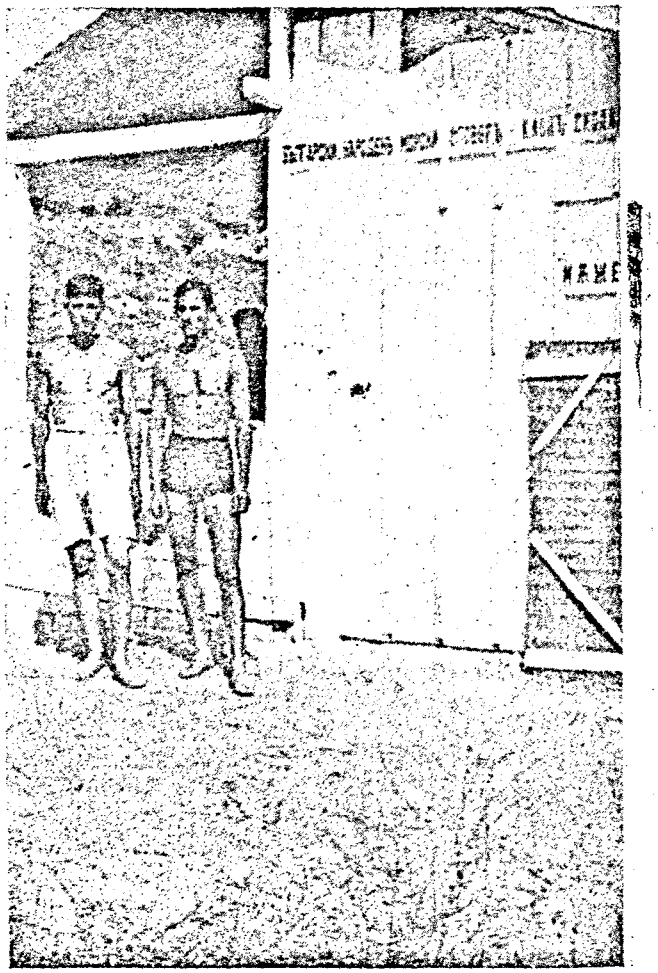
1. Б. н. м. сговоръ — Охридъ — 2.26,8 метра.
2. Станъ „Бранникъ“ — 2·28,2 метра.

VIII. Носене поща на 50 метра

1. Никола Константиновъ — станъ „Бранникъ“ — 1·05,4 минути.
2. Климе Конушевъ — Б. н. м. сговоръ — Охридъ — 1·11,4 минути.
3. Атанасъ Шекеровъ — Б. н. м. сговоръ — Охридъ — 1·19, 1 минути.
4. Петъръ Цанковъ—станъ „Бранникъ“ 1·20,0 мин.



Охридскиятъ първенецъ Славейко Филевъ ученикъ отъ VII класъ



Кжпалня при Вардара въ Демиръ Капия

Изъ живота и дейностьта на организацията

Дейностьта на Скопския клонъ на Б. н. м. сговоръ е похвална. Управителното тѣло на този клонъ, възглавявано отъ енергичния и всецѣло отдаденъ на морската идея нашъ дългогодишенъ съидеецъ г. д-ръ Борисъ Нейковъ, си е задало за цель да запознае скопяни съ ползата и прелеститѣ на водния спортъ, като се е започнало съ организирането не обществени кжпални въ водитѣ на р. Вардаръ. Макаръ и малко късно, отъ 16 августъ т. г. е била открита кжпалня при плажа на р. Вардаръ, гдето е билъ временно настаненъ гардеробъ въ състояние да обслужва едновременно на 250 души. Ако и банскиятъ сезонъ да е билъ вече доста напредналъ, обаче постиженията сж били много добри при цени 5 лева на лице, а за членоветѣ на морския сговоръ, учащи, войници и организирани работници по 3 лева. Началото е поставено, и добритѣ получени резултати сж много окуражителни.

Клонътъ проектира за идната година да се занимае съ плуването и гребането, за която цель се вематъ мѣрки да му се набавятъ необходимитѣ лодки и други помагала за цельта. Една важна задача, която си е задалъ скопскиятъ клонъ, е сжщо организирането идната година на лѣтна морска-ученическа колония, нѣкжде по красивитѣ морски крайбрѣжия на страната. За добритѣ му инициативи управата на скопския клонъ ще намѣри всѣкога подкрепата и подръжката отъ Главното управително тѣло, както и съчувствието отъ страна на гражданството.

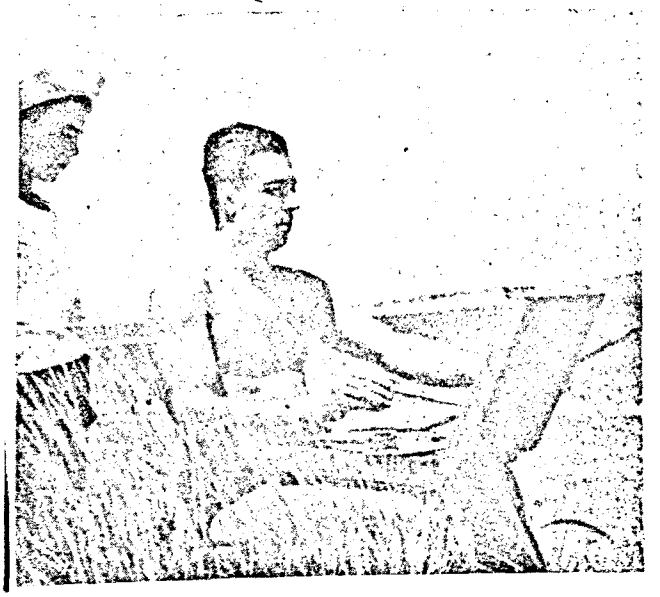
На 22 августъ т. г. видинскиятъ клонъ на Б. н. м. сговоръ е организиралъ „Дунавска весела вечерь“ върху единъ отъ корабитѣ на Българското рѣчно плаване, застаналъ при брѣга на Дунава край Видинъ. Вечеринката е била много добре посетена. Имала е голѣмъ успѣхъ и всичко е минало при задушевность и веселие. Вечеринката е продължила чакъ до къмъ зори. Тази вечерь е оставила незаличими спомени между присжтствующитѣ морско-сговоряни и тѣхнитѣ гости, като е *и послужила за доброто лично запознаване между членоветѣ ни.*

ВАЖНО ИЗВЕСТИЕ

Съобщава се на г. г. абонатитѣ, че рекламациитѣ за неполучени книжки отъ списанието трѣбва да се правятъ най-късно следъ получаването на следната книжка. Иначе администрацията на списанието не ще бжде въ възможность да удовлетвори исканията.

Редакционна бележка

Поради техническо недоразумение въ печатницата корицата на настоящата книжка носи дата юлий 1942 г. вмѣсто СЕПТЕМВРИИ 1942 г., както трѣбва да бжде. Известно е, че юлий и августъ сж ваканционни месеци за списание „Морски сговоръ“.



Художникътъ-маринистъ Марио Жековъ рисува край Охридското езеро.

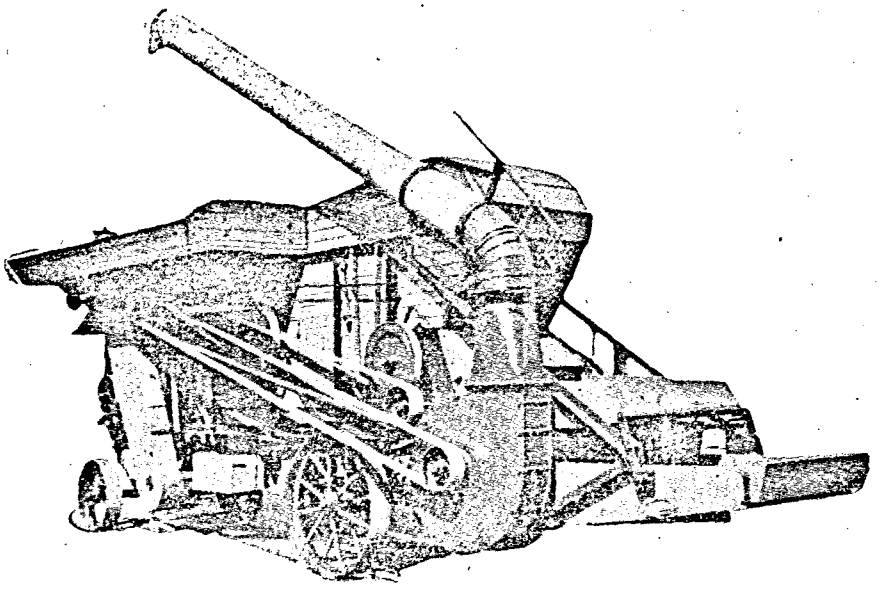
Съдържание:

1. Скопие и Охридъ — Ал. Маноловъ, **2. Стопански проблеми на Бѣломорието** — проф. Станчо Чолаковъ, **3. Видове бойни кораби, които вематъ участие въ сегашната война** — В. П., **4. Десантътъ при Диепъ** — полковникъ Кираджиевъ Д., **5. Подводници** — лейтенантъ Г. Георгиевъ, **6. Плувни и гребни състезания въ Охридското езеро, 7. Изъ живота и дейностьта на организацията.**

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

МАШИННА ФАБРИКА
Е. МЮЛХАУПТЪ & СИЕ
А. Д. Основана въ 1907 год. РУСЕ

„EMAD 42“ - 36 и 42 ЦОЛА



пълни мелнични инсталации
водни турбини
земедѣлски машини
чугунени тржби за водопроводи
всички видове машини и части

Най-добре пригодената вършачка за българскитѣ условия.

Българска земедѣл. и Кооп. Банка
НАРОДНО УЧРЕЖДЕНИЕ
за
обслужване съ кредитъ българското стопанство и кооперации

ОСНОВАНА ВЪ 1864 Г. КАПИТАЛЪТЪ Е НЕОГРАНИЧЕНЪ

Обслужва съ Кредитъ:

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

ДОСТАВЯ: Земедѣлски орждия и машини, подобрени семена за посѣвъ на зърнени храни и фуражъ, меденъ сулфатъ (синь камъкъ) за пръскане и предпазване лозята и овощнитъ градини отъ болести и за защита отъ паразити. КУПУВА бакъръ, дървенъ материалъ и пр.

ПОСРѢДНИЧИ: За продажба и износъ за чужбина на земедѣлски произведения, събиране отъ кооперативнитѣ сдружения: тютюнъ, пашкули, розово масло, прѣсни, сухи и консервирани плодове, зърнени храни и фуражъ, мешини, сахтиянъ, килими и др.

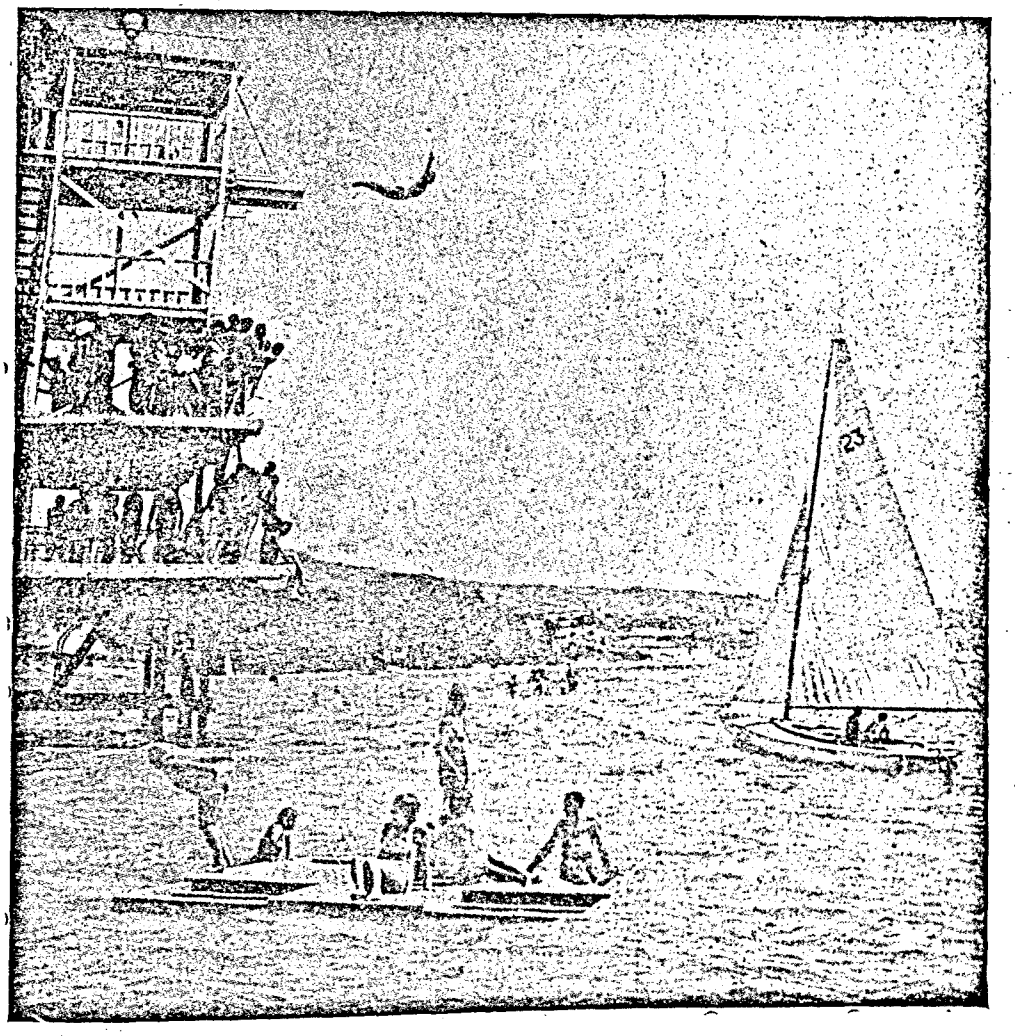
ИЗВЪРШВА: Всички банкови операции, приема спестовни влогове, срочни и безсрочни при наи-износни условия.

Седалище и управление въ София

142 клона и 52 агенции въ всички производителни земедѣлски градове и села, 250 популярни банки въ цѣлата страна, които извършватъ влогове — акредитивна служба.

Посетете Варна Посетете Варна

ЦАРИЦАТА на ЧЕРНО МОРЕ



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

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

Всѣкакъвъ видъ морски спортъ. Ручъ-банъ (водна пързалка). Максимална лѣковитость

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

50% намаление за пжтуване по Б. Д. Ж. презъ сезона.

Чудни околности за екскурзии и излети, красива природа.

Всѣкакви концерти обѣдъ и вечерь въ морското казино. ДАНСИГЪ-БАРЪ.

Устройване морски тържества и забави.

Изборъ на „Царица на плажа". Музикални тържества.

Курортъ „СВ. КОНСТАНТИНЪ"

Прелестно кжтче край морския брѣгъ за истинска почивка и отмора.

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

Хотелътъ ремонтиранъ. Стаитѣ снабдени съ течаща изобилна вода. Ангажиране стаитѣ предварително

Редовна автобусна връзка съ града.

Българско Търг. Параходно Д-во

ВАРНА

◆◆◆◆

БЪЛГАРИ,

Подкрепяйте редовното корабоплаване! Въ мирно време търговскиятъ флотъ носи благополучие на страната. Въ военно време силниятъ флотъ е гаранция за по-сигурно опазване границитѣ на Отечеството ни.

Утре, когато моретата ще бждатъ свободни и българскитѣ кораби забродятъ къмъ близки и далечни пристанища, всѣки 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.

БЪЛГАРСКО ТЪРГОВСКО ПАРАХОДНО ДРУЖЕСТВО ПОДЪРЖА:

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

Пжтувайте и повѣрявайте стокитѣ си на параходитѣ на Българското Търговско Параходно Дружество, дало достатъчно доказателства на добъръ пазитель на интереситѣ Ви.

Печатница А. Пъндъклийски, ул. „Панагюрище" 4 — Варна Тел. 23-15