МОРСКИ СГОВОРЪ

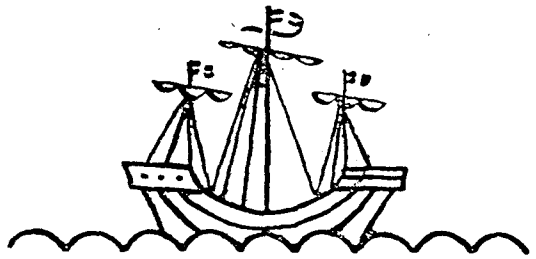
Год. XX 1943. Кн. 1-10



1 – 2
януарий
февруарий

XX г.

258/57 57



МОРСКИ СГОВОРЪ

ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

Година XX | Урежда | Брой 1 и 2

Варна, януарий и февруарий 1943 г. | Книжовно-просвѣтниятъ отдѣлъ | Гл. редакторъ: В. ПАСПАЛЕЕВЪ

ДВАДЕСЕТЬ ГОДИНИ „МОРСКИ СГОВОРЪ“

Нашето списание се появи на бѣлъ свѣтъ преди двадесеть години като органъ на създадения наскоро преди това Български народенъ морски сговоръ. То бѣ натоварено съ трудната и отговорна задача да проведе въ българската общественость идеитѣ на новата организация, да съдействува съ печатното слово за постигането на нейнитѣ цели, да запознава българския народъ съ нейната дейность, да изнася и да отстоява предъ мѣродавнитѣ мѣста въпроситѣ, изникнали въ развитието на тази дейность по пѫтя къмъ постигането на поставенитѣ цели.

Въ продължение на двадесеть години до днесъ списанието ни неуморно, упорито, добросъвѣстно и съ неоспорвана компетентность изпълнява възложената му задача.

„Морски сговоръ“ подкрепи всички начинания, полезни за развитието на българското морско корабоплаване, и самъ съ повдигането на такива начинания съдействува за това развитие. „Морски сговоръ“ повдигна и проведе на дѣло въпроса за създаването на дунавското ни корабоплаване. „Морски сговоръ“ даде най-широка подкрепа на българското морячество и българското риболовство.

„Морски сговоръ“ отдѣли особено внимание на въпроситѣ за развитието на нашия воененъ флотъ, вѣрниятъ стражъ на българскитѣ брѣгове.

„Морски сговоръ“ всячески съдействува за създаването, закрепването и широкото разпространение на водния спортъ, като сложи началото на сѫщия не само покрай морето и Дунава, а и въ вѫтрешностьта на страната съ създаванитѣ отъ нашата организация плавателни басейни.

Особени заслуги има нашето списание и къмъ българската морска литература. Научната и изящната морска книжнина получи особенъ тласъкъ върху страницитѣ на „Морски сговоръ“, предназначени предимно за нея. Въ тѣзи страници се създадоха редица даровити морски писатели и писателки, чрезъ тѣхъ морската книжнина на други народи стана достояние и на българския читатель.

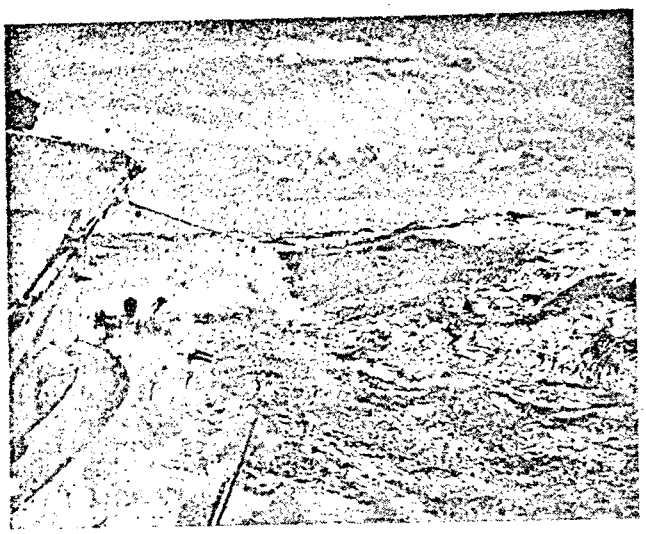
„Морски сговоръ“ сложи основата на периодичната морска книжнина не само въ България, но и въ други балкански страни. По неговъ примѣръ се създадоха „Мареа ностра“ и „Ядранска стража“.

Много и много пѫти въпроситѣ, повдигани въ страницитѣ на нашето списание, сж намирали отзвукъ и въ чуждия морски печатъ, вземани сж били и като доводи и основания при разискването на редица морски проблеми.

„Морски сговоръ“ се ползува днесъ съ заслуженъ авторитетъ въ българското общество и съ голѣмъ мораленъ кредитъ предъ мѣродавнитѣ управляващи фактори.

Досегашниятъ му пѫть ще бѫде следванъ и занапредъ неуклонно. Като органъ на Българския народенъ морски сговоръ той ще продължава да бѫде органъ изобщо на българската морска мисъль, оржди за постигане идеалитѣ на морска България.

РЕДАКЦИЯТА



Германски подводникъ на пжть за борба срещу англо-американския търговски флотъ

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

ГОДИНА 1943

Ето че къмъ четиритѣ години се прибавя по лѣтосчисление и пета; времето бързо се търкаля, и всеземната война все по-силно друса физиката и духа на човѣчеството, като ураганъ въ океана, въ центъра на който е попадналъ корабъ.

До кога? Ето въпросътъ, който си задава морска България въ лицето на нашата организация, която винаги е работила за еднакви права на всички народи по всички морета.

Равновесието е нарушено; военната етика почти е забравена отъ едната страна; ураганътъ бушува и пакъ въпросътъ—до кога?

До тогава, до като победи тоя, що води борбата по море за социална правда и вземе правото къмъ себе си! Тоя, който ще държи най-после здраво морскитѣ пжтища.

Една свѣтовна империя, въ която слънцето никога не залѣзваше, и корабитѣ на която не отсжтствуваха отъ никоя точка на земята — залѣзва; и най-интересното е, че залѣза започна при най-голѣмата ѝ победа въ 1918 год.

Друса се човѣчеството, защото международната спекула стигна до забрава! Събудиха се хората; даже петото съсловие на Индия, което нѣма честьта да се нарича даже каста, се събужда! Петото съсловие и фелахитѣ на Египетъ не издържатъ вече мизерията, за която ний даже нѣмаме представа—великата идеология „социална правда" не ще бжде отъ нищо и отъ никого спрѣна, тъй както никой не спрѣ християнството, та даже и великиятъ Римъ.

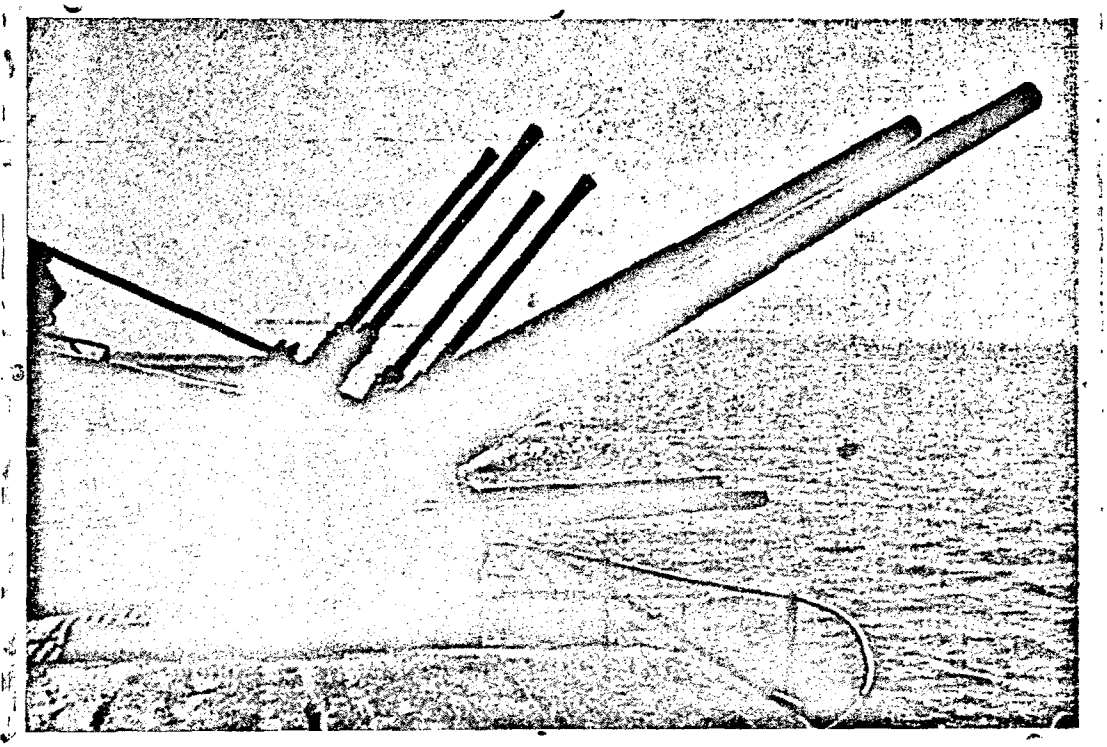
Ето смисълътъ на днешната борба, къмъ която причисляваме новата година.

Ний сме щастливи, че отъ първия си рожденъ день, като организация, потърсихме социална правда и за морска България. Тя е вече въ ржцетѣ ни; иска се напрежение и воля за издържка; ще трѣбва да ги дадемъ, ако искаме да живѣемъ.

Нашъ покровителъ е първиятъ български морякъ, НЕГОВО ВЕЛИЧЕСТВО ЦАРЬ БОРИСЪ III —Царь обединитель. Това не е случайность и за това Главното управително тѣло се обръща къмъ своитѣ съмишленици съ тая повеля!

Да е честита и победоносна новата година на нашия ВЪРХОВЕНЪ ПОКРОВИТЕЛЬ и на всички членове на Бъл. нар. морски сговоръ!

ОТКРИВА СЕ ПОДПИСКА
за година XX на списание
МОРСКИ СГОВОРЪ
органъ на Български народенъ морски сговоръ
ГОДИШЕНЪ АБОНАМЕНТЪ 120 ЛЕВА



38 см. двойни батареи и една четворна група отъ противовъздушни орждия на единъ линеенъ корабъ

К.

Действията на германския воененъ флотъ презъ 1942 год.

Въ нѣмското морско списание „Ди Кригсмарине" сж помѣстени кратки сведения относно действията и постигнатитѣ успѣхи на германския боенъ флотъ презъ миналата 1942 год.

Областьта, въ която сж действували германскитѣ подводници, спомагателни кръстосвачи и др. бойни кораби, обхваща почти всички свѣтовни морета и океани: отъ вѣчно бурнитѣ и мразовити води на Северното ледовито море до южнитѣ брѣгове на Африка; отъ известнитѣ съ непоносимитѣ си тропически горещини водни пространства на Карибското море, синитѣ води на Мексиканския заливъ до често вълнуващия се отъ монсуннитѣ вѣтрове Индийски океанъ и по необятната ширь на Тихия океанъ.

Най-голѣмъ дѣлъ въ тия резултатни действия безспорно притежаватъ нѣмскитѣ подводници, чийто поле на бойна дейность е включено главно въ всички части на Атлантически океанъ,

Нито бушуващитѣ силни бури, нито добре охраняванитѣ съ бойни кораби кервани и взетитѣ противоподводникови мѣрки на врага сж могли да попрѣчатъ на смѣлитѣ нѣмски обслуги на подводници да изпълнятъ до край възложената имъ задача: унищожението на неприятелскитѣ търговски кораби.

Относно достигнатитѣ постижения на нѣмскитѣ въоржжени морски и въздушни сили срещу вражеското корабоплаване презъ изтеклата година, върховното германско командуване е оповестило следващата таблица, включваща времето отъ месецъ декември 1941 до 1 декември 1942 год.:

Месеци	Потопени неприят. кораби въ бруто рег. тона	Потопени само отъ герм. флотъ въ бр. р. т.
Декември 1941 . . .	257,200	220,700
Януарий 1942	400,000	367,000
Февруарий	525,400	484,400
Мартъ	646,900	599,900
Априлъ	584,805	565,500
Май	924,400	767,400
Юни	886,000	774,000
Юли	815,900	632,400
Августъ	808,100	699,100
Септемврий	1,011,700	769,200
Октомврий	730,575	720,515
Ноемврий	1,035,200	975,200
Всичко .	8,626,180	7,576,175
	бр. р. тона	бр. р. тона

До 1 декември 1941 год. потопенитѣ неприятелски кораби възлизали общо на 14,400,000 бр. р. тона, а

къмъ 1 декември 1942 год. тѣ сж били покачени на 23,000,000 бр. р. тона, отъ които потопени само отъ действията на германския флотъ 17,978,000 бр. р. тона.

Презъ изтеклата година голѣма дейность сж отбелязали торпеднитѣ лодки, действуващи въ Северно, Срѣдиземно и Черно морета. До началото на декември тѣ сж потопили: 16 изтрѣбители, 2 торпедоносеца, 1 спомагателенъ кръстосвачъ, 3 подводника, 1 охранителенъ корабъ, 2 торпедни лодки, 1 преследвачъ на подводници, 1 стражень корабъ, 7 крайбрѣжни кораби и 141 търговски кораба възлизащи на 590,000 бр. р. тона.

На 12 февруарий 1942 год. линейнитѣ кораби „Шарнхорстъ" и „Гнайзенау" и тежкиятъ кръстосвачъ „Принцъ Ойгенъ" успѣли да преминатъ невредими презъ канала Ламанишъ, отъ пристанището Брестъ за нѣмскитѣ пристанища, почти „подъ носа" на англичанитѣ.

Това смѣло действие било извършено съ съдействието на нѣмскитѣ изтрѣбители, торпедни лодки, миночистачи и въздушни сили.

Излагайки се на фланговия огънь на английската брѣгова артилерия и въпрѣки ожесточенитѣ и настойчиви атаки отъ британскитѣ изтрѣбителни флотилии и самолети, корабитѣ успѣли благополучно да завършатъ опасния походъ, при загубата само на единъ прелнопостови корабъ, като потопили 2 английски изтрѣбителя и свалили 43 самолета.

На 17 май 1942 год. тежкиятъ кръстосвачъ „Принцъ Ойгенъ", придруженъ отъ 2 изтрѣбителя и 2 торпедоносеца, успѣшно отбилъ масовитѣ атаки отъ страна на британски самолетни ята, извършени южно отъ носъ Линдеснесъ, Норвегия.

Кръстосвачътъ билъ атакуванъ отъ 40 низколетящи торпедоносни самолета. Въ продължение на 21 минути противосамолетнитѣ орждия на „Принцъ Ойгенъ" стреляли непрекжснато, презъ което време чрезъ умѣло маневриране кръстосвачътъ успѣлъ да се отклони отъ ударитѣ на 18 изстреляни по него торпеда, като свалилъ 7 отъ атакуващитѣ самолети.

На 28 мартъ при Сенъ Назеръ и на 19 августъ 1942 год. при Диепъ германски морски сили взели участие при отбиването на стоваренитѣ англо-американски десантни части.

Така сжщо нѣмскиятъ флотъ взелъ участие за осуетяване съветскитѣ опити за десантъ при Керчъ и на брѣговетѣ на Северното Ледовито море.

При стоварването на англо-американски десантъ и завладяването на французка Северна Африка, нѣмски подводници сж действували и потопили множество неприятелски военни и търговски кораби, точниятъ брой на които още не е напълно установенъ.

Отъ започването на военнитѣ действия, нѣмскитѣ морски сили съ сигурность сж потопили следнитѣ британски бойни кораби: 5 линейни кораба, 5 самолетоносача, 25 кръстосвача, 97 изтрѣбителя, 46 подводника, 35 придружаващи керванитѣ кораби и множество други по-малки бойни единици и спомагателни кораби.

Корабната противосамолетна артилерия на германския флотъ свалила при отбиването на неприятелски въздушни атаки надъ 1,300 самолета.

Тия постижения на нѣмския боенъ флотъ презъ миналата година били ознаменувани съ награждаване на заслужили и отличили се морски офицери съ високитѣ ордени: джбови листа съ мечове къмъ кавалерския кръстъ на желѣзния кръстъ—3 души; съ ордена на джбовитѣ листа къмъ кавалерския кръстъ на желѣзния кръстъ—14 души офицери и съ ордена на кавалерския кръстъ къмъ желѣзния кръстъ—51.

Така, използувайки своитѣ подводници като главно оржжие за борба, нѣмскиятъ флотъ презъ миналата година твърде успѣшно е насочвалъ своя ударъ върху неприятелското корабоплаване, нанасяйки му тежки загуби.

В. П.

Англия и подводницитѣ

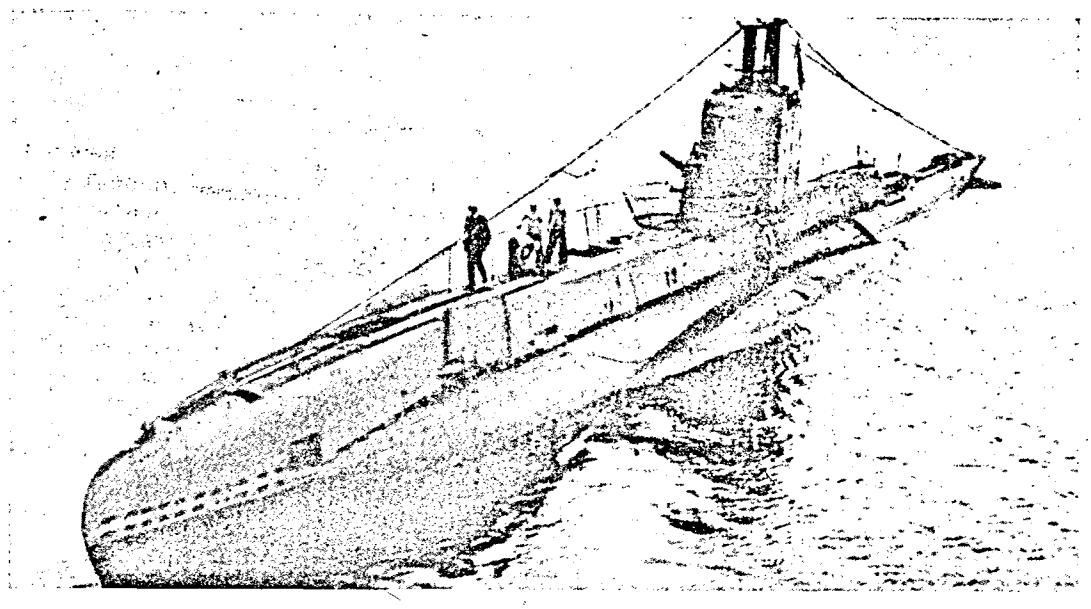
Англичанитѣ сж имали винаги едно отвращение къмъ подводното оржжие, въпрѣки че всѣка военна новость въ областьта на морскитѣ оржжия се е схващала целесъобразно и веднага се е разработвала до съвършенство съ огледъ на нейното господство и първенство върху моретата. По отношение, обаче, на подводницитѣ Англия се е стремѣла всѣкога, доколкото сж й стигали възможноститѣ за това, да ограничи строежа имъ. Изглежда, че английскитѣ мѣродавни морски кржгове сж имали чувството за онази голѣма опасность, която единъ день може да имъ донесе това оржжие, като застраши сжществуването на империята.

Още въ 1805 г., когато Фултонъ предложилъ своето изобретение за конструкцията на подводника въ английското адмиралтейство, г. Джонъ Джервисъ, лордъ Сенъ Винцентъ, победитель въ боя при Сенъ Винцентъ въ 1789 г. и тогавашенъ пръвъ лордъ на адмиралтейството отхвърлилъ предложението на Фултонъ съ следнитѣ думи: „Не се интересувайте отъ този проектъ на Фултонъ, защото ако ние възприемемъ неговата идея, нашиятъ примѣръ ще бжде последванъ и отъ другитѣ държави, а това би означавало най-тежъкъ ударъ върху нашето превъзходство по море".

Но когато въ началото на 20 вѣкъ Франция започнала да строи първитѣ си подводници съ стремежъ да създаде единъ голѣмъ подводенъ флотъ, макаръ и не още отъ напълно усъвършенствувани подводници, англичанитѣ били принудени да я последватъ.

Презъ първата свѣтовна война англичанитѣ имаха възможностьта да се запознаятъ съ силата на подводното оржжие, особено когато бѣ обявена безпощадната подводна война презъ 1917 г. — 1918 г., тогава когато английскитѣ моряци бѣха заставени отъ германскитѣ подводници да се борятъ за сжществуването на своята империя. Надъ 2688 кораба: изтрѣбители, въоржжени търговски кораби, рибарски кораби и други помощни такива бѣха събрани за борба съ подводната опасность и то само срещу 188 подводника.

Ето защо презъ време на Вашингтонската конференция 1921 г., подъ предлогъ, че не било хуманно да се изпрати изненадано на дъното единъ пжтнически корабъ, на който има нѣколко хиляди пжтници, англичанитѣ искаха да се изключи подводникътъ като воененъ корабъ. Като очели английската блокада, която имаше за последствие изгладняването на милиони беззащитни жени и деца, бѣ



Английски подводници отъ типа на „Сихорсъ", потопени презъ време на едно опасно пжтуване

по-човѣшко дѣло. Съпротивата, обаче, на Япония и Франция успѣ да осуети това английско предложение.

При избухването на сегашната война подводниятъ флотъ на Великобритания се състоеше отъ три вида подводници: голѣми, малки подводници и подводници минни заградители. Англия най-много строеше отъ голѣмия типъ подводници, обаче този строежъ вървѣше много бавно, така че при избухването на войната въ 1939 г. английскиятъ подводенъ флотъ попадна едва на седмо мѣсто между морскитѣ подводни сили.

Отъ самосебе си се разбира, че една голѣма морска сила има нужда отъ подводници, които ще й послужатъ, както за защита на своитѣ съобщителни пжтища, така и за прекжсване на морскитѣ съобщителни пжтища на противника. Освенъ това не може да се упражнява единъ ефикасенъ морски контролъ върху брѣговетѣ и воднитѣ пространства край тѣхъ само съ надводни кораби, ако имаме макаръ и една слаба морска държава, която да притежава единъ силенъ въздушенъ флотъ. Въ този случай именно подводницитѣ ставатъ една принудителна необходимость, така характерна днесъ за Англия.

Къмъ всички тѣзи съображения за значението на подводницитѣ при борбата на морскитѣ съобщителни пжтища, отъ изхода на която днесъ зависи изключително сжществуването на британската империя, като прибавимъ и опита, който имаха англичанитѣ въ борбата имъ съ германскитѣ подводници презъ миналата свѣтовна война, а именно, че около 19 германски подводника бѣха потопени отъ английскитѣ подводници, необяснимо е защо следъ Вашингтонската конференция, когато Франция и Япония започнаха да строятъ масово подводници англичанитѣ не прибѣгнаха до създаването на единъ силенъ подводенъ флотъ.

Интересно е да се отбележи, че въ началото на 1930 г. Англия разполагаше само съ 16 модерни подводника и около 48 останали отъ първата свѣтовна война. Въпрѣки голѣмата корабостроителна програма за въоржжение на флота, въ началото на последната война англичанитѣ имаха само 42 нови подводника въ строя. Най-голѣмата липса обаче въ подводници англичанитѣ почувствуваха при Скандинавската операция, когато голѣмиятъ английски флотъ не бѣше въ състояние да попрѣчи на германскитѣ десантни войски да бждатъ пренесени по море презъ Скагеракъ и Категатъ въ южна и западна Норвегия. Числото на намиращитѣ се тамъ английски подводници се оказа съвсемъ недостатъчно, за да прекжсне германскитѣ съобщителни пжтища. Голѣмото количество пъкъ на потопенитѣ такива даде добъръ урокъ на англичанитѣ и имъ показа, че тѣ о време трѣбваше да си построятъ значително по-голѣмъ брой подводници, и че наличнитѣ имъ такива не отговарятъ напълно на съвременнитѣ технически изисквания. Само по този начинъ могатъ се обяснятъ голѣмитѣ загуби на английскитѣ подводници презъ месецъ априлъ 1940 г.

Днесъ, когато германскитѣ морски сили господствуватъ върху всичкитѣ европейски брѣгове отъ Нордкапъ до Биская и разполагатъ почти съ цѣлия северенъ брѣгъ на Срѣдиземно море, кждето иматъ насѣкжде операционни бази, Англия се нуждае повече отъ всѣкога отъ неограничено число подводници, които единствени биха й дали възможность да упражни единъ ефикасенъ контролъ върху заетия отъ германцитѣ европейски брѣгъ. Това обстоятелство е много важно, тъй като то единствено би дало възможность на англичанитѣ да причакватъ и унищожаватъ своя най-голѣмъ врагъ — германскитѣ подводници предъ тѣхното леговище, когато тѣ се връщатъ или напускатъ своитѣ бази. Точно тукъ въ липсата на подводници въ английския флотъ е и до известна степень безсилието на днешното английско адмиралтейство да се справи съ страшната подводна опасность, тъй като съ надводнитѣ кораби този контролъ е невъзможенъ въ близость на брѣгове-

тѣ, воднитѣ пространства предъ които се оглеждатъ и охраняватъ непрекжснато отъ германскитѣ и италиански въздушни сили.

При избухването на сегашната война Англия имаше 35 модерни и 30 по-старъ образецъ голѣми подводника, 15 модерни малки подводника и 9 по-стари. Освенъ това тя разполагаше съ шесть подводни минни заградители. Голѣмитѣ подводници отъ типа „Тритонъ" образуваха формацията на подводни кръстосвачи. Подводницитѣ отъ този типъ сж най-новитѣ и най-модерни кораби въ английския подводенъ флотъ. Отъ този типъ сж били влѣзли въ строя 15 подводника. Единъ отъ тѣхъ обаче, „Тетисъ" при пробното му плаване на 1 VI. 1939 г. потъналъ. Презъ месецъ априлъ 1940 год. англійското адмиралтейство е съобщило и за загубата на още два подводника отъ този типъ, а именно подводницитѣ „Тистелее" и „Тритонъ". Тоя типъ подводници иматъ водоизмѣстване 1090 тона, скорость надъ водата 19 мили, 6 торпедни тржби, 1—10.2 см. орждие и една противовъздушна картечница. Тѣ бѣха предвидени за действие въ Атлантически океанъ и Срѣдиземно море и затова иматъ и голѣмъ районъ на действие. Всѣки единъ отъ тѣхъ може да носи 1100 тона гориво. Това голѣмо количество гориво, обаче, е за смѣтка на въоржжението на подводника и още въ миналата война тоя типъ подводници се оказаха негодни като подводни кръстосвачи.

Презъ 1932—34 година англичанитѣ построиха нови подводни кръстосвачи отъ типа на „Темисъ", приблизително съ 1850 тона водоизмѣстване. Тѣзи подводници сж въоржжени съ по едно—10·2 см орждие, две противов. картечници и 6 торпедни тржби. За отбелязване е голѣмата имъ надводна скорость—22 мили въ часъ и прѣкомѣрно голѣмиятъ имъ районъ на действие—20 000 мили. Съ тѣзи свои качества тѣ се считаха за най-бързитѣ подводници въ свѣта и сж разчетени за съвмѣстни действия съ бойния надводенъ флотъ. Възможностьта за взаимодействие между бойния надводенъ флотъ и подводницитѣ чрезъ създаването на бързоходни подводни кръстосвачи е била въ началото като цель на англійското подводно развитие. Презъ миналата свѣтовна война подводницитѣ отъ така наречения „К" класъ съ парна машина имаха надводна скорость 20 мили и бѣха построени съ разчетъ да могатъ да придружаватъ корабитѣ отъ „Гранъ Флита". Опититѣ, обаче, направени съ тѣзи подводници не излѣзоха сполучливи. Четири такива подводника при изпитанията имъ въ залива Фъртъ офъ Фортъ потънаха заедно съ една часть отъ обслугата имъ. А освенъ това и парниятъ подводникъ не отговаряше на много условия, необходими за подводното плаване. Това стана причина тоя типъ подводници да бжде изоставенъ.

Въ началото на войната Англия разполагаше съ 18 подводника за далечни действия. Тѣзи подводници сж отъ типа „Р. П." и „О" и бѣха построени въ периода между 1926 и 30 г.. Тѣ иматъ водоизмѣстване 1,475 тона, 17 мили надводна скорость; въоржжени сж съ 8 торпедни тржби, едно 10·2 см. орждие и две противов. картечници. Преди началото на тази война почти всички тѣзи подводници бѣха зачислени въ нѣкои отъ китайскитѣ англійски морски бази и Сингапуръ. Сега една часть отъ тѣхъ сж въ действие въ Срѣдиземно море, а за потопени споредъ англійското адмиралтейство се смѣтатъ подводницитѣ „Окслей", „Освалтъ", „Орфеусъ", „Одинъ" и „Феникъсъ".

„Л 23", „Л 26" и „Л 27" приключватъ серията на голѣмитѣ подводници и иматъ конструкция, която се употрѣбяваше къмъ края на миналата свѣтовна война. Водоизмѣстването имъ достига до 760 тона, иматъ надводна скорость 17·5 мили въ часъ и сж въоржжени съ едно 10·2 см. орждие, една противов. картечница и 4 торпедни тржби.

Отъ малкитѣ подводници англичанитѣ имаха само 9 броя и то отъ остарѣлитѣ типове построени презъ време на 1918—1919 г.. Сжщитѣ сж съ 410 тона водоизмѣстване и скорость надъ водата 13 мили. Въоржжени сж само съ четири торпедни тржби и една противов. картечница.

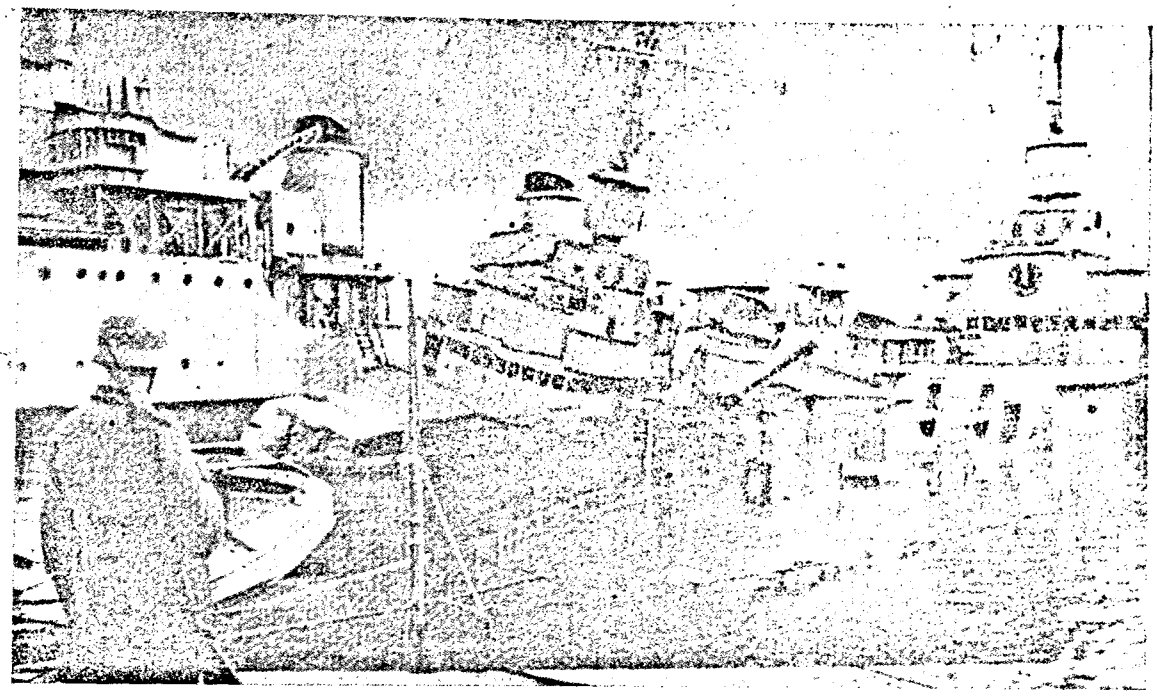
Следъ единъ дългъ периодъ, презъ който не сж построени никакви подводници, въ 1917 и 18 година бѣха построени три подводника отъ типа на „Ундине". Тѣ иматъ водоизмѣстимость 640 тона, скорость 14 мили, едно 7.6 см. орждие, една против. картечница и 6 торпедни тржби. Отъ тѣхъ до началото на 1942 г. споредъ сведението на англійското адмиралтейство се смѣтаха за загубени: „Сихорстъ", „Тарфишъ", „Сперфишъ", „Стерлетъ", „Ундине", „Цеянъ", „Зелянъ" и още други два бѣха тежко повредени при едно нападение върху единъ германски конвой.

За водене на миннata война англичанитѣ имаха шесть модерни подводни минни заградители отъ по 1520 тона водоимѣстване, 16 мили надводна скорость, едно 10·2 см. орждие, две противов. картечници и шесть торпедни тржби. Най-забележителното въ тѣхъ е възможностьта да носятъ 120 заградни мини.

Подводнитѣ минни заградители въ другитѣ държави, въпрѣки че не сж по-малки по тонажъ отъ англійскитѣ, носятъ нормално само по 40 мини. Така сжщо единъ почти два пжти по-голѣмъ миненъ заградитель отъ 2710 тона носи само 60 мини.

Англичанитѣ признаватъ че до началото на на 1942 година сж загубили три отъ тѣзи подводника, а именно: „Сеалъ", „Гранъ пусъ" и „Нарвалъ".

Особено за учудване е загубата на „Сеалъ". Този подводенъ миненъ заградитель е билъ забелязанъ отъ германскитѣ разузнавателни самолети презъ м. май 1940 година въ водитѣ на Категатъ въ надводно положение. Изглежда, че сжщиятъ е ималъ нѣкаква повреда и не е можалъ да се потопи, защото следъ като по него били дадени нѣколко картечни залпове, той вдигналъ бѣлъ флагъ. Комендантътъ на подводника билъ прибранъ на борда на единъ отъ самолетитѣ, а следъ малко повиканитѣ по радиото германски патрулни кораби се приближили и взели останалата му обслуга заедно съ самия подводникъ. Интересното въ случая е, че англійскитѣ моряци не сж направили почти никакъвъ опитъ, за да потопятъ подводника, поне той да не попадне въ пленъ. Тази тѣхна постжпка е необяснима, като знаемъ, че единъ истински морякъ не бива да позволи никога и на никаква цена неговия корабъ да попадне въ пленъ у противника.



Краятъ на френския флотъ

К.

ТУЛОНЪ

Срѣдиземноморското пристанище Тулонъ всѣкога е притежавало сждбоносно значение за французката военно-морска мощь. Заедно съ опорнитѣ срѣдища на островъ Корсика, добре укрепената твърдина Тулонъ, както въ миналото, така и въ последнитѣ години, е оказвала значително влияние за подържане морското господство на Франция въ западната часть на Срѣдиземно море.

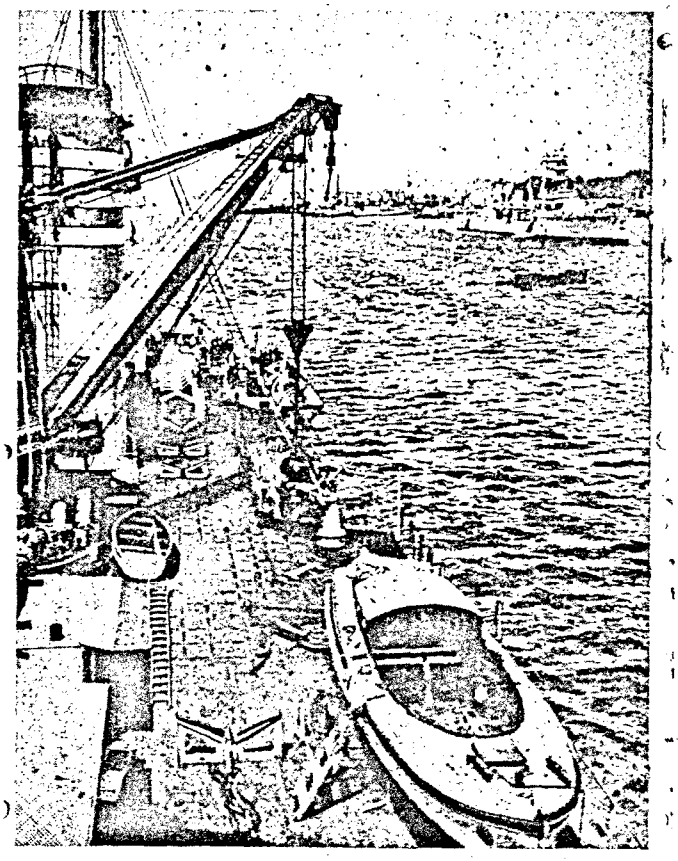
Въ миналитѣ столѣтия, когато французката морска мощь съперничела съ тая на Англия, често пжти английскитѣ ескадри сж блокирали пристанището Тулонъ, недавайки възможность на французкитѣ бойни кораби да излѣзатъ въ открито море. Въ това време адмиралъ Нелсонъ използувалъ за действията на английския флотъ опорнитѣ срѣдища на Балеарскитѣ острови, които се считали за по важни отъ морската твърдина островъ Малта.

Отъ Тулонъ въ 1798 год. Наполеонъ потегли за извършване на своя походъ въ Египетъ. Следъ поражението, обаче, въ морския бой при Трафалгаръ въ 1805 год. силата на французкия флотъ била значително намалена, и Франция се превърнала вече въ второстепенна морска държава.

Следъ първата свѣтовна война Франция отново започна усиленъ строежъ на бойни кораби съ намѣрението отново да притежава най-силния военен флотъ въ Европа, втори следъ тоя на Англия. Наредъ съ постройката на нови кораби започна и силното укрепяване и подобрение на пристанището Тулонъ, което се очерта като най-силната морска твърдина въ Срѣдиземно море, чийто влияние бѣ засилено съ боевата стойность на африканското пристанище Бизерта.

Следъ поражението на Франция въ 1940 год. и сключването на примирието Германия не предяви никакви искания относно французкия боенъ флотъ, който остана непокжтнатъ, изцѣло на разположение на Франция. Въпрѣки това, обаче, цѣлостьта на тоя флотъ се разпадна, като една часть попадна въ английски ржце, нѣкои кораби останаха на стоянка въ Дакаръ, Казабланка и други колониални пристанища, а значителна часть се приюти въ пристанището Тулонъ.

Отъ 1 февруарий 1941 г. въ Тулонъ се намираха



Френскиятъ срѣдиземноморски флотъ въ Тулонъ

следнитѣ французски бойни кораби, въоржжени и напълно готови за походъ: линейниятъ корабь „Страсбургъ", притежаващъ водоизмѣстване 26 500 тона; тежкитѣ кръстосвачи „Алжери", „Фошъ" и „Колбертъ" отъ по 10,000 тона; лекитѣ кръстосвачи „Марселезъ" и „Ла Галисониеръ" отъ по 7,600 тона; 7 голѣми флотиловодача отъ 2,000 до 2 500 тона и 3 изтрѣбителя отъ 1,300 до 700 тона. Освенъ тоя, готовъ за бойни действия флотъ, въ Тулонъ се намираха още и следнитѣ разоржжени кораби: линейнитѣ кораби „Дюнкеркъ" и „Прованcъ", кръстосвачитѣ „Дуплейскъ" и „Жанъ дьо Винъ", самолетоносачътъ „Комендантъ Тестъ", 10,000 тоненъ; 12 голѣми флотиловодача, 6 изтрѣбителя, 12 подводника и нѣколко други бойни и спомагателни кораба. Всички тия бойни единици, приютили се въ пристанището Тулонъ, съставляваха значителна мощна морска сила, присвояването или обезвредяването на която бѣ отъ значение за бившитѣ съюзници на Франция.

Поради това въ продължение на дълго време въ Виши и другитѣ ржководни срѣдища англо-американцитѣ водиха усилена пропаганда за привличане на тулонския флотъ въ нѣкое американско или английско пристанище. Следъ завладяването на Северна Африка отъ англо-американскитѣ войски тая пропаганда се засили значително и се разпространи и всрѣдъ офицеритѣ и моряцитѣ на французкия флотъ въ Тулонъ. Следъ измѣната на адмиралъ Дарланъ и други висши французки морски офицери замислиха извършването на измѣна, като уговориха корабитѣ неочаквано да отплуватъ отъ пристанището и се присъединятъ къмъ английския срѣдиземноморски флотъ.

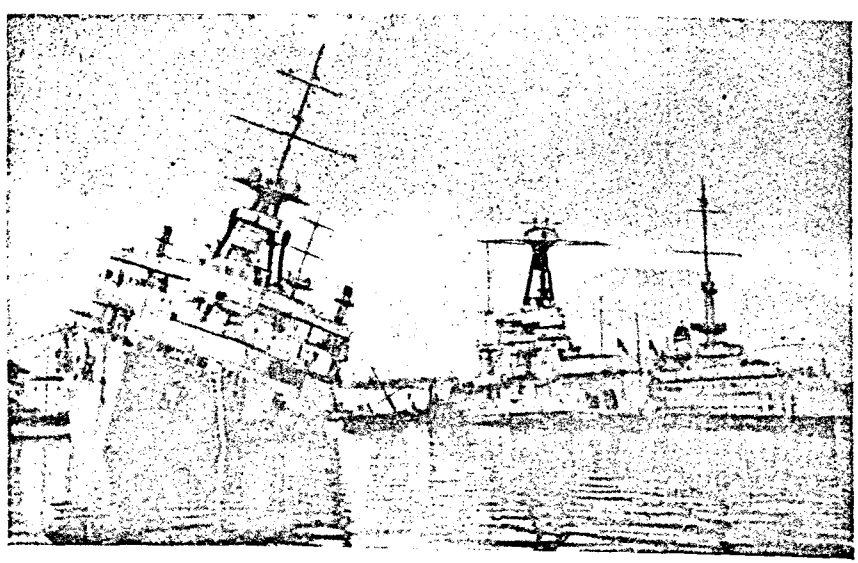
Това подло измѣничество бѣ своевременно узнато отъ главното германско командуване, което веднага взе необходимитѣ мѣрки, за да попрѣчи на французкия флотъ да напустне пристанището. Така на 26 ноември 1942 год. германски и италиянски войски съ свѣткавична бързина завзеха пристанището Тулонъ. Намиращитѣ се въ крепостьта кораби получиха нареждане отъ командувашия адмиралъ, въпрѣки нареждането отъ французкото правителство, да бждатъ потопени. Значителна часть отъ корабитѣ бѣха потопени отъ собственитѣ си обслуги, въпрѣки това, обаче, цельта бѣ постигната: попрѣчено бѣ корабитѣ да изтѣзатъ въ открито море и да преминатъ на англо американска страна. Линейниятъ корабъ „Страсбургъ" бѣ напълненъ съ вода, обаче не можа съвсемъ да потъне въ плиткитѣ води на пристанището.

Съ завземането на Тулонъ се подобри значително стратегическото положение на силитѣ отъ осьта въ Срѣдиземно море. Защитата на южния европейски брѣгъ бѣ осигурена отъ англо-американското нашествие. Германия придоби едно първостепенно военно морско пристанище, притежаващо голѣмъ и добре обзаведенъ морски арсеналъ, и 4 различни по голѣмина складове за течни горива.

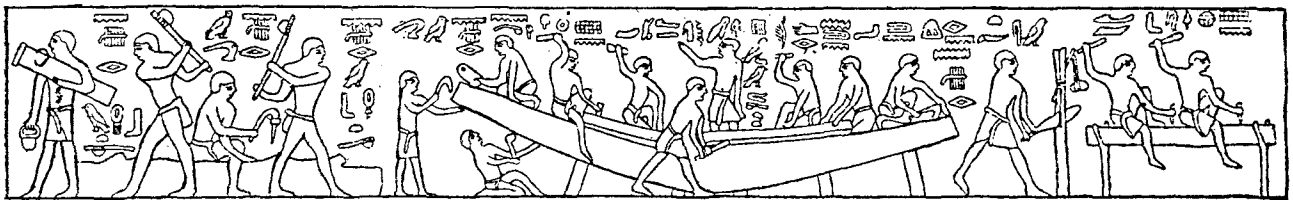
Въ Тулонъ се намиратъ 13 сухи дока, отъ които най голѣмиятъ притежава дължина 230, широчина 41 и дълбочина 12 метра. Пристанището разполага съ 9 радиостанции и една засѣчна на самолети станция.

Укрепяването на крепостьта Тулонъ е значително. За защита срещу самолетни нападения пристанището притежава 13 зенитни батареи съ по четири 90 или 75 мм. противосамолетни орждия За действие срещу бойни кораби сжществуватъ 16 батареи съ по 340, 164 и 75 мм. брѣгови орждия. Естествено, че въ околноститѣ на Тулонъ се намиратъ множество летища.

Морската твърдина Тулонъ, въ връзка съ опорнитѣ срѣдища Аячио и Бонифачио на островъ Корсика, съставлява сигурна защита срещу вѣроятнитѣ англо-американски действия върху южнитѣ брѣгове на Европа.



Въ пристанището на Тулонъ-



Построяване на корабъ въ древния Египетъ (2500—2000 год. пр. Хр.)

В. Кутевски

Развитие на военното корабостроене отъ древната епоха до V вѣкъ

Началото на корабостроението се поставя въ дълбоката древность. Несъмнено е, че първобитниятъ човѣкъ е използувалъ за преминаване презъ рѣкитѣ плаващитѣ дървета, и това го е навело на мисъльта да използува примитивнитѣ си сѣчива за издълбаване дърветата да направи първобитнитѣ еднодръвки. Човѣкътъ е наблюдавалъ плаването на птицитѣ и рибитѣ и това го е подтикнало къмъ изнамирането на греблото и вѣтрилото. По рѣкитѣ сж строени салове за прибрѣжни морски съобщения; гребнитѣ и вѣтроходни кораби сж се усъвършенствували по конструкция въ зависимость отъ материала и инструментитѣ въ дадена страна. Най-важнитѣ държави въ древността по отношение на мореходството и корабостроението сж Египетъ, Финикия, Гърция и Римъ. За Китай историята нѣма достовѣрни сведения. Срѣдиземно море се счита като районъ за развитието на древната култура на човѣчеството.

Разположенъ въ долината на рѣка Нилъ, Египетъ още 5,000 години преди Р. Хр. се обособилъ като отдѣлна общность съ главенъ поминъкъ земедѣлие и скотовъдство.

Дълго време египтянитѣ плували съ корабитѣ си по Нилъ и каналитѣ му. Липсата на гори, освенъ акации (които не сж удобни за корабостроение), заставила за дълго време да строятъ (или както тѣ казватъ да везватъ) кораби отъ дълги свитъци тръстика, която растѣла тамъ въ изобилие. Споредъ Херодотъ, египтянитѣ изрѣзвали дебели планки, дълги два лакатя, поставяли едно върху друго и ги съединявали съ шипове. Корпусътъ и напрѣчното сѣчение на кораба имали форма близка къмъ полукриво. Кормилото имало форма на голѣмо гребло. Тѣзи кораби не сж имали палуба, а пейки за сѣдане на гребцитѣ.

Съ увеличаване размѣритѣ на корабитѣ необходимо е било да се увеличи тѣхната надлъжна и напрѣчна здравина. За тази цель цѣлиятъ корабъ въ горната си часть е билъ обвързванъ по продължение на стенитѣ си съ дебело вжже.

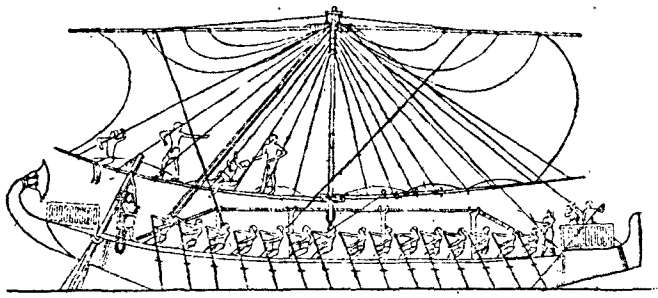
Може да се предполага, че широчината на голѣмитѣ кораби е била до 5 метра, потъването 1 м., отношението на дължината къмъ ширината до 3/4.

Развитието на търговията и промишлеността въ Египетъ наложили товарообмѣна съ съседнитѣ държави да става по море. Първиятъ способъ за строежъ на кораби билъ непригоденъ за морски превози. Ето защо египтянитѣ изпращали морски експедиции по брѣговетѣ на Сирия да превозватъ [illegible]ови и други удобни за корабостроение дървета. Корабитѣ иматъ по голѣми размѣри, обшивката се състояла отъ дълги и дебели дъски, съединени съ шипове и жлебове, носовата и кърмова части утѣснени за подобрение мореходнитѣ качества, кормилнитѣ гребла здраво закрепени къмъ стената за предпазване отъ действието на морскитѣ вълни.

Вѣтроходното стъкмяване, типично за египетскитѣ кораби въ древността, се състои въ единъ стожеръ съ право платно и два напрѣчници — горенъ и доленъ. Котвата е била камъкъ, привързанъ на вжже. Такъвъ корабъ съ водоизмѣстване 80—90 тона въ епохата на фараона Тутмози III (1501—1447 г. преди Р. Хр.) е показанъ на фигура 1. Специални рѣчни кораби и салове за превозване строителни материали можели да носятъ до 1,000 тона товаръ.

Голѣмо усъвършенствуване въ тази нова епоха е въведението на напрѣчнитѣ греди, които свързватъ обшивката на дветѣ корабни стени. По този начинъ се увеличила напрѣчната здравина. Дължината на корабитѣ достигала до 30—40 метра. Допуска се, че финикийцитѣ отначало сж подражавали на египетскитѣ кораби и впоследствие сж ги усъвършенствували.

Първиятъ воененъ флотъ въ Египетъ може да се припише на Рамзесъ II (1300—1250 г. пр. Р. Хр.). Споредъ гръцкия историкъ Херодотъ, Рамзесъ събралъ флотъ отъ 400 морски кораба, съ които отблъсналъ нашествията на обитателитѣ отъ островитѣ и крайбрѣжията отъ Егейско море, а така сжщо предприелъ походъ изъ Червено море къмъ арабскитѣ брѣгове на Индийския океанъ.



Египетски морски корабъ (1500 год. пр. Хр)

Отъ времето на Рамзесъ III (1190 г. пр. Р. Хр.) е останалъ писменъ документъ, въ който се споменава за сжществуването на 5 корабостроителници въ Египетъ. Следъ династията на Рамзесовци флотътъ западналъ, и въ търговско отношение на море постепено финикийцитѣ измѣстили египтянитѣ.

Само при фараонъ Нехо (616 г. пр. Р. Хр.), който построилъ много кораби и обзавелъ пристанища за тѣхъ при съдействието на финикийцитѣ, настанало оживление.

Презъ времето на Александъръ Македонски, който разгроми персийската държава, египетскиятъ флотъ не игра никаква роля. Следъ смъртьта на Александъръ Македонски за управитель на Египетъ останалъ единъ отъ неговитѣ пълководци—Птоломей. При последния египетскиятъ флотъ, воененъ и търговски, се възродилъ. Новооснования градъ Александрия, станалъ центъръ на египетската морска търговия въ Срѣдиземно море. Птоло-

мей IV Филопаторъ (222—205 г. пр. Р. Хр.) подържалъ военни кораби за охрана на морскитѣ пѫтища. Подъ влияние на развиващото се по това време гръцко корабостроение, построявани сѫ голѣми морски кораби (грѣбнакъ, обшивка, напрѣчни греди, палуби, съ нѣколко реда гребла). Споредъ гръцкия историкъ Атенъ, презъ времето на Птоломей IV била построена грамадна галера, дълга 170 метра съ 40 реда гребла.

Следъ падането на Картагенъ, Египетъ останалъ единствения сериозенъ противникъ на Римъ въ района на Срѣдиземно море.

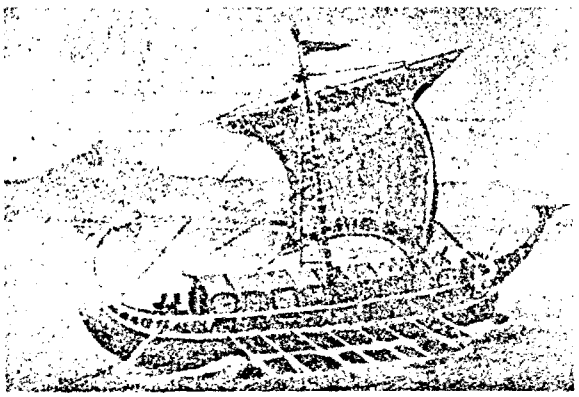
Въ 30 г. пр. Р. Хр. римскиятъ флотъ при Акциумъ победилъ египетския флотъ, и Египетъ билъ причисленъ като провинция отъ състава на Римската империя.

Асиро-Вавилония, Персия и Финикия

Плодородната почва на Месопотамия, оросявана отъ рѣкитѣ Тигъръ и Ефратъ, давала богато плодородие само при отстраняване периодическитѣ засушавания и наводнения; затова въ северната часть сѫ строени бентове, а въ южната—канали.

Древнитѣ асиро-вавилонци не се интересували отъ морето, а се ограничавали да плаватъ по Тигъръ и Ефратъ. Строили сѫ различни типове кораби. Мѫчно може да се установятъ размѣритѣ имъ, ако и тѣ да сѫ имали грѣбнакъ обшивка и напрѣчно свързване на корпуса. Морско корабостроение въ Асиро-Вавилония не е имало. Въ случай на нужда тѣ сѫ наемали финикийски кораби.

На барелефитѣ въ двореца на асирийския царь Сенахерибъ (705—686 г. пр. Р. Хр.) е намѣренъ образъ



Финикийски търговски корабъ

на боеви корабъ, построенъ отъ финикийцитѣ за този царь въ единъ отъ походитѣ му въ Срѣдиземно море.

Въ 545 год. пр. Р. Хр. персийския царь Киръ превзелъ Вавилонъ. Напредъкътъ на търговията и осигуряване на търговскитѣ съобщения между древнитѣ народи благоприятствува да се създаде първото свѣтовно царство въ древностьта—персийското. Необходимъ билъ воененъ флотъ, съ който да се завземе Египетъ. Този флотъ бѣ създаденъ отъ перситѣ, като повикаха финикийци и жителитѣ на островъ Кипъръ да имъ изработятъ корабитѣ.

Въ 525 г. пр. Р. Хр. Египетъ бѣ покоренъ. Персийския царь Ксерксъ (486—465 г. пр. Р. Хр.) събралъ грамаденъ флотъ отъ 3,000 кораби, включително и транспортнитѣ. Самитѣ перси не взели участие въ направата на тѣзи кораби и тѣ били доставени отъ: Финикия—300 триери, Египетъ 200, Кипъръ 150, Киликия 100 и останалитѣ били дадени отъ малоазиатскитѣ гърци и другитѣ народи по малоазиатското крайбрѣжие. Походътъ на Ксерксъ не билъ сполучливъ—следъ буря флотътъ му билъ разбитъ въ морския бой съ гърцитѣ при островъ Саламинъ.

Въ 331 г. пр. Р. Хр. Александъръ Македонски покорилъ Персия и създалъ второто обединение на народитѣ въ древностьта.

Финикия заемала тѣсна брѣгова ивица на източното Срѣдиземно море, ограничена съ веригата Ливански планини. Отначало финикийцитѣ се занимавали съ риболовство и по този начинъ отъ тѣхъ се обособили предприемчиви моряци.

Финикийското крайбрѣжие имало удобни пристанища, около които изникнали риболовни селища, а тѣ покъсно сѫ се разрастнали въ многолюдни градове. Главнитѣ градове били Сидонъ, Тиръ и Арвадъ и тѣхната оживена търговия и промишленость може да се отнесе примѣрно къмъ 1250 г. пр. Р. Хр..

Финикийскитѣ кораби плували по цѣлото Срѣдиземно море, достигнали брѣговетѣ на Испания (въ древностьта Тореисъ) и тамъ въ 1100 г. пр. Р. Хр. основали колонията Ходесъ (сегашния Кадиксъ) и стигнали до британскитѣ острови, откѫдето се снабдявали съ олово. Въ 814 г. пр. Р. Хр. жители на Тиръ основали на северния африкански брѣгъ градъ Картагенъ. Финикийцитѣ строели кораби не отъ кѫси парчета, както египтянитѣ, а поставяли въ основата продължоватъ грѣбнакъ, къмъ него съединявали напрѣчни ребра и обшивки съ тънки дъски Този способъ за постройка на кораби преминалъ отъ финикийцитѣ въ гърцитѣ, а после и въ римлянитѣ. Плаванията били край брѣговетѣ; Херодотъ пише, че финикийцитѣ първи сѫ ржководѣли въ плаванията си отъ полярната звезда.

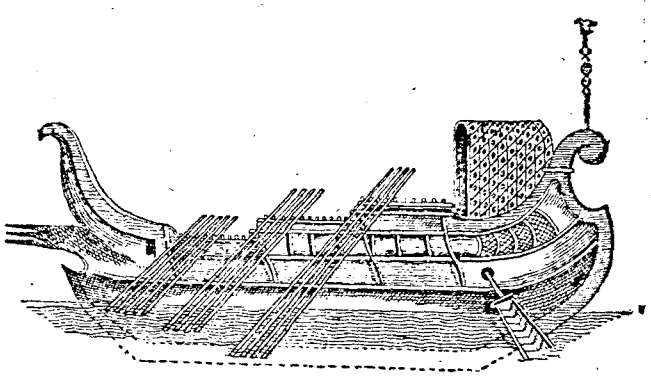
Финикийцитѣ имали опитни кърмчии, гребци и корабостроители. Тѣ строели военни и търговски кораби за другитѣ страни Асирия, Египетъ, а после за Персия, давали имъ кърмчии и команди.

Междуособицата между градоветѣ Тиръ и Сидонъ и конкуренцията на Картагенъ и другитѣ колонии постепенно отслабили Финикия, и първенството въ мореплаването и корабостроението преминали въ гърцитѣ. Следъ като Александъръ Македонски разрушилъ Тиръ, Финикия престанала да сѫществува като самостоятелна държава.

Гърция

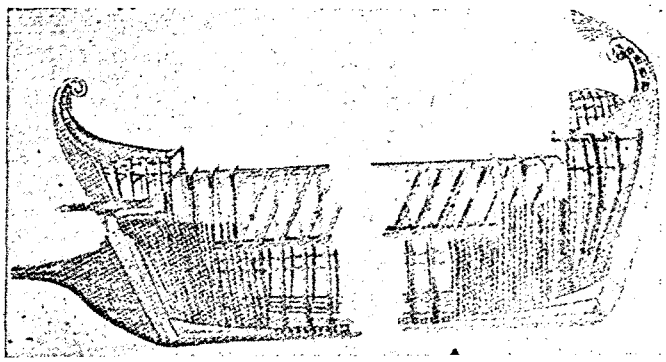
Гърцитѣ и римлянитѣ могатъ да се считатъ за организатори на корабостроението и военно-морското изкуство, понеже изработенитѣ отъ тѣхъ образци кораби и тактически способи за водене на морскитѣ операции преминаха и въ следующата историческа епоха.

Когато гърцитѣ дошли отъ северъ къмъ 1500 г. пр. Р. Хр. и се населили на югъ въ Балканския полу-



Римска трирема (по барелефа на колоната на Траяна)

островъ, на островъ Критъ и островитѣ отъ Архипелага, била разпространена крито-микенската култура. Критянитѣ притежавали развита промишленость и подържали морска търговия съ Египетъ, Мала Азия и островитѣ въ източната часть на Срѣдиземно море. За охрана на търговията си срещу силно развитото по това време пиратство, тѣ подържали въоржжени кораби. Безспорно е, че тѣ взаимствували основитѣ въ корабостроението отъ Египетъ, ала благодарение голѣмитѣ гори, тѣ строили свои



Скеледъ на една триера

кораби подобно финикийцитѣ, състоящи се отъ гръбнакъ, ребра и обшивка. Корабитѣ били гребни и съ вѣтрила —египетски типъ.

Предприемчивостьта на гърцитѣ и благоприятното полуостровно положение създало отъ тѣхъ отлични моряци.

Известенъ е походътъ на аргонавтитѣ къмъ брѣговетѣ на Кавказъ, а 100 години следъ него Троянската война. Троя се намирала въ входа на Дарданелитѣ. Тя се намѣсвала въ търговията и колонизирането на гърцитѣ въ Черно море и затова бѣ разрушена отъ гърцитѣ. За тази цель последнитѣ събраха флотъ отъ 1000 гребни кораби, които имаха и вѣтрила. Типътъ на гръцкитѣ кораби е взаимствуванъ отъ критянитѣ. По описанието на Омиръ, корабитѣ по време на троянската война сж били безъ палуби, побирали сж 50 души, а много голѣмитѣ — 120. Водоизмѣстването на тѣзи кораби е било 30—50 тона. Тѣ не сж имали таранъ и това обяснява, че гръцнитѣ кораби не сж имали назначение да водятъ морски бой, а само да превозватъ по море войската.

Къмъ VI в. пр. Р. Хр. гръцкитѣ военни кораби достигнали дължина до 18—25 м. ширина 3, 4, 5 м. и потъване 0·6 м. Тѣ не сж имали палуби; гребцитѣ (50) седѣли на напрѣчнитѣ пейки, които били подпрѣни съ стойки, опиращи се въ дъното на кораба. Греблата сж поставени въ единъ редъ или въ два реда.

Като изключение били строени кораби съ дължина 30—35 метра. За да се увеличи скоростьта на тѣзи голѣми кораби, необходимо било да се увеличатъ гребцитѣ, и това е наложило гребцитѣ да се поставятъ въ 3 реда, и корабитѣ се наричали триреми. Тѣ въ време на гръцко-персийската война сж основниятъ типъ кораби отъ гръцкия воененъ флотъ. Първитѣ триреми имали водоизмѣстване около 45 тона, дължина 25 метра, широчина 4 метра и потъване 1 метъръ, събирали 90 гребци (15 гребла въ всѣки редъ), 10 души команда и 20 войници, или всичко 120 души. По-късно триремитѣ увеличили размѣритѣ си до 40 м. дължина, водоизмѣстване 80—100 тона и сж помѣствали 170 гребци, 12 души команда, 18 войници, или всичко 200 души. Само въ време на бой сж използували всички гребци—3 реда гребла.

Най-голѣмата скорость на триремата подъ гребла не е била повече отъ 7—8 мили за кжси разстояния и 4—5 мили за дълги.

Обикновено скоростьта е била 3 мили. Атинскиятъ флотъ на Алкивиада (86 кораба) изминалъ 50 мили за 18 часа. При вѣтъръ сж използували и вѣтрилата, и е достигана до 5 и повече мили скорость.

Повъртливостьта на триремата се осигурявала съ две широки кърмила, които сж били две голѣми гребла, по едно за всѣка стена.

Понеже триремитѣ не сж могли да взематъ провизии за повече отъ 2—3 дни, то флотътъ билъ съпровожданъ отъ транспортни кораби.

Морскитѣ преходи се извършвали преимуществено при тихо море, защото триремитѣ не били много мореходни кораби, вследствие низкитѣ си стени и малко потъване.

Въ морския бой за оржжие били използувани въ кораба желѣзенъ или бронзовъ таранъ, у бойцитѣ—мечове и лжкове. Таранътъ билъ използуванъ така: отначало изпочупвали греблата на неприятелския корабъ, пресичали строя и при повърта удряли въ кърмата неподвижния неприятель. Освенъ това гърцитѣ снабдявали военнитѣ си кораби съ металически тежести, които били поставяни на стрела или на напрѣчника; при сближаване съ неприятелски корабъ, тази тежесть падала на палубата му или дъното и ги пробивала.

Боевиятъ флотъ е действувалъ или въ строй фронтъ или въ строй полуджга съ командующъ флота въ центъра; назадъ се намирали корабитѣ на резерва и транспортитѣ. Първиятъ строй е билъ удобенъ за проривъ въ строя на неприятелскитѣ кораби, за да разтрошатъ греблата имъ като действували съ лжкове. Вториятъ строй, при превъзходство въ числото на корабитѣ, е използуванъ за обхващане фланговетѣ на неприятеля.

Развитието на военния флотъ на гърцитѣ ,съвпада съ времето на грѣко-персийскитѣ войни.

Първиятъ походъ на персския царь Дарий (490 г. пр. Р. Хр.) завършилъ неуспѣшно. Той събралъ около 600 триреми и превозилъ въ Гърция голѣма армия, която гърцитѣ разбили при Маратонъ.

Водачътъ на народната партия въ Атина, Темистокълъ, предвиждалъ втора война съ перситѣ и убедилъ гърцитѣ да засилятъ флота си и да се сражаватъ по море; той предполагалъ правилно, че следъ поражението на персийския флотъ и неприятелската армия ще бжде въ безизходно положение. Гърцитѣ построили военно пристанище въ Пирея, създали военненъ флотъ отъ 280 триреми. Ксеркъсъ събралъ голѣмъ флотъ отъ 1,200 боеви и транспортни кораби.

Презъ време на бури потънали 400 персийски кораби. Гръцкиятъ флотъ съзнателно примамилъ персийския флотъ въ тѣснинитѣ, гдето се произвелъ морскиятъ бой (въ пролива на островъ Саламинъ).

Персийскитѣ кораби били голѣми по размѣри, но отстжпвали на гръцкитѣ въ маневреностьта. Тактиката на перситѣ се заключава въ поразяване неприятеля съ превъзходството на корабитѣ, като използували стрелитѣ безъ да отиватъ до абордажъ. Гърцитѣ успѣшно избирали позиция, разчитали на тараненъ ударъ и абордажъ; като използували маневренитѣ качества на корабитѣ си, тѣ прорязвали неприятелския строй, трошели съ таранитѣ греблата, правѣли крутъ повратъ и атакували едновременно нѣколко кораба, като имъ отнемали възможностьта да си помагатъ единъ другиму. Персийскиятъ флотъ билъ разбитъ, 200 отъ корабитѣ му били потопени, а друга часть взета въ пленъ.

Следъ победата при Саламинъ, гърцитѣ. подобрявали конструкцията на корабитѣ, строили арсенали за постройка на кораби, подготвяли опитни моряци и разработвали въпроси отъ областьта на тактиката. (Напримѣръ Ификритъ съставилъ тактика за таранния бой).

Въпросътъ за разположението на греблата въ корабитѣ на древнитѣ гърци и римляни интересува историцитѣ, но за това има нѣколко мнения. Да се поставятъ повече отъ 3 реда гребла е неудобно: а) при малкото потъване на корабитѣ, надводната имъ стена е била низка; б) греблата на горнитѣ редове биха били много дълги и мжчно би се намѣрилъ материалъ за изработването имъ и в) едновременото изправление на греблата се затруднявало.

За най-достовѣрно трѣбва да се признае, че отъ начало корабитѣ сж били упиреми — едноредни гребла, биреми—2 реда гребла и триреми—3 реда гребла. Съ увеличаване на корабнитѣ размѣри не е било възможно да се увеличаватъ редоветѣ на греблата, а увеличавали до 5 гребци на едно гребло и греблата разполагали въ единъ редъ. Споредъ историка Полибъ били строени кораби до 300 тона съ 300 гребци и 120 бойци. Въ 146 год. Гърция била присъединена къмъ Римъ.

Римъ и Картагенъ

Римъ отъ своето основаване въ 753 г. пр. Р. Хр. въ продължение на нѣколко столѣтия не се интересувалъ отъ морския флотъ.

Интересътъ на Римъ къмъ флота започналъ да се пробужда, когато Картагенъ измѣстилъ финикийцитѣ въ западното Срѣдиземно море, създалъ колонии въ Испания, на островъ Сардиния и завладѣлъ западната часть на островъ Сицилия.

Картагенъ развилъ голѣма колонизаторска дейность. Въ 510 г. пр. Р. Хр. картагенецътъ Ханонъ съ флотъ отъ 60 кораби обиколилъ западния брѣгъ на Африка, дошълъ до брѣговетѣ на Гвинея и открилъ по пжтя Канарскитѣ острови.

Картагенъ забогатѣлъ отъ колониитѣ и създалъ голѣмъ търговски флотъ и военни кораби. За завладяването на островъ Сицилия се сблъскали интереситѣ на Картагенъ и Римъ. Така възникнала първата пуническа война — 264 до 241 г. пр. Р. Хр. (пуни — древното название на картагенцитѣ). Поводъ за тази война е завземането на Месина отъ картагенцитѣ, които по този начинъ контролирали търговията на Римъ.

Римскиятъ сенатъ създалъ воененъ флотъ. Размѣритѣ на корабитѣ сж: дължина 31 м., широчина 5·5 м., потъване 1·2 м., водоизмѣстване 116 тона. Тѣ имали по 30 гребла въ единъ редъ и по 5 гребци на гребло, или всичко 150 гребци, 75 бойци и 25 моряци. Металическиятъ таранъ здраво се свързвалъ съ вълнорѣза.

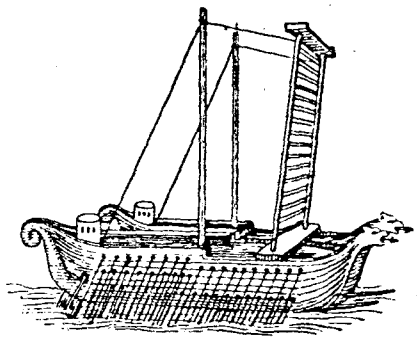
Въ 260 г. пр. Р. Хр. римскиятъ флотъ билъ готовъ и обслугитѣ обучени.

На носа корабитѣ имали шарнирна стрела съ закрепена къмъ нея платформа дълга 5·5 метра и широка 1·2 метра; на края на стрелата, завързана на вжже, се намирала островръха металическа тежесть. При сближаване съ неприятелскитѣ кораби стрелата съ платформата се спускала, и тежестьта падала и се забивала въ неприятелския корабъ, като го задържала, а следъ това римскитѣ бойци съ щитове преминавали върху неприятелския корабъ и въ ржкопашенъ бой победили картагенцитѣ. Въ морския бой при Мило близу до Месина римлянитѣ спечелили пълна победа.

Картагенцитѣ загубили 50 кораба. За победата решително значение имало нововъведението, неочаквано за картагенцитѣ. Следъ този бой действията се преустановили за 3 години, въ продължение на които Римъ и Картагенъ строили кораби. Военнитѣ действия се възобновили въ 256 г. пр. Р. Хр.. Римлянитѣ построили 330 кораби, а Картагенъ 350. Морската битка при Екионъ, следъ тази при Саламинъ е най важната въ древностьта. При Саламинъ победата бѣ спечелена съ увличането на неприятелския флотъ въ пролива, а при Екионъ имаше значение непредвидения отъ картагенцитѣ клиновъ строй на римската ескадра. Използуването на подвижнитѣ стълби позволило на римлянитѣ да употрѣбятъ бойцитѣ си въ абордажни действия, които играли важна роля за изхода на сражението. Картагенцитѣ загубили 30 кораби потопени и 64 взети въ пленъ; на римлянитѣ потънали 24 кораби и въ пленъ само единъ.

Трѣбва да се отбележи, че въ древнитѣ морски сражения само въ началото на боя се е спазвалъ строятъ, а после сражението се разбивало на отдѣлни схватки.

Изобщо въ продължение на 23 години война, за-



Самбукъ

гинали 500 римски и 450 картагенски кораби. Римъ завладѣлъ Сицилия и разширилъ политическото си и търговско влияние въ Срѣдиземно море. За защита на морскитѣ си пжтища въ Гърция, Египетъ и Мала Азия отъ далматинскитѣ и илирийски пирати, Римъ билъ принуденъ да притежава воененъ флотъ.

Несъмнено е, че у римлянитѣ до първата пуническа война военнитѣ кораби сж били малки и сж служели за охрана на крайбрѣжнитѣ съобщения.

На фигурата е показана римска бирема.

Поставянето на долния редъ гребла само въ носовата часть показватъ, че тя е направена по-пълна, а кърмата е заострена съ цель да се подобрятъ ходовитѣ качества на този типъ корабъ.

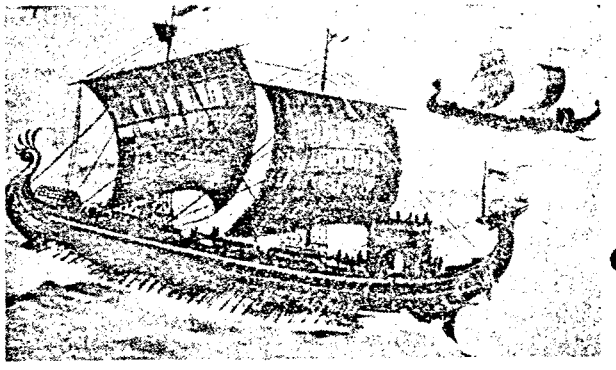
На фигурата е показана римска трирема отъ I вѣкъ пр. Р. Хр.. Тя има 3 реда гребла по дължината на различни височини, въ всѣки редъ по 10 гребла на стена.

Таранътъ е бронзовъ или дървенъ обшитъ съ желѣзо. Въ 218 г. пр. Р. Хр. започнала втората пуническа война. Тази война завършила съ миръ, споредъ който картагенцитѣ предали на римлянитѣ своя флотъ. После въ 149—146 г. пр. Р. Хр. следъ 3 годишна обсада римлянитѣ превзели и разрушили Картагенъ. Въ тази война военния флотъ, състоящъ се отъ 220 кораби оказалъ на римлянитѣ голѣма услуга, като не далъ възможность на Картагенъ да изпрати на Анибалъ войски, а отвлѣкълъ силитѣ на Картагенъ въ Испания.

Обсадата на Сиракуза е значително събитие въ древностьта отъ интересъ къмъ техническитѣ нововъведения, които сж употрѣбявали обсаждащитѣ и обсаденитѣ. Сиракуза е била защитена отъ къмъ морето съ високи стени и римлянитѣ, за да прехвърлятъ свои бойци

задъ стенитѣ на два кораба, залепени единъ до другъ, поставили на широка основа висока стълба. При подхождането на корабитѣ до стената, стълбата се отпускала съ помощьта на вжжето и бойцитѣ преминавали презъ стената.

По сжщия начинъ на корабитѣ поставяли дървени кули, въ които поставяли метателни машини и стрелцитѣ. Архимедъ е ржководилъ защитата на Сиракуза и е унищожавалъ римскитѣ кораби съ голѣми катапулти, които хвърляли тежки камъни и запалени сждове на голѣми разстояния.



Общъ видъ на римска бирема отъ I вѣкъ

Въ последующата епоха на римската история до войната на Цезаръ въ Галия (58—52 г. пр. Р. Хр.) и борбата на Октавиянъ съ Антони за обединението на Римъ като свѣтовна държава, въ строителството и тактиката на римския военно морски флотъ не се отбелязватъ усъвършенствувания. Не е имало голѣми морски сражения.

Римскитѣ боеви кораби по времето на Цезаръ били бързоходни съ еднородни гребла и се наричали либурни. Последнитѣ сж прототипъ на венецианскитѣ галери. Либурнитѣ достигали до 25 м. дължина, широчина до 8 метра и се движели съ вѣтрила. По това време корабитѣ имали желѣзни котви съ 4 лапи. Кърмилото още не било изнамѣрено.

Римлянитѣ сж използували брандери, т. е. кораби, напълнени съ запалителни вещества, запалвали ги и ги насочвали къмъ неприятелския флотъ. Историята споменава и употрѣбата на брандери въ морскитѣ боеве между флотитѣ на Юлий Цезаръ и Помпей.

Изнамирането и употрѣбата на по-добро оржжие измѣня и начинитѣ за водене на боя. Римската бирема имала 108 гребци, 25 моряци обслуга и 80 бойци. Размѣритѣ сж били — дължина 32 метра, широчина 5 м., потъване 1 метъръ съ водоизмѣстване 80 — 100 тона. Предъ бой обикновенно стожеритѣ и платната се снемали.

Въ морския бой при Акциумъ между флотитѣ на Антоний (200 голѣми кораби) и Октавий (260 леки бирем и либурни) била приложена нова тактика.

Вмѣсто абордажъ, който не можелъ да се приложи спрямо високобортнитѣ кораби на Антоний, римлянитѣ съ нѣколко либурни нападали и счупвали греблата на неприятелския корабъ и после го завладявали.

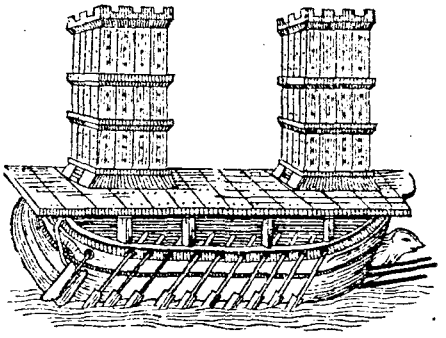
Въ продължение на 300 години отъ последующото сжществуване на римската империя нѣмало голѣми морски боеве и въ строежа на военни кораби не се внесли поражения, докато въ търговскитѣ кораби сж усъвършенствували вѣтрилата.

Римскиятъ философъ Сенека казва: „По-добъръ корабъ не е този, който е богато украсенъ съ фигури отъ слонова кость или има сребърен таранъ, а този, който е устойчивъ, водонепроницаемъ и издържливъ на влияние и послушенъ на вѣтъра".

Първитѣ мореходни карти, обосновани на научни данни по това време сж съставени въ 100 г. пр. Р. Хр. отъ Миринусъ въ Тиръ.

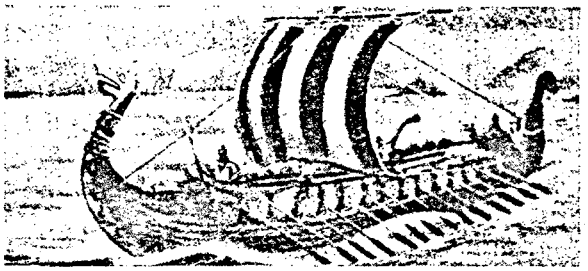
Североевропейски народи. Нормани

Народитѣ, които въ древността населяваха Скандинавия и Дания сж известни подъ името нормани. Тѣзи



Бойни кули на военен корабъ

силни и войствени племена отрано се запознали съ мореплаването и съ своитѣ кораби извършвали морски набѣги до съседнитѣ страни, като ограбвали невъоржженитѣ търговски кораби. Тѣ завладѣли северното крайбрѣжие на днешна Франция Тѣ проникнали и въ Срѣдиземно море, кждето едно отъ севернитѣ племена (вандали)



Общъ видъ на норманска дракара

основало на мѣстото на бившия Картагенъ своя държава, която имала голѣмъ флотъ.

Римскиятъ историкъ Тацитъ пише, че корабитѣ на норманитѣ имали еднаква форма на носната и кърмови части. Въ боя тѣ прибирали платната и съ особени куки хващали неприятелския корабъ.

За корабостроението на норманитѣ въ първитѣ столѣтия на настоящата епоха е известно малко.

Въ Дания е намѣренъ древенъ ботъ (V в. сл. Р. Хр.) дълъгъ 28 метра; въ 1882 година въ Кентъ (Англия) билъ намѣренъ богъ дълъгъ 20 метра, широкъ 4·5 метра съ единъ стожеръ.

Само къмъ VI и VII вѣкове може да се смѣта, че у норманитѣ се строятъ така наречените дракари (дрокми) съ 34 гребла на всѣка стена, дължина 30—40 метра. Носътъ и кърмата били украсени съ фигурата на дракони или нѣкой звѣръ, обшити съ блестящи медни листове.

В. П.

Заградитѣ мини въ сегашната морска война

Още на 28 декември 1939 г. англичанитѣ обявили, че сж започнали да поставятъ голѣмо отбранително минно заграждане въ района отъ Кинейрдъ Хедъ до устието на р. Темза на 8 мили отъ брѣга, въ видъ на ивици съ ширина по фронта 500 мили и дълбочина около 30 мили.

Поставянето на това минно заграждение се извършвало презъ месецъ януарий. Заграждането трѣбвало да осигури на транспортитѣ на неутралнитѣ държави надеженъ фарватеръ (широкъ около 6 мили) за плаване по протежение на английското крайбрѣжие. Този фарватеръ се е охранявалъ непрекжснато. Съ поставянето на голѣмото заграждане съ оставенъ крайбрѣженъ фарватеръ англичанитѣ се стремили да съсрѣдоточатъ търговското мореплаване въ Северното море по нѣколко фарватери, по които транспортитѣ е трѣбвало да се провеждатъ подъ охрана.

За първитѣ четири месеца отъ войната отъ англичанитѣ сж били поставени отбранителни минни заграждания въ три района:—въ близость на Френборо, въ устието на р. Темза и въ Дувърския проливъ. По такъвъ начинъ заграждането се простира покрай цѣлото източно крайбрѣжие на Англия — отъ Морей-Ферса до Даунсъ. Англичанитѣ считали тия заграждания за действителни противъ германскитѣ подводници, действуващи при английското крайбрѣжие по установенитѣ пжтища на крайбрѣжното търговско корабоплаване. Споредъ английското съобщение по своето протежение това заграждане превъзхождало „Великото заграждане въ Северното море", поставено отъ американцитѣ и англичанитѣ въ 1918 г.. Обаче то не можело да служи за защита противъ поставяне на магнитни мини отъ самолетитѣ въ прибрѣжнитѣ райони.

Следва да се счита, че съобщението на англичанитѣ за поставяне на такова голѣмо заграждание се явява преувеличено и очевидно до известна степень има за цель оперативна маскировка.

Презъ м. януарий англичанитѣ започнали да поставятъ активни минни заграждания въ германското крайбрѣжие.

Германия продължила да поставя при английското крайбрѣжие активни минни заграждания съ самолети и подводни лодки. Германскитѣ самолети поставяли магнитни мини на шестмилния фарватеръ край английския брѣгъ и при Шотландия. Германия обявила, че поставила мини предъ Ливерпулъ.

Поставянето на мини съ самолети се извършвало преимуществено въ свѣтли нощи, когато на самолета се удавала възможность да опредѣли своето мѣсто въ време на хвърляне на мината. Съ настжпването на тъмнината самолетитѣ излитали отъ базитѣ, презъ нощьта произвеждали миноставянето и на разсъмване се завръщали въ базитѣ си.

Съ цель за отбрана отъ германския флотъ били поставяни минни заграждания въ ивица отъ четири мили въ входа на Балтийското море. Въ Северното море били поставени минни заграждания на западъ отъ Догербанкъ.

Дания поставила минни заграждания въ входа на Гренъ-Зундъ между островитѣ Менъ и Фалстеръ, и въ входа на Вандерборгъ съ цель за охрана на своя неутралитетъ и за контролъ на търговското мореплаване.

Холандия обявила за поставено минно заграждане въ близость на холандското крайбрѣжие въ Тергейда.

Съ настжпването на зимата и учестяване на бурить количеството на откжснатитѣ отъ миннитѣ вжжета мини се е значително увеличило. Споредъ съобщение въ датскитѣ вестници, датскитѣ миньори отъ началото на воденето на войната на море унищожили 550 изплавали мини, въ това число 80 мини по западното крайбрѣжие на Дания.

Вълнитѣ изхвърлили мини и на западното крайбрѣжие на Норвегия.

Подъ влиянието на плаващитѣ ледове количеството на откжснатитѣ мини е порасло. Забелязани сж случаи на взривяване на мини отъ ледоветѣ. При брѣговетѣ на Дания ледоветѣ, намиращи се край брѣга, съ своето налѣгане сж взривали минитѣ въ крайбрѣжието.

Голѣмо количество откжснати мини се наблюдавало по брѣговетѣ на Англия. За борба съ такива мини англичанитѣ въоржжили специални кораби, личниятъ съставъ на които билъ длъженъ да разстрелва минитѣ. Тия кораби били предназначени да работятъ въ три района, гдето били открити най-много откжснати мини. На стражевитѣ кораби сжщо така се вмѣнявало въ дългъ да унищожаватъ изплавалитѣ мини чрезъ стрелба, тъй като намиращитѣ се на повърхностьта мини представлявали голѣма опасность за търговското корабоплаване.

Тѣхниятъ успѣхъ привлѣкълъ всеобщо внимание къмъ този типъ мини и къмъ срѣдствата за борба съ тѣхъ.

Особено силенъ билъ ефектътъ отъ тази мина, когато презъ м. декември 1939 год. се е взривалъ на германска магнитна мина английския линеенъ корабъ „Нелсонъ". Англичанитѣ дълго прикривали този случай и едва презъ м. февруарий отъ тѣхъ било съобщено, че ремонтътъ на кораба е завършенъ. Така, че по този начинъ „Нелсонъ" е билъ изваденъ отъ строя за срокъ около два месеца.

При брѣговетѣ на Холандия било открито ново германско минно заграждение. Германцитѣ гарантирали на норвежскитѣ и холандски търговски кораби безопасно плаване въ миниранитѣ райони.

Споредъ съобщение отъ Копенхагенъ, покрай датското крайбрѣжие се взривали 50 германски мини, откжснати отъ котвитѣ си и изхвърлени на брѣга между Менъ и Фалетербъ въ време на предвижване на леда въ лошо време.

Въ пролива на голѣмия Белтъ, освободилъ се въ края на мартъ отъ леда, били открити голѣмо число мини, откжснати отъ котвитѣ си (както изхвърлени на брѣга така и плаващи въ водата). Датскитѣ власти преустановили всѣкакво движение въ пролива. По източното крайбрѣжие на Англия били изхвърлени отъ вълнението 3 мини.

Холандски параходъ, пжтуващъ отъ Холандия за Дания, срещналъ по пжтя 10 изплавали мини.

Споредъ съобщение отъ Генуа, рибарить протралили въ генуезкото крайбрѣжие английски мини.

Отъ английското адмиралтейство било съоб-

щено, че е намѣрено срѣдство за магнитната мина и за борба съ нея.

Още на 22 ноември 1939 год. на англичанитѣ се удало да открияТъ и извадятъ германска дънна магнитна мина, поставена отъ самолетъ (английски разузнавателни кораби проследили въ лунна нощь германски самолетъ, когато хвърлилъ мина съ парашутъ). Въ течение на три месеца английскитѣ минни специалисти изучавали конструкцията на тази мина, и едва следъ това били съобщени съответнитѣ данни.

Споредъ съобщението на английскитѣ вестници, въ изследователната лаборатория на минно-торпедното училище въ Портсмутъ е било изработено специално приспособление, позволяващо на корабитѣ безпрепятствено да преминаватъ надъ поставенитѣ дънни магнитни мини. Принципътъ на действие на този приборъ се заключава въ размагнитване на кораба (дагаусизация): околовръстъ на кораба, на височина на долната палуба, се простира противоминенъ поясъ отъ проводници, презъ които се пуска токъ, неутрализиращъ магнитното поле на кораба дотолкова, че магнитнитѣ прибори на неконтактната мина не могатъ да заработятъ. Снабденъ съ такова приспособление корабъ безопасно преминава презъ минно поле отъ магнитни мини. Преимуществото на този противоминенъ корабъ се заключава въ възможностьта да се поставя на кораби съ различни размѣри. Установяването на пояса на океанския корабъ „Куинъ Елизабетъ“ е продължило около единъ месецъ; параходъ благополучно извършилъ плаването отъ Англия до Ню-Йоркъ.

Италианскиятъ печатъ описва дейностьта на противомагнитния поясъ иначе. Около корпуса на на кораба се простира вжженъ кабелъ, по който се пуска токъ. Подъ неговото действие се увеличава интензивностьта на корабното магнитно поле, вследствие на което произлиза взривъ на магнитната мина на разстояние, още преди преминаване на кораба върху мината. Недостатъка на този противоминенъ поясъ се заключава въ създаването на голѣма девиация на магнитния компасъ, затова се налага на транспортни и военни кораби, снабдени съ такива пояси, да бждатъ поставени жироскопични компаси.

Споредъ съобщението на французкия вестникъ „Танъ“ (отъ 10 мартъ 1940 год.) стотина английски кораби отъ търговския флотъ били снабдени съ немагнитни пояси, подобни на противомагнитния поясъ, съ който билъ въоржженъ „Куинъ Елизабетъ“. Нито единъ отъ тия транспорти, снабденъ съ такива пояси, не е потъналъ отъ взривъ на магнитна мина. Въоржжаването на корабитѣ съ немагнитни пояси (наричани „апарати на Госингъ“) отнемало отъ 4 до 7 дни. Поясътъ се състои отъ редъ проводници, обхващащи кораба. По тия проводници се пуска електрически токъ, който създава магнитно поле, взривающо магнитната мина на разстояние. Действието на тия пояси било изследвано и провѣрено въ английскитѣ военно морски институти.

Съ настжпването на пролѣтното лошо време количеството на откжснатитѣ мини се увеличило. Изплавали мини сж открити край брѣговетѣ на Белгия и Холандия. Голѣмо количество отъ изплавали мини се наблюдавало непосрѣдствено при Остенде. Мини били забелязани на 1,5 мили отъ плаващия маякъ Ванделяръ.

Английскитѣ и французки военни кораби поставили мини край брѣговетѣ на Норвегия; отъ тѣхъ били минирани три района: Статландъ, Бюдъ и Вестфиордъ. Постановката на тия загражданя била завършена на разсъмване на 8 априлъ 1940 г. Заградителитѣ, поставящи минитѣ, били прикривани отъ голѣмъ отредъ военни кораби.

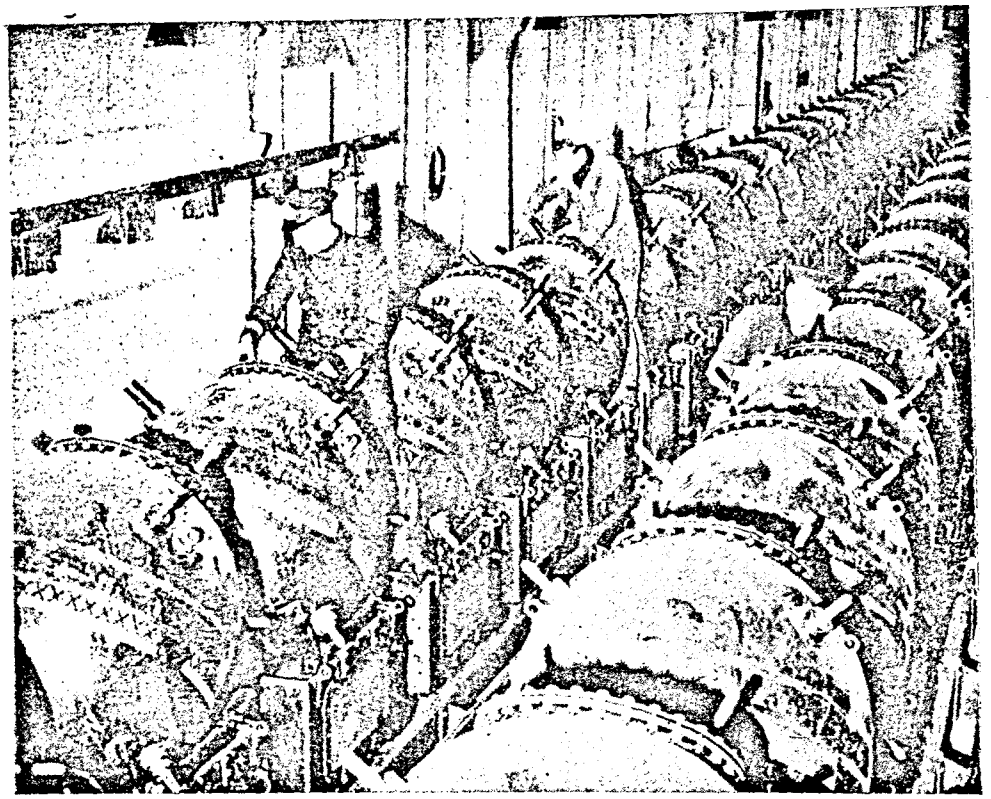
Споредъ съобщението на шведскитѣ вестници, минното заграждане въ Вестфиордъ почти напълно закривало входа и изхода на Нарвикъ. Заграждането на Кристансундъ и Стадъ закривало прохода въ фиорда въ най-вдадената въ морето часть на Норвегия. По такъвъ начинъ северна Норвегия се оказала отрѣзана отъ южната.

Минирането на норвежкото крайбрѣжие отъ англо-френцитѣ се явява като начало на военнитѣ операции, които се развиха въ Норвегия и Дания. Тѣзи събития сж достатъчно добре известни, и затова, незасѣгайки тѣхния ходъ, ний ще се спремъ само на въпроситѣ, имащи непосрѣдствено отношение къмъ приложение на минното оржжие въ скандинавскитѣ операции.

На 13 априлъ англичанитѣ открили въ Нарвикъ германско минно заграждание, което тѣ трѣбвало да форсиратъ при провеждането на военнитѣ действия въ района на Нарвикъ.

На 14 априлъ английското морско министерство обявило въ печата за постановката на минно заграждане въ Балтийско море и на подстжпитѣ къмъ него, освенъ района на шведскитѣ териториални води. Били оказани координатитѣ на четири минирани района. Съгласно това съобщение, миннитѣ загражданя се простиратъ отъ проливитѣ Скагеракъ и Категатъ надлъжъ покрай цѣлото балтийско крайбрѣжие на Германия, идвайки въ северно направление почти до Мемелъ. Обявяването на англичанитѣ за поставенитѣ мини въ Балтийското море намѣрило широкъ отзвукъ въ иностранния печатъ. Въ Съединенитѣ Щати считатъ, че това английско съобщение е блъфъ. Американцитѣ допускатъ само, че англичанитѣ сж могли да поставятъ незначително количество мини съ подводни лодки, преминали въ Балтийско море презъ Белтъ и Зундъ. Шведскиятъ печатъ изказва съмнение, че англичанитѣ сж могли въ такова кратко време да миниратъ указанитѣ отъ тѣхъ райони. Кораби, циркулиращи между Швеция и Германия, неоднократно сж преминали благополучно презъ района, гдето споредъ английското съобщение били поставени мини. Обаче въ втората половина на априлъ е отбелязанъ случая на повреждане на желѣзопжтния корабъ „Одионъ“ отъ взривъ на мина въ пролива на голѣмия Белтъ (корабътъ се движелъ отъ Нюборгъ къмъ Корсеръ).

Германскиятъ печатъ се отнася скептично къмъ възможностьта да се поставятъ отъ англичанитѣ мини въ Балтийско море, защото за тази цель тѣхнитѣ кораби би трѣбвало да минатъ презъ Белтъ и Зундъ, минирани отъ Германия и Дания. Все пакъ германцитѣ допускатъ, че известно количество мини биха могли да бждатъ поставени отъ единични английски подводни лодки, преминали въ Балтийско море; освенъ това тѣ считатъ, че мини могатъ да се поставятъ отъ английскитѣ самолети, вземащи отъ 3 до 5 мини. Обаче нито



Мини натоварени на единъ миненъ заградитель преди поставянето имъ.

подводни лодки, нито самолетитѣ биха били въ състояние да поставятъ загражданія на дължъ по цѣлото германско крайбрѣжие. Въобще германцитѣ обявили въ печата, че тѣ считатъ поставянето на мини отъ англичанитѣ отъ Килъ до Мемелъ за невѣроятно.

Достовѣрностьта на англійското съобщение, за миниране на Балтійско море предизвиква голѣмо съмнение, тъй като поставянето на такова загражданe изисква голѣмо количество мини и кораби за тѣхното поставяне и е неизпълнимо въ такъвъ кратъкъ срокъ. Освенъ това възможностьта за преминаване на англійскитѣ кораби презъ Белта и Зундъ е малко вѣроятно, защото последнитѣ се охраняватъ и контролиратъ отъ германскитѣ военни кораби.

Минното загражданe играе голѣма роля само въ този случай, когато то се намира подъ постоянно наблюдение и охрана. Осжществяването на това условие по отношение на заграждането въ Балтійско море (ако даже се признае за достовѣрно англійското съобщение) се явява за англичанитѣ неизпълнимо.

Англичанитѣ обявили въ печата за поставени минни загражданія отъ холандското крайбрѣжие до Норвегия. Едно отъ тия загражданія напълно пресича входа на Вестфиордъ, на северния край на който е разположенъ Нарвикъ, друго загражданe охранява подхождането къмъ Нарвикъ отъ северъ. Цельта на тия минни загражданія е да се охранява подхождането къмъ пристанището Нарвикъ; въ частность загражданія сж били поставени съ цель да препятствуватъ нападението на германски подводни лодки върху англійскитѣ военни кораби, действуващи въ района на Нарвикъ.

Отъ изложеното се вижда, че даннитѣ за водението на минната война сж се силно разширили. Обаче, следва да се счита, че англійското съобщение за поставяне на мини въ Балтійско море, въ проливитѣ и отъ Холандия до Норвегия е въ значителна степень преувеличено и въ известенъ размѣръ се явява като оперативна маскировка.

Споредъ англійския вестникъ „Илюстровани лондонски новини“ брой 5270 отъ 8 априлъ, на на англійския флотъ била поставена задачата да минира около 100,000 квадратни мили въ Северно море, Скагеракъ и Балтійско море. По своята площь тия минни загражданія трѣбва да надхвърлятъ 3 пжти общата площь на загражданията, поставени отъ двете воюващи страни въ войната 1914—1918 год. Най-после трѣбва да бждатъ поставени загражданія, които да се простиратъ на 100 мили презъ Белта между заетитѣ отъ Германия датски острови Зеландъ и Фюненъ и по-нататъкъ по протежение на германското крайбрѣжие почти до Мемелъ. Споредъ англійския оперативенъ планъ, тия загражданія трѣбвало да прѣчатъ на движението на германскитѣ кораби отъ Килъ, Любекъ, Варнемюнде и други пунктове. При това въ Скагеракъ се предвиждало свободенъ проходъ съ широчина 20 мили за търговското корабоплаване на неутралнитѣ държави. Заграждането не трѣбва да обхваща нито шведски, нито холандски териториални води.

На 11 май 1940 год. англійското адмиралтейство обявило за поставено минно загражданe, простиращо се отъ района на Бергенъ до района по-северно отъ Намсосъ.

Англійскитѣ загражданія въ Скагеракъ и Категатъ не сж изиграли голѣма роля. Транспортитѣ-

благополучно преминавали презъ обявенитѣ опасни райони. Очевидно е, че количеството на минитѣ, поставени отъ англий(китѣ подводни заградители, е било твърде незначително.

Англичанитѣ продължили да усилватъ минната отбрана на своето крайбрѣжие въ опредѣленитѣ най-важни стратегически пунктове. Тѣ сж създали укрепени райони въ новитѣ военноморски бази въ Шотландия. Въ укрепения районъ при устието на р. Клайдъ сж поставени заграждания, имащи назначението да възпрепятствуватъ проникването на германскитѣ подводни лодки. По-нататъкъ, съ цель за отбрана отъ възможни удари на противника, англичанитѣ предполагатъ да минирατъ цѣлото свое крайбрѣжие, съ изключение на входоветѣ въ отдѣлни пристанища.

Въ първитѣ числа на май англійскитѣ подводници поставили минни заграждания задъ предѣлитѣ на шведскитѣ териториални води въ западното крайбрѣжие на Швеция. Отъ взривъ на тия заграждания загинаλъ единъ германски стражен корабъ.

Още въ края на априлъ 1940 г. Германия известила правителството на Швеция, че отъ нея сж поставени минни заграждения въ предѣлитѣ на шведскитѣ териториални води предъ входоветѣ на главнитѣ пристанища, разположени въ Скагеракъ.

На 10 май 1940 г. германското радио съобщило, че германскиятъ флотъ е миниралъ проходитѣ къмъ белгийскитѣ и холандски пристанища.

Въ време на боевитѣ операции на германския флотъ при холандското крайбрѣжие германскитѣ самолети хвърлили мини въ залива на Еймейденъ.

Две холандски подводни лодки били преведени отъ миночистачи презъ германското минно заграждание въ Англия.

Германскитѣ самолети и подводни лодки продължили да поставятъ минни заграждания на прибрѣжнитѣ фарватери при англійскитѣ пристанища и базитѣ по източното крайбрѣжие на Англия.

Англичанитѣ отбелязватъ нѣколко случая на минни заграждания въ фарватеритѣ и то скоро следъ произвеждане на миночистачнитѣ работи. Това показва, че германскитѣ подводни заградители сж изчаκали прочистването отъ англійскитѣ миночистачи и следъ тѣхъ сж поставили нови мини.

Германцитѣ продължили да поставятъ мини съ подводници и самолети при Нарвикъ.

На 6 май 1940 г. въ Категатъ се взривалъ на мина англійски подводникъ. Получилъ голѣма повреда, той билъ принуденъ да изплава и билъ заловенъ отъ германскитѣ самолети и кораби.

На 9 май шведското правителство обявило, че шведскиятъ флотъ миниралъ входа къмъ Стокхолмъ. Вестницитѣ публикували границитѣ на поставеното минно заграждение.

Споредъ съобщение отъ Букурещъ, гръцки нафтенъ танкъ е открилъ въ района на Босфора, изплавала на повърхностьта на водата мина.

Въ края на май англійски кораби произвели миночистачни работи въ района на Суецкия каналъ.

Работата по разоржжаването даже на своитѣ мини се счита отъ англійския флотъ опасне; за изпълнение на тази работа започнали да се плащатъ премии и награди.

Въ връзка съ недостига на миночистачи, изпитванъ отъ англійския флотъ, 22 нови торпедоносци отъ малко водоизмѣстване били превъоржжени въ миночистачи.

Борбата за прекратяване на германския подвозъ презъ Скагеракъ се водѣла интензивно, но споредъ признанието на самитѣ англичани не е дала очаквания резултатъ. Недостатъчната плътность на англійскитѣ минни заграждания и благоприятното географическо положение осигури непрекжснатото постжпление на германскитѣ подкрепления въ Норвегия. Въ тия операции загуби въ транспортни кораби понесли двете страни, загубитѣ обаче въ боеви кораби били главно къмъ страната на Англия.

Съ цель за отбрана на своето крайбрѣжие италианското правителство реши да минира, освенъ прибрѣжната ивица отъ 12 мили, следнитѣ райони: на западъ Срѣдиземно море—отъ 10^0 източна дължина, отъ крайбрѣжието на Тунисъ, до 38^0 северна ширина, на източно Срѣдиземно море — отъ 15^0—20^0 източна дължина, отъ крайбрѣжието на Сицилия до 36^0 северна ширина, на северъ—отъ 38^0 северна ширина до 10^0 източна дължина, до крайбрѣжието на Сицилия; на югъ до точката на пресичането 35^0 северна ширина и 15^0—20^0 източна дължина и до Расъ Агадина (граница между Либия и Тунисъ). Корабитѣ, отиващи въ италианскитѣ и албански пристанища, а сжщо така и въ италианскитѣ колонии, трѣбва да искатъ лоцманъ. Италианското правителство предлага сжщо така на неутралнитѣ търговски кораби да използуватъ Месинския проливъ.

Споредъ съобщението на американския печатъ, Италия поставила минни заграждания въ гръцки води, съ цель да се създадатъ затруднения за търговското корабоплаване между Гърция, Турция, Сирия и Етиопия.

Чърчилъ въ своята речь на 26 юний, относно организацията на минната отбрана на англійскитѣ крайбрѣжия забелязалъ, че англичанитѣ разполагатъ въ голѣмата система минни полета съ безопасни проходи, презъ които могатъ да минаватъ само корабитѣ на англійския флотъ. Ако противника направи опитъ за прокарване на проходъ презъ тия заграждания, то англійскиятъ флотъ ще унищожи неговитѣ миночистачи и охраняващитѣ го кораби. По такъвъ начинъ въ системата за отбрана на своето крайбрѣжие англичанитѣ придаватъ голѣмо значение на миннитѣ заграждания.

Англичанитѣ обявили за минирана зона цѣлото източно крайбрѣжие на Англия и Шотландия. Обаче площьта за тази зона е толкова голѣма, че възможностьта да бжде заградена плътно даже за 10 месеца на водене война е било съмнително. Вѣроятно е, че надеждно минно заграждение иматъ само отдѣлни най-важни райони на крайбрѣжието.

При евакуацията на англо-френскитѣ войски отъ Белгия и Холандия отъ англійскитѣ миночистачи се е изпълнявала голѣма работа по обследване на входоветѣ въ базитѣ, които презъ всичкото време сж били минирани отъ германскитѣ самолети. Миночистачитѣ работили при тежки условия, подхвърляйки се почти непрекжснато на атаката на германскитѣ хвърчила. Презъ време на действие при белгийско-холандското крайбрѣжие германскитѣ самолети сж хвърлили нѣколко десетки магнитни мини. Обаче на тия мини не се взривалъ нито единъ англійски воененъ корабъ; загиналъ е само единъ неутраленъ търговски корабъ, който не билъ въоржженъ съ противомагнитенъ кабелъ. (следва)

Инж. Веселинъ Савовъ

Една лѣтовищна и спортна необходимость за Варна

Развитието на Варна като голѣмо лѣтовище като голѣмъ пристанищенъ, корабостроителенъ и търговски градъ, а сѫщо и засилването на морския спортъ обуславятъ нуждата отъ отдѣлно, особено пристанище за лѣтовищни и спортни цели.

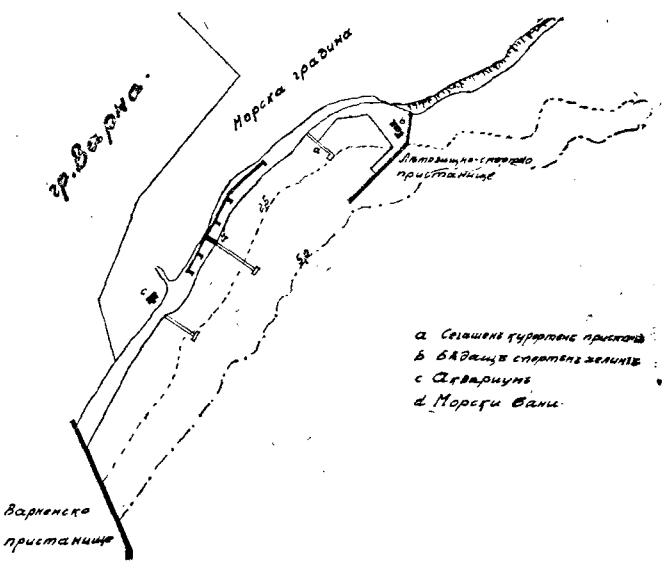
Обединена България, за да подчертае историческото си право на народъ, следъ като е стигнала до заветното Бѣло-море, а сѫщо и поради обстоятелството, че 3/4 отъ границитѣ ѝ сѫ водни, трѣбва да насочи своитѣ усилия къмъ морето и Дунава, да създаде собствено корабоплаване и съ това да догони пропуснатото презъ вѣковетѣ развитие като морска държава. Само това, обаче, не е достатъчно. Трѣбва да се положатъ усилия и за приобщаването къмъ морето на по-възможность по-широки народни маси, за да станемъ наистина морска държава. Това трѣбва да стане, освенъ чрезъ поощряване на търговското корабоплаване, нуждата отъ което се правилно схвана презъ последнитѣ предшествуващи войната години, още и чрезъ насърдчаване и подпомагане на дребнитѣ сѫществувания, като лодкари, рибари и притежатели на малки плавателни сѫдове, които живѣятъ отъ морето. Съ това се създава поминъкъ на доста хора, а сѫщо и една морска срѣда, отъ която най-вече ще излизатъ моряцитѣ за нашия военененъ и търговски флотъ.

И това, обаче, е недостатъчно. Трѣбва всѣчески да се поощри и развие и водниятъ спортъ, като плуване, гребане и вѣтроходство. Нѣма да се спираме върху непосрѣдствената полза отъ това спортуване, познато като едно отъ най-полезнитѣ. Въ случая ни интересува и друга страна на този въпросъ, която засѣга бѫдещето на България като морска страна. Това е приобщаването къмъ морето на младежи, които по занятие нѣма да бѫдатъ моряци, нѣма да живѣятъ отъ него, особено на срѣдношколската и университетска младежъ, срѣдата, отъ която ще излизатъ бѫдещитѣ управници на страната. Ако тѣ познаватъ добре морето и сѫ го обикнали, то тѣ никога нѣма да забравятъ какво то представлява за страната и правилно ще могатъ въ последствие да преценяватъ всичко, що се отнася до морето. Това е особено важно, като се има предвидъ, че отъ морскитѣ кржгове, поради естеството на професията, рѣдко излизатъ ржководни политически лица.

Насърдчаването на дребното корабоплаване и водния спортъ трѣбва да стане, разбира се, въ всички крайбрѣжни селища, но на първо мѣсто въ Варна, най-голѣмиятъ нашъ краймо́рски градъ. Тукъ то трѣбва да се изрази между другото и въ постройката на отдѣлно пристанище за лѣтовищни и спортни цели, нуждата отъ каквото вече се чувствува, а следъ привършването на войната, когато морскитѣ съобщения се нормализиратъ, тя ще стане остра по много причини.

Водниятъ спортъ, главно гребането и вѣтроходството, въ Варна се упражнява изключително отъ членоветѣ на Морския спортенъ отредъ, който има хелингъ и стоянка за лодки въ варненското пристанище и плувенъ басеинъ при малкия южен вълнолом на сѫщото. Хелингътъ е малъкъ и неудобенъ, а мѣстото не позволява постройката на по-голѣмъ и удобенъ, безъ какъвто не може да се мисли за насърдчаване на този спортъ. Въ близко бѫдеще, при довършването на пристанището споредъ изготвенитѣ планове, ще се наложи неговото изнасяне вънъ отъ района на пристанището, тъй като мѣстото му не е тамъ. Пристанищния басеинъ, колкото и удобенъ да бѫде, поради запазеното си положение, той, обаче, не е мѣсто за воденъ спортъ, особенно ако последниятъ се развие въ по-голѣмъ размѣръ, което трѣбва да стане, защото корабоплаване и спортуване ще си взаимно пръчатъ.

Плувниятъ басеинъ е много неудобно поставенъ въ пристанището. Обстоятелството, че водата въ пристанището се силно замърсява отъ нечистотитѣ, изхвърляни отъ параходитѣ, изключва по начало какъвто и да било плувенъ спортъ. Тѣзи причини налагатъ своевременното изнасяне на хелинга и плувния басеинъ вънъ отъ пристанището, на друго мѣсто, кѫдето ще могатъ да се създадатъ най благоприятни условия за водния спортъ и не



Проектъ за лѣтовищно и спортно пристанище въ гр. Варна

говото голѣмо бѫдеще развитие. Като най-подходяще за цельта мѣсто ние смѣтаме, че е заливчето въ морската градина между лѣтовищната скеля и „Граниченъ кѫтъ", и то по следнитѣ причини: а) красивата околность е най-подходяща срѣда за спортуване, което ще става преимущественно предъ банитѣ и морската градина, следователно предъ очитѣ на много хора, мѣстни и лѣтовници, и така самото спортуване ще послужи за пропаганда на този спортъ. б) Връзката съ града е много добра, — особено важно е, че това мѣсто е най-близко до срѣднитѣ учебни заведения въ града, отъ които излизатъ преимущественно спортиститѣ. в) Мѣстото позволява бързо, удобно и лесно излизане и приставане на лодкитѣ, както и тѣхното лесно и бързо прибиране при внезапно влошаване на времето. г) Най-после много важно е и обстоятелството, че това мѣсто е особено подходящо за постройката на лѣтовищно пристанище, което неминуемо нѣкога ще бѫде построено поради естественото развитие на Варна като лѣтовище.

До преди първата свѣтовна война, движението на лодкитѣ ставаше изключително между пристанището и Карантината[1]), отчасти и Галата. Следъ войната западането на града въ търговско отношение и издигането му като първостепенно лѣтовище наложи разрастването на това движение, като започнаха да се употрѣбяватъ и малки моторни сждове—нѣщо, което въ случая е особено важно, поради измѣстването на неговия центъръ отъ пристанището въ Морската градина — естествения лѣтовищенъ центъръ. Поради голѣмия брой на излетнитѣ крайморски кжтове като Калиакра, Балчикъ, Златнитѣ пѣсъци, Св. Константинъ, р. Тича (Камчия), хижа „Родни балкани", Галата, Карантината, с. Бѣлево (Гебедже), Звездица, — движението въ тѣзи направления е значително и то се обслужва главно отъ малки моторни сждове. Следъ свършването на войната, когато се нормализиратъ съобщенията, трѣбва да се очаква голѣмо засилване на движението, едно поради обстоятелството, че развитието на Варна като лѣтовище далечъ още не е завършено, и второ, поради похвалнитѣ усилия, които полага Дирекцията на воднитѣ съобщения, като създава излетни кжтове и удобства за тѣхното посещаване. Сигурно въ бждаще ще се включатъ като такива и устието на р. Батова (с. Екрене), Бѣла и Обзоръ, а сжщо и нѣкои други по брѣга на Варненското езеро. Ако въ повечето отъ изброенитѣ излетни кжтове сж достатъчно построенитѣ скели-пристани, то въ Варна, въ Морската градина — началото и края на всѣки морски излетъ — сжществуващата скеля-пристанъ е недостатъчна и не дава необходимитѣ удобства. Самото мѣсто на скелята е много добре избрано и едва ли е мислимо по-добро, но на това мѣсто трѣбва да се построи истинско пристанище, което да отстрани сегашнитѣ неудобства при прехвърляне на пжтници при вълнение и да представлява сигурна стоянка за лодкитѣ и моторницитѣ при бурно време, които сега трѣбва да се криятъ въ пристанището, кждето завбждеще или нѣма да има мѣсто, или пъкъ ще заематъ такова, необходимо за други нужди. Освенъ това тѣ трѣбва да изминаватъ излишенъ пжть, а при внезапно влошаване на времето, особено нощно време, тѣхното сигурно приютяване е невъзможно. Постройката на едно пристанище въ Морската градина за вбждеще сигурно ще се наложи, обаче то ще представлява едно извънредно сполучливо разрешение, понеже ще задоволи едновременно и спортнитѣ и всички лѣтовищни нужди на голѣмото лѣтовище Варна. Не се съмняваме, че то ще струва доста срѣдства, обаче неговата постройка може да стане на етапи, съобразно съ нуждитѣ.

Пристанището се очертава както следва: отъ брѣга при „Граниченъ кжть" започва вълноломъ вървящъ успоредно съ брѣга, докато закрие добре сегашната скеля, която впоследствие ще трѣбва да се превърне въ кейова стена, откждето ще тръгватъ и пристигатъ всички сждове. Така образуваниятъ басеинъ ще служи за стоянка на корабитѣ. Ще бждатъ умѣстно по-отдалечената отъ кея (стена) часть да се отреди изключително за спортнитѣ сждове, кждето да се построи и хелингъ. Самиятъ басеинъ ще може да се използува като плувенъ такъвъ при лошо време. Нѣкжде по вълнолома ще се направи и кулата за скачане. Пристанътъ ще бжде удобно мѣсто и за произвеждане на плувни състезания, които при добро време ще ставатъ предъ вълнолома, а при лошо въ басеина. Поради обстоятелството, че въ пристанището ще се приютяватъ малки сждове, не е нуждна голѣма дълбочина, нѣщо, което ще поевтини постройката. Достатъчно сж дълбочини отъ 1·50 до 3 метра. Мѣстото е достатъчно запазено отъ високитѣ брѣгове отъ всички вѣтрове отъ къмъ брѣга, а вълнолома и кейовата стена ще го запазятъ отъ вълнение отъ каквато и да било посока.



Морскиятъ брѣгъ край Варна

Приложената скица е само идейна. Разработването на проекта е работа на колегитѣ отъ Дирекцията на воднитѣ съобщения, които ще дадатъ сигурно отлично разрешение, вземайки подъ внимание мнението на морскитѣ кржгове. Не се съмняваме, че ржководнитѣ лица на Дирекцията, които полагатъ толкова грижи за развитието и всестранното подпомагане на нашето корабоплаване, ще преценятъ правилно нуждата отъ това пристанище

1) Нарочно употрѣбявамъ старото име Карантина. Новото „Лазуренъ брѣгъ" е несполучливо, понеже думата лазуренъ не е българска. Би трѣбвало да се нарече „Синь брѣгъ".

и ще се заематъ съ неговото осжществяване, макаръ че на службата предстоятъ и други важни строежи.

Не се съмняваме, че въ това направление ще окажатъ, ако е нужно, материална помощъ и организациитѣ, заинтересовани въ морското и спортно развитие на страната — Морскиятъ сговоръ и „Бранникъ". Сигурно и варненската община, заинтересована въ издигането на града като лѣтовище, ще подпомогне това начинание. Сегашния моментъ е особенно важенъ за принципно приемане на този проектъ, защото предстои изработването на общъ градоустройственъ планъ отъ проф. Мусманъ, а това пристанище трѣбва да има органическа връзка съ града.

Нека се надѣваме, че съ общи усилия въ най-близко бждеще ще бжде осжществено едно полезно и необходимо за Морска България дѣло.

Врѣхлитащитѣ лодки — новото орждие въ морската война

Атакуването на намиращитѣ се въ добре защитени опорни срѣдища неприятелски бойни и търговски кораби се счита за твърде трудно и опасно действие на море, тъй като входоветѣ за пристанищата сж преградени съ всевъзможни нѣколкоредни препятствия.

Безспорно че атакуването на кораби, намиращи се неподвижни на котва или вързани въ пристанището, е най-разумното, но и оправдателно за даденитѣ отъ атакуващия жертви. За това въ почти всички голѣми морски държави, както въ миналото, така и въ настоящето време, широко сж използували техническитѣ нововъведения и възможности за постройката на необходимитѣ атакуващи морски бойни срѣдства, пригодени за преминаване на преградитѣ, съ които сж защитени неприятелскитѣ пристанища.

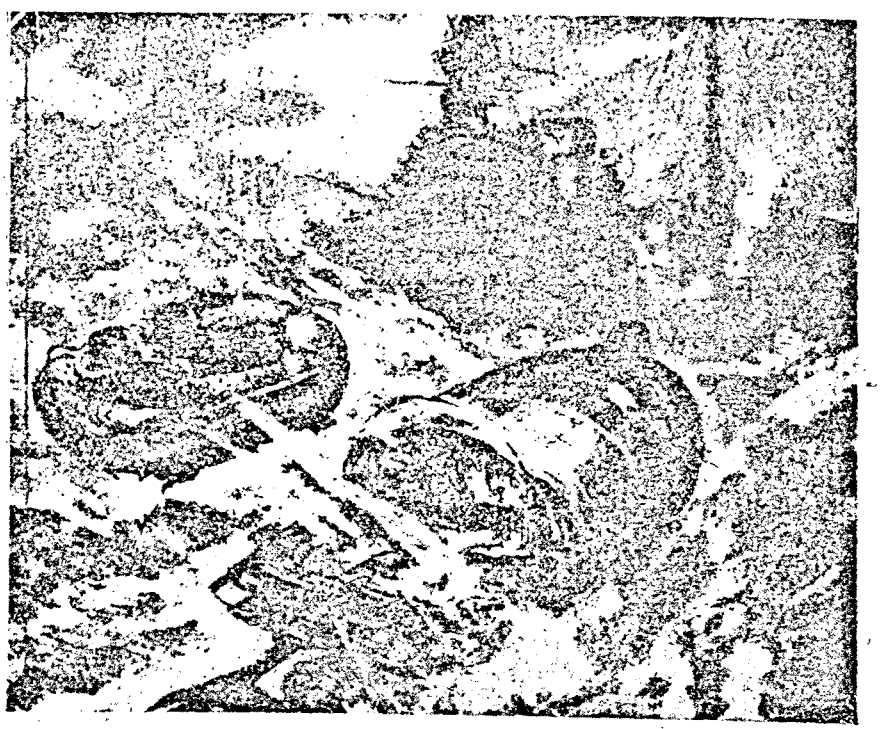
Тия нови срѣдства за борба на море сж известни подъ общото наименование врѣхлитащи бойни срѣдства или лодки, тъй като се отличаватъ съ бързината си, внезапни и врѣхлитащи действия върху вражескитѣ кораби.

Въ настоящето време подобни срѣдства за водене на морската война притежаватъ Япония и Италия.

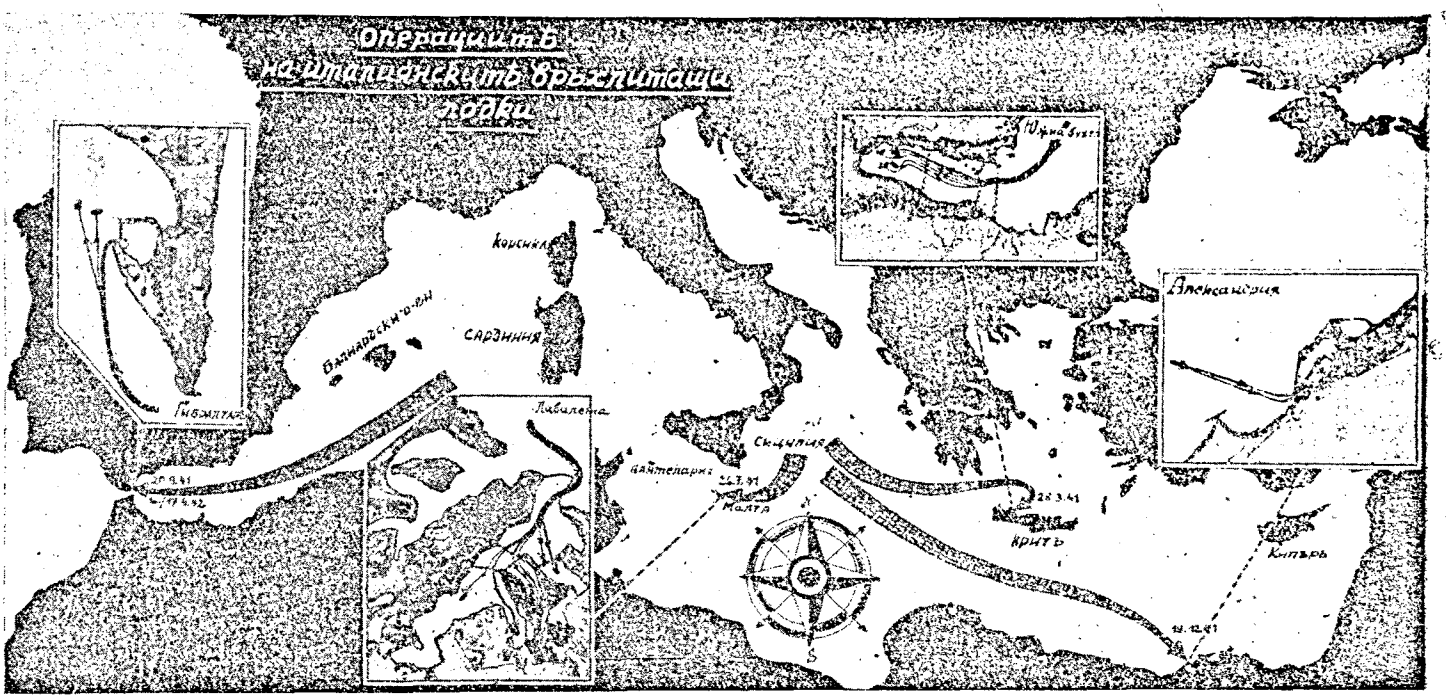
Малкитѣ японски подводници, обслужвани само отъ по двама души, чийто сжществуване бѣ запазено въ пълна тайна, станаха известни едва съ започването на настоящата японо-американска война, предимно съ атакуването на морското опорно срѣдище на Съединенитѣ щати въ Хавайскитѣ острови — Пърлъ Харбъръ. Постигнатитѣ резултати отъ тия внезапни и бързи действия сж известни. Относно вида, устройството и начинъ на използуване на тия малки японски подводници се дадоха достатъчни сведения въ нашитѣ морски списания.

За италианскитѣ врѣхлитащи бойни срѣдства за борба на море, за врѣхлитащитѣ лодки, обаче, които се считатъ за ново орждие въ настоящата морска война, липсватъ необходимитѣ подробни сведения. Въ чуждестранния печатъ се даватъ описания само на извършенитѣ отъ италиянскитѣ врѣхлитащи лодки действия срѣщу английскитѣ опорни срѣдища въ Срѣдиземно море, безъ да се отбележи, обаче, нѣщо относно тѣхното устойството, начина на движението и използуване на тия лодки.

Отъ сжществуващитѣ скици може да се опредѣли, че тия лодки сж съвършенно малки и се обслужватъ



Врѣхлитащи лодки



Действията на италианскитѣ връхлитащи торпедни лодки при проникването въ залива Зуда на островъ Критъ пристанищата на Александрия, Ла Валета и Гибралтаръ.

отъ единъ човѣкъ, който направлява връхлитащата лодка къмъ непосрѣдственъ ударъ въ неприятелския корабъ и, въ последния мигъ твърде близо до кораба, когато е напълно сигурно, че лодката непременно ще се удари въ цельта, чрезъ действието на съответното механически устройство човѣкътъ заедно съ командното мѣсто, представляващо гумена лодка, отхвръква на страни и пада въ водата. Връхлитащата лодка, чиято носова часть е изпълнена съ взривно вещество, продължава своето действие и се взривава въ неприятелския корабъ, като го потопява или му нанася тежки повреди.

Намиращиятъ се въ гумената лодка водачъ на връхлитащата лодка, подъ прикритието на нощьта се отдалечава съ гребане и се спасява отъ другитѣ леки бойни кораби, придружаващи и въвеждащи въ действие връхлитащитѣ торпедни лодки.

Естествено, че подробности по устройството на това ново срѣдство за борба на море, по понятни причини, не могатъ да бѫдатъ дадени.

За пръвъ пѫть италианцитѣ използували подобни бойни срѣдства презъ миналата война съ атакуването на австро унгарското пристанище Пола на 14 май 1918 г. презъ нощьта!

Лодката била незабелязано доведена на влѣкало отъ единъ изтрѣбителъ до самото пристанищн, отгдето самостоятелно и съ собственъ ходъ предприела проникването въ вѫтрешностьта на пристанищния басеинъ. Лодката успѣла благополучно да премине презъ четиритѣ реда препятствия заграждащи входа, когато обаче се опитала да преодолѣе последното, пето препятствие, била открита отъ намиращия се на стража корабъ и била унищожена чрезъ артилерийска стрелба. Въпрѣки тоя неуспѣхъ, починътъ за използуването на подобенъ родъ лодки не билъ изоставенъ. Построена била нова лодка, съ която презъ нощьта на 1 ноември 1918 г. билъ атакуванъ и потопенъ въ пристанището Пола австро-унгарския линеенъ корабъ „Верибусъ Унитисъ".

Тоя постигнатъ успѣхъ, а главно сѫществуващитѣ стратегически обстоятелства въ Срѣдиземно море, нало жили развитието на тия италиански бойни срѣдства за действие срещу неприятелскитѣ опорни срѣдства, които въ настоящата война се оформили като връхлитащи лодки,така успѣшно използувани отъ италиянския боенъ флотъ.

Първитѣ сведения за сѫществуването и действията на връхлитащитѣ италиански торпедни лодки се дадоха отъ английска страна. Бившиятъ главенъ губернаторъ на Малта, съръ Едуардъ Джаксонъ съобщилъ на единъ турски дописникъ, че италианскитѣ връхлитащи бойни срѣдства сѫ малки лодки обслужващи отъ единъ човѣкъ. Лодката съ малка скорость преминавала препятствията и проникнала въ пристанището. Следъ избирането на цельта водачътъ на лодката насочва последната къмъ кораба. Съ натискането на единъ лостъ, лодката полита съ свѣткавична бързина, подобно на торпедо напредъ и съ сигурность се удря въ цельта, а човѣкътъ отскача съ своята гумена лодка-седалище въ страни.

Тия сѫ сведенията за първоначалния видъ на връхлитащитѣ торпедни лодки, които италианцитѣ използували за действията си срещу островъ Малта. Предполага се, че настоящитѣ италиански връхлитащи торпедни лодки сѫ още повече усъвършенствувани и иматъ другъ видъ и срѣдства за борба.

За пръвъ пѫть презъ настоящата война връхлитащитѣ лодки били използувани за действия срещу корабитѣ въ залива Зуда, на островъ Критъ. За да се нанесе ударъ на английското корабоплаване между Египетъ и гръцкитѣ пристанища, на 28 мартъ 1941 г. презъ нощьта, италиански връхлитащи торпедни лодки преминали презъ сѫществуващитѣ препятствия и атакували намиращитѣ се на котва, въ залива Зуда неприятелски кораби. Кръстосвачътъ „Йоркъ", два товарни кораба и единъ петролопревозвачъ били потопени.

На 26 юлий 1941 год. връхлитащитѣ лодки извършили прорывъ на пристанището Ла Валета на островъ Малта, гдето потопили три търговски кораба и единъ петролопревозвачъ. Атакуващитѣ лодки били до-

ведени и подкрепени отъ италиански торпедни лодки. Последнитѣ при оттеглянето си били нападнати отъ английски изтрѣбители, съ които завързали сражение. Единъ английски изтрѣбитель билъ засегнатъ отъ торпедо и впоследствие потъналъ. Две италиански торпедни лодки сжщо били потопени.

Забележителното въ действията на врѣхлитащитѣ торпедни лодки срещу Малта било, че тѣ сж успѣли да преминатъ презъ многобройнитѣ и съвременни защитни срѣдства на пристанището Ла Валетъ.

На 20 септемврий 1941 год. презъ нощьта италианскитѣ врѣхлитащи торпедни лодки преминали презъ защитнитѣ прегради и проникнали въ предпристанището и вжтрешното пристанище на английската морска крепость Гибралтаръ, гдето потопили спомагателния кръстосвачъ „Дурханъ", три кораба за превозъ на течни горива и единъ за вода.

Презъ нощьта на 18 срещу 19 декемврий 1941 г. вило атакувано пристанището на Александрия, гдето италианскитѣ врѣхлитащи торпедни лодки успѣли да проникнатъ и повредили тежко двата английски линейни кораба „Кралица Елизабета" и „Валиантъ".

На 16 и 17 септември 1942 год. презъ нощьта врѣхлитащитѣ лодки извършили последователно две проникивания и атакувания на корабитѣ въ пристанището на крепостьта Гибралтаръ, гдето потопили 6 търговски кораба и повредили тежко множество други.

Извършенитѣ нѣколко проникивания и смѣли действия на италианскитѣ врѣхлитащи лодки въ добре защитенитѣ и обилно прегради съ препятствия английски пристанища въ Срѣдиземно море свидетелствуватъ за голѣмата стойность на новия видъ оржжие за водене войната на море и сж показали, че британскитѣ кораби не могатъ да се считатъ вече сигурни въ никое английско пристанище.

За да омаловажатъ голѣмитѣ постижения на италианскитѣ врѣхлитащи лодки и да въздействуватъ върху смѣлитѣ тѣхни водачи, англичанитѣ умишлено скриваха резултатитѣ отъ извършенитѣ действия, които сж били придружени съ загиването на лодкитѣ и обслугитѣ.

Въ действителность, на мѣстото на всѣки загиналъ водачъ на врѣхлитаща торпедна лодка се явявали множество други доброволци, храбри и неустрашими италиански моряци, готови да се впуснатъ въ трудната и опасна борба и се жертвуватъ за величието и преуспѣването на отечеството.

Съобщава Куюджуклиевъ

МОРСКИ НОВИНИ

Развитието на японския търговски флотъ

Съ завладяването на многобройнитѣ острови, разпръснати въ Тихия океанъ, японскиятъ търговски флотъ получи нови и тежки задачи, изискващи бързото увеличение броя и качествата на корабитѣ за извършване на корабнитѣ съобщения между отдѣлнитѣ пристанища и опорни срѣдища.

Японскиятъ търговски флотъ започва своето развитие отъ 1875 година, въ която Япония притежавала кораби възлизащи общо на 42,000 бр. р. тона. Следващиятъ развой на японския търговски флотъ е означенъ въ таблицата:

Година	Общо бр. р. т.	Година	Общо бр. р. т.	Година	Общо бр. р. т.	Година	Общо бр. р. т.
1875	42,000	1903	558,500	1913	1,500,000	1920	3,000,000
1894	363,000	1904	1,000,000	1914	1,700,000	1930	4,315,000
						1938	4,475,000
						1939	5,600,000

Какъвъ общъ тонажъ има търговскиятъ флотъ на Япония въ настоящето време не може съ положителность да се определи, тъй като естествено е, че за случая липсватъ необходимитѣ сведения. Известно е, обаче, че японското правителство е одобрило новъ строителенъ планъ за бързата постройка на петь едновидни търговски кораби, пригодени за масовъ строежъ. Съ осжществяването на предвидената строителна програма въ близко време японскиятъ флотъ ще възлиза на 15,000,000 бр. р. тона.

За улеснение на бързия и масовъ строежъ одобрени били следнитѣ петь вида кораби: първи видъ, кораби отъ 4950 до 6300 бр. р. тона; кораби съ 5500 бр. р. тона и кораби предназначени за превозъ на течни горива, отъ 1000, 5000 и 10,800 бр. р. тона.

Японското корабоплаване е вече монополъ на държавата, която подпомага дейно организационно и материално всички сжществуващи корабоплавателни сдружения, включени вече въ отдѣлно морско министерство.

Каква важность съставлява корабоплаването за военния подвозъ и стопанския възходъ на страната свидетелства обстоятелството, че за увеличение на своя търговски флотъ Япония използува многобройнитѣ китайски корабчета — джонки, пригодени за крайбрѣжно плаване, и множество вѣтроходки, по-голѣма часть отъ които сж снабдени съ мотори.

Поради ограниченитѣ количества течни горива, които Япония притежаваше, множество отъ моторнитѣ вѣтроходи бѣха прекратили своето плаване. Въ настояще време, обаче, следъ завладяването на голѣмитѣ петролни залежи, тия моторни вѣтроходи наново сж пуснати въ движение и значително улесняватъ японското корабоплаване.

Наредъ съ постройката на кораби отъ стомана, предвиденъ и започнатъ е строежътъ на дървени кораби, притежаващи определенъ видъ, позволяващъ масовата имъ постройка.

Дървенитѣ кораби иматъ преимуществото, че притежаватъ по-голѣма товарность, защото сж по-леки отъ

желѣзнитѣ кораби, строятъ се по-бързо и струватъ по-евтино.

Загубата на единъ 10,000 бр. р. т. корабъ

Въ нѣмското списание „Ди Кригсмарине" сж дадени сведения относно величината на загубата, която има всѣки потопенъ 10,000 бр. р. тоненъ англо-американски търговски корабъ.

Установено е, че всѣки подобенъ корабъ, въ зависимость отъ товара, който пренася, съставлява голѣма загуба за прехраната на населението или действията на бойнитѣ срѣдства на воюващитѣ войски, главно на самолетитѣ и танковетѣ.

Така, изчислено е, че товаритъ отъ зърнени храни, които се пренасятъ отъ всѣки 10,000 т. търговски корабъ, ще послужи за снабдяване на 40,000 семейства, всѣкидневно съ по единъ килограмъ хлѣбъ, въ течение на една година, следователно, съ потопяването на кораба тия семейства ще бждатъ лишени отъ прехраната си за 365 дни.

Ако тия кораби пренасятъ течни горива, като бензинъ и др., то съ неговата загуба, пресмѣтнато е 1000 самолета или 1000 бомбардировача ще бждатъ лишени отъ гориво и възпрепятствувани за извършване на действие и изминаване на разстояние, равно на 2,000 клм.

А като се има предвидъ, колко хиляди тона англо-американски кораби се потапятъ отъ нѣмскитѣ подводници всѣкимесечно, може да се пресмѣтне и размѣрътъ на загубата отъ храни, гориво, бойни припаси и сурови материали, отъ които се лишаватъ населението и въоржженитѣ сили на Англия, Америка и Русия.

Чуждестранни кораби въ английския търговски флотъ

Известно е че Англия най-рационално използува възможностьта да загради и присвои търговскитѣ кораби на своитѣ бивши и настоящи съюзници, съ което значително увеличи тонажа на своя търговски флотъ.

Поради това, чуждестраннитѣ кораби, които влизатъ въ състава на английския търговски флотъ, споредъ сжществуващитѣ сведения възлизатъ на 1747 кораба надъ 500 тонни съ общо повече отъ 7 милиона бр. р. тона.

Плячката въ търговски кораби, коятъ Англия взе отъ своитѣ съюзници е означена въ следващата таблица:

Държави	Брой на корабитѣ	Бруто рег. тона	Държави	Брой на корабитѣ	Бруто рег. тона
Норвегия	702	3,159,000	Дания	95	311,000
Холандия	471	2,160,000	Белгия	51	190,000
Гърция	221	930,000	Югославия	48	180,000
Франция	125	590,000	Полша	31	90,000
Всичко .	1519	6,830,000	Всичко .	225	771,000

Или всичко 1744 кораби възлизащи общо на 7,601,000 бр. р. тона.

Повече отъ тия кораби сж преминали на английска служба изцѣло съ своитѣ обслуги. Така щото броятъ на чуждестраннитѣ моряци намиращи се на служба въ английския търговски флотъ, възлиза на приблизително 40,000 души.

Най-голѣмиятъ отъ чуждитѣ флоти, съ които Англия разполага е норвежкиятъ. При завоюването на Норвегия, значителенъ брой отъ норвежкитѣ търговски кораби, заедно съ своитѣ обслуги отъ всичко 30,000 моряци се намираха въ неутрални и англо-саксонски пристанища, отъ гдето получиха нареждане отъ норвежкото емигранско правителство, да бждатъ поставени на разположение на воюващитѣ съюзници.

Норвежкиятъ търговски флотъ се състои предимно отъ новопостроени кораби, по-голѣмата часть отъ които иматъ за двигатели дизелмотори, което обстоятелство увеличава значително тѣхнитѣ превозни възможности. Освенъ това голѣмъ брой отъ норвежкитѣ кораби сж нови петролопревозвачи.

Втория по голѣмина търговски флотъ, който Англия плячкоса, е холандския, който се отличава съ притежанието на нови и голѣми пжтнически кораби, използваеми за превозване на войски. Най-голѣмиятъ отъ тия кораби е моторниятъ „Ораньо" 20,000 тоненъ, който се използва като болниченъ корабъ въ водитѣ на Индийския океанъ. Обслугитѣ на холандскитѣ кораби възлизатъ на 8,000 офицери и моряци, отъ които 2,500 души сж цвѣтнокожи.

Съ започването на войната, гръцкиятъ търговски флотъ е понесълъ най-тежки загуби. Преди войната той се е състоялъ отъ 319 търговски кораба по-голѣми отъ 3,000 тона, възлизащи общо на 1,485,215 бр. р. т., 141 кораба подъ 3,000 тона, общо 201,683 т., 69 пжтнически кораба възлизащи на 55,463 бр. р. т., единъ голѣмъ 17,000 тона пжтнически корабъ, 11 спасителни и голѣмъ брой вѣтроходки и рибарски кораби. Презъ време на настоящата война цѣлиятъ гръцки търговски флотъ бѣ даденъ на разположение и усилено се използуваше отъ Англия. Съ завземането на Гърция обаче, почти половината отъ гръцкитѣ кораби, 246 на брой бѣха потопени. Една часть отъ малкитѣ кораби. обслужващи корабоплаването между гръцкитѣ острови забѣгнаха въ Египетъ и сега се използуватъ отъ англичанитѣ въ Близкия Изтокъ.

Отъ гръцкитѣ пжтнически кораби въ настоящето време сж останали само 3, а другитѣ 67 не сжществуватъ вече.

Търговския флотъ на така назоваващитѣ се свободни французи съставлява малка часть отъ френския търговски флотъ. Въ състава на присвоенитѣ отъ Англия французки кораби се намиратъ и двата голѣми презокеански пжтнически кораба „Ile de France", 43,453 тона и новия луксозенъ „Pasteur", 29,253 тона. Обслугитѣ на тия кораби сж французи, които отъ юни 1943 до априлъ 1943 год. отъ 600 били увеличени на приблизително 3,000 души.

Английското правителство заплаща използването на тия французки кораби, като е дала вече увѣрението, че следъ свършването на войната, всички задържани и използувани отъ англичанитѣ кораби ще бждатъ отново върнати на Франция, а потопенитѣ кораби ще бждатъ замѣнени съ новопостроени.

Сава Н. Ивановъ
контъръ-адмиралъ о. з.

МОРСКИ ЧЕДА

Бѣше скоро следъ привършването на Свѣтовната война въ 1918 година, когато поради ограничението на мирнитѣ договори ни се наложи да обучаваме тайно и изключително само у насъ въ България кандидатитѣ за морски офицери. Азъ бѣхъ единъ отъ преподавателитѣ на нашитѣ млади морски юнкери и между другото бѣхъ ржководитель на практическата имъ подготовка по гребане и вѣтроходство. Като учитель азъ бѣхъ много доволенъ отъ тѣхъ, защото всичкитѣ ми ученици бѣха добре подбрани здрави, силни, умни, жизнерадостни, пъргави и схватливи момчета, нѣкои отъ които вече бѣха започнали военно-морското си образование въ Германия, но бѣха принудени да го прекратятъ, поради нещастния за насъ край на войната. За мене бѣше едно истинско удоволствие да обучавамъ такива отлични и многообещаващи младежи. Всички мои ученици 10 — 12 души се интересуваха много отъ практическитѣ занятия по гребане и вѣтроходство и излизаха винаги съ голѣма охота на тия занятия въ всѣко време — въ дъждъ, при мъгла, на голѣмо вълнение и даже при силни и поривни вѣтрове. Тѣ гребѣха и вѣтроходствуваха винаги съ жарь и устремъ и показваха много задоволителни резултати. Ненаситени отъ честитѣ практически упражнения по гребане и вѣтроходство, тѣ използуваха почти всичкото си свободно време въ самостоятелно вѣтроходство изъ Варненския заливъ. Азъ поощрявахъ това тѣхно желание за добиване солидна морска практика, защото то бѣше отъ голѣма полза за тѣхното бждеще и за бждещето на нашия малъкъ воененъ флотъ, сжществуващъ прикрито, поради създаденото положение отъ наложенитѣ ни тежки мирни договори. Въ тази група *морски юнкери, струва ми се,* бѣха: Фурнаджиевъ, Зашевъ, Пановъ, Томовъ, Пецовъ, Танковъ, Енчевъ, Рогевъ, Писковъ, Куюджуклиевъ и може би още единъ-двама други, имената на които сега не си спомнямъ. Едни отъ тѣхъ сега сж вече покойници, а други заематъ видни мѣста въ флота на Негово Величество или въ Българското търговско параходно дружество. . .

Единъ день следъ обѣдъ старшината имъ Фурнаджиевъ се яви при мене цѣлъ цѣленичъкъ измокренъ съ вода, която капѣше отъ дрехитѣ му по пода, и смутено, но чисто по войнишки ми доложи:

— Господинъ лейтенантъ, долагамъ ви, че токущо се спасихме благополучно отъ едно нещастие.

— Какво? Какъ? Разкажете по-скоро,—го подканихъ азъ.

— Съ ваше разрешение, господинъ лейтенантъ, ние бѣхме излѣзли да вѣтроходствуваме изъ залива въ свободното си време. Поради липса на други свободни лодки ние бѣхме взели старата вѣтроходна четворка. Кръстосвахме доста изъ залива и следъ това на връщане — въ предпристанището. Увлѣчени отъ интересното занятие, при лоша видимость и свежъ вѣтъръ, неочаквано предъ насъ се изпрѣчи единъ товаренъ параходъ, влизащъ въ пристанището съ сравнително голѣмъ ходъ. Докато се опомнимъ и вземемъ необходимитѣ мѣрки за да избѣгнемъ сблъскването, той съ трѣсъкъ разсѣче старата ни вѣтроходка на две и тя моментално потъна, а ний, както бѣхме съ дрехитѣ си, благополучно доплувахме до брѣга. Сега моитѣ другари отидоха да се преоблѣкатъ. Моля разрешение и азъ да сторя сжщото.

Привидно сърдитъ, азъ му се скарахъ за невниманието и му обрисувахъ съ нѣколко думи лошитѣ последствия, които биха могли да настжпятъ отъ това невнимание при вѣтроходството, и продължихъ:

— Добри моряци ще станатъ отъ васъ, но при условие, че въ бждаще ще бждете по-внимателни въ такива случки. Благодарете на Бога, че сте могли да се спасите, защото този инцидентъ може да се свърши много печално, макаръ и да сте много добри плувци. Хайде, сега бѣгай по-скоро да се преоблѣчешъ.

Вжтрешно въ себе си, обаче, азъ бѣхъ доволенъ и се зарадвахъ отъ случката, тъй като този случай ми показа още веднъжъ тѣхното голѣмо самообладание, тѣхната сржчность, съобразителность и издържливость при голѣмитѣ изгледи за добрата имъ практическа морска подготовка. Азъ още тогава повторихъ въ себе си — „Добри моряци ще станатъ“ и не се излъгахъ. Достатъчно е да спомена само имената на сегашнитѣ капитани II. рангъ Пецовъ, Тонковъ, Зашевъ, които заематъ отговорни поствe въ флота на Негово Величество, на капитана Фурнаджиевъ — единъ отъ най-добритѣ параходни коменданти отъ Българското търговско параходно дружество и на капитанъ Иванъ Томовъ, комендантъ на парахода „Мария Луиза“, който геройски загина съ кораба си на 30 май 1941 г. въ водитѣ на Пирейското пристанище.

Тази случка се възкреси въ паметьта ни, когато искахме да опишеме една подобна, но много по-късно станала случка.

*

Откакто презъ 1934 година на Негово Величество училище напустна Варна и се премѣсти въ зданието на *бившето Рибарско* училище на островъ Св. Кирилъ при Созополъ, морскитѣ юнкери веднага отскочиха много напредъ въ своята практическа морска подготовка. Тогава още островътъ не бѣше свързанъ напълно съ сушата съ сегашния вълноломъ, а бѣше откжснатъ отъ брѣга. Той и сега пакъ може да се нарича островъ, защото почти отъ всѣкжде е заобиколенъ съ вода и само единъ прегражденъ вълноломъ го свързва съ сушата. Въ това естествено благоприятно положение за добиване на солидни морски навици младитѣ български морски юнкери, дошли въ повечето случаи отъ вжтрешностьта на България, ставаха бързо добри и смѣли моряци. И не можеше да бжде иначе. Всѣки день въ свободното си отъ занятие време, споредъ сезона и условията на времето и въ морето, тѣ се кжпѣха около острова, гребѣха или вѣтроходствуваха. Даже когато бѣха пушани въ празднични дни на отпуска, въ повечето случаи, вмѣсто да отиватъ въ малкото и непривѣтливо градче Созополъ, тѣ предпочитаха да кръстосватъ съ лодкитѣ си по Созополския заливъ или откритото море предъ него. Тѣ често предприемаха и продължителни нѣколкодневни плавания подъ гребла или вѣтрила покрай цѣлия български черноморски брѣгъ и многократно кръстосваха по вълнитѣ на откритото море. Съ една дума нашитѣ млади морски юнкери като чайки летѣха надъ морскитѣ води и се изпичаха бързо като добри и способни моряци. Единъ день, когато ми се удаде случай да видя нѣколко снимки отъ тѣхното вѣтроходство изъ развълнуваното Черно море, азъ самъ се удивихъ на тѣхната бърза подготовка и на добититѣ имъ вече опитности и успѣхи. Морската подготовка на нашитѣ млади моряци юнкери бѣше правилно насочена и солидно поставена.

Това пролича много ясно още първата година на общофлотскитѣ състезания въ Варна, когато представителитѣ на Морското на Негово Величество училище излѣзоха нървенци по гребане и вѣтроходство.

*

Настжпилъ е краятъ на месецъ августъ 1938 год. На двадесетъ и осмия му день следъ обѣдъ въ Девненското езеро при „Чайка" се произвеждатъ вече втори день традиционнитѣ годишни общофлотски състезания. Представителитѣ на различнитѣ части отъ флота на Негово Величество, преименованъ въ „Морски на Негово Величество войски", се състезаватъ въ вѣтроходство. Хубавъ слънчевъ лѣтенъ день съ силенъ следобѣденъ морски бризъ, съвсемъ подходящъ за вѣтроходно състезание. Вѣтроходнитѣ лодки съ грамадни бѣлоснѣжни платна, надути отъ вѣтъра и приказно осветени отъ изобилнитѣ слънчеви лжчи, приличащи на красиви исполински бѣли лебеди, се плъзгатъ кокетно върху развълнуванитѣ води на езерото и го кръстосватъ по различни посоки, за да изпълнятъ предначъртания плъть за надпреварването. На брѣга и на пристана на „Чайка" сж се насъбрали много любопитни варненци и придошлитѣ отъ вжтрешностьта на България лѣтовници, които съ напрегнатъ интересъ наблюдавтъ красивото състезание. Тукъ сж и майкитѣ на нѣкои отъ морскитѣ юнкери, дошли да се порадватъ на закрепналитѣ тѣла на своитѣ синове, на изкуството имъ и на морскитѣ имъ постижения. . . .

Моментътъ е върховенъ. Състезанията сж къмъ края си. Всички сж впили погледитѣ си въ кръстосващитѣ вѣтроходци и съ трепетъ очакватъ крайнитѣ имъ резултати.

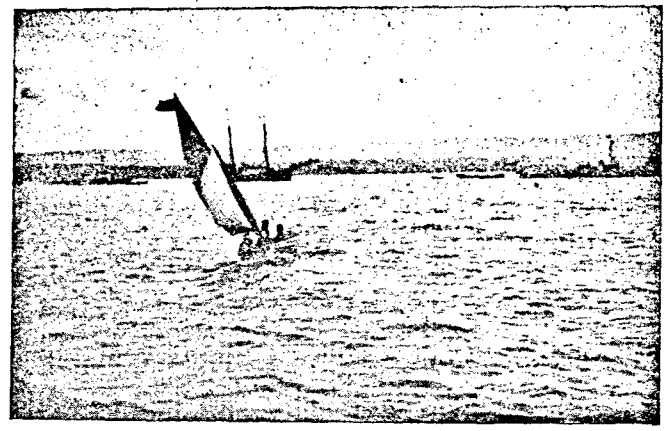
Въ този напрегнатъ моментъ, на около 2 — 3 километра точно срещу пристана, поради силенъ и поривенъ вѣтъръ и прѣкомѣрно накрeняване, една отъ вѣтроходнитѣ лодки се преобърна и гърба ѝ, приличащъ на грамаденъ делфинъ, лъсна надъ водната повърхность, като похлупи подъ себе си въ водата цѣлата обслуга на лодката. Между наблюдаващата публика настжпи безпокойствие и малко сумотоха. Нѣкой отъ гражданитѣ извика: „Лодката се обърна, ще потъне". Другъ каза: „Това е вѣтроходката на морското училище". Нѣкои отъ майкитѣ на състезаващитѣ се морски юнкери започнаха да плачатъ и да чупятъ ржце, безъ да знаятъ какъ да помогнатъ въ този моментъ на загиващитѣ си синове. Само офицеритѣ и моряцитѣ бѣха спокойни и дейни, безъ да проговорятъ каквато и да е излишна дума. Председателя на организационната комисия по състезанията, който ги ржководи и има всичкитѣ отговорности по тѣхъ, съ бинокълъ въ ржце, спокойно и самоувѣрено следи случката, безъ да трепне нито единъ мускулъ по лицето му. Той е увѣренъ въ благополучния изходъ на страхотното на пръвъ погледъ нещастие.

Следъ нѣколко секунди изъ подъ обърнатата лодка изскочи, облѣченъ въ бѣла лѣтна униформа—кърмчия мичманъ Паскалевъ, изкачи се върху гръбнака на лодката и като на учение, съ голи ржце, просигналува: „Всички сж тукъ и плаватъ около мене. Изпратете моторна лодка, за да ни вземе на влѣкало".

Въ сжщото време една отъ дежурнитѣ моторни лодки, забелязала на време нещастието, се бѣше насочила вече съ пъленъ ходъ къмъ преобърнатата и още държаща се надъ водата вѣтроходка.

Когато публиката узна значението на ржчния сигналъ, подаденъ отъ преобърнатата лодка, започна да се успокоява и даде на разтревоженитѣ майки надежда за спасяването на децата имъ. . .

Следъ десетина минути отъ момента на преобръщането на вѣтроходката дежурната моторна лодка се приближи внимателно къмъ нея, взе я на влѣкало, прибра въ себе си плаващитѣ около нея морски юнкери и потегли обратно къмъ пристана. Не следъ много време, предъ очитѣ на удивената и възхитена публика, дежур-



Една отъ състезаващитѣ се по вѣтроходство лодка — двойка

ната моторна лодка докара и преобърнатата лодка, и обслугата ѝ на брѣга. Всички, макаръ и измокрени като мишки, бѣха живи и здрави, и радостни, като че ли нищо не бѣ се случило. Тѣ излизаха на брѣга, весели и засмѣни, като че ли излизаха отъ токущо направената лѣтна морска баня. Нѣкои отъ майкитѣ имъ, които още тукъ, съ неизказана радость посрещнаха синоветѣ си, увѣриха се съ очитѣ и ржцетѣ си, че тѣ сж живи и здрави, и ги запрегръщаха като по чудо спасени, незабравяйки да ги подсѣтятъ по-скоро да се преоблѣкатъ и изсушатъ.

Наблюдаващата публика започна живо да коментира случката. Почти всички се възхищаваха отъ смѣлостьта, спокойствието и солидната моряшка подготовка на морскитѣ юнкери. Дочуха се тукъ-таме гласове: „Какво спокойствие и хладнокръвие". — „Добри моряци, на всичко му намиратъ колая". — „Браво морски юнкери". — „Истински морски чеда" . . . .

Председательтъ на организационната комисия по състезанията, съ вѣчната си цигара въ уста, застаналъ спокойно и невъзмутимо върху пристана, самодоволно се усмихна за добритѣ морски постижения на морскитѣ юнкери и непринуденитѣ народни похвали. Той бѣше напълно доволенъ въ себе си, както отъ благополучно завършеното нещастие, така и отъ неочаквано удалия се случай на публиката да види съ очитѣ си колко сж спокойни, опитни и сигурни въ себе си българскитѣ моряци.

Състезанията продължиха безъ никакво прекжсване и безъ каквато и да е служебна суматоха и като че ли този станалъ въ езерото инцидентъ отъ сериозно естество е нѣщо най-обикновено. И действително като добре подготвени и опитни моряци, това бѣше за тѣхъ едно отъ най-обикновенитѣ явления — да се направи една морска баня съ дрехи. Защото тѣ винаги се чувствуваха господари на положението и умѣеха всѣкога да се борятъ съ успѣхъ срещу природнитѣ стихии, като истински морски чеда.

Петъръ Стжповъ

Търговецъ на дърва

Близо до пристанището на Гюргево, въ единъ дунавски ржкавъ, дрѣмѣше стара гемия съ високи мачти и извехтѣли отъ слънцето и дъжда платна. На палубата ѝ лежеше нейния собственикъ — гъркътъ Димитросъ. Той пушеше отъ дълго цигаре и разсѣяно гледаше малкитѣ облачета, които плуваха по небето като бѣли ладии.

Широкиятъ Дунавъ течеше бавно и спокойно. По срѣдата му пухтѣха нѣколко парахода, а край брѣга — върху вълнитѣ — се люлѣеха стотици малки и голѣми лодки.

Бѣше въ началото на юлий. Горещиятъ въздухъ трептѣше, а земята бѣ суха и свита като изсъхнала ябълка. За лодкаритѣ и гемиджиитѣ нѣмаше много работа; съ часове тѣ дрѣмѣха надъ вждицитѣ да ловятъ риба.

Изведнъжъ до ухото на гърка долетѣха нѣколко груби гласове. Той се надигна и видѣ да идватъ къмъ него група мжже, облѣчени въ работнически и градинарнарски дрехи. Тѣ се прехвърлиха въ гемията и се спрѣха предъ него. Единиятъ, който бѣше едъръ, набитъ, съ остъръ решителенъ погледъ и голѣми устни, надъ които се извиваха тънки мустачки, излѣзе напредъ.

— Слушай, байно,—каза той. —Имамъ 20—30 кола дърва на единъ островъ къмъ Свищовъ. Колко ще ми вземешъ да ги докарашъ до Гюргево?

Очитѣ на гърка свѣтнаха. Отъ нѣколко дни той стоеше безъ работа. Сега късметътъ му заработваше. . .

— Петъ жълтици, само пазарлъкътъ да стане, — отвърна той.

Като поприказваха още малко, уговориха сумата четири жълтици за превоза на дървата. Следъ това непознатиятъ даде въ предплата две жълтици и поржча на четирима свои хора да останатъ въ гемията и да покажатъ островчето, отъ което щѣха да натоварятъ дървата.

Не мина часъ, и корабчето заплува съ издути платна нагоре по широката рѣка. На палубата му лежаха четирмата работници, а гъркътъ стоеше до кормилото и весело си пѣеше.

Пжтуването трая цѣлъ день и цѣла нощь. Чакъ на другия день привечерь гемията спрѣ до едно островче. Тукъ трѣбваше да чакатъ чорбаджията и да натоварятъ дървата.

Призори отъ румънския брѣгъ се показаха още десетина работника. Тѣ махнаха съ ржце.

— Защо викатъ тия? — попита гъркътъ.

— И на брѣга има малко дърва. Първо тѣхъ трѣбва да натоваримъ, — отвърна единъ отъ работницитѣ като изгледа остро гемиджията.

Корабчето се отдѣли отъ островчето и заплува къмъ сущата. Гъркътъ бѣше изкусенъ гемиджия. Той успѣ да докара гемията толкова близо до брѣга, че можеше да се съедени съ земята само съ една дъска.

— Е, кога ще товаримъ? — попита той.

— Сега, — отвърна едно отъ момчетата. — Днесъ чорбаджията трѣбва да дойде.

Но мина обѣдъ. Слънцето наклони къмъ западъ. Повѣя приятенъ вечеренъ дунавски вѣтрецъ, а нито господарьтъ, нито останалитѣ му работници се виждатъ.

Най после, когато слънцето заседна и лекъ здрачъ покри гориститѣ брѣгове, между дърветата се чу силенъ шумъ. Стотици хора приказваха, и сухитѣ пръчки се чупѣха като сламки подъ стжпкитѣ имъ. Гъркътъ любопитно погледна, но веднага замръзна отъ страхъ и изнедада. Вмѣсто очакванитѣ работници, къмъ гемията се приближиха повече отъ сто въоржжени мжже, облѣчени въ живописни униформи и нахлупили калпаци, отъ които грѣеха жълти лъвчета.

— Вай, каква е тая работа, бе? —изрева гемиджията уплашенъ. — Това ли сж дървата?

Къмъ него се приближи сжщиятъ оня търговецъ, който бѣше пазарилъ въ Гюргево гемията. Придружаваше го нисъкъ човѣкъ съ малки увиснали мустачки и кжса брада. И той бѣше облѣченъ като другаря си, препасанъ съ сабя, на пояса съ сребърни пищови, премѣталъ презъ рамо нова пушка.

— Да не съмъ ти чулъ гласа! Ще карашъ кждето ти заповѣдамъ, че зеръ нахранвашъ рибитѣ, ха! — извика надъ ухото му непознатиятъ.

Гъркътъ пребледнѣ и едва се довлѣче до кормилото, готовъ да изпълнява всички заповѣди. Момчетата нахълтаха въ гемията. Всички си стискаха ржцетѣ, гледаха се възторжено, говорѣха възбудено и се чувствуваха свързани отъ една голѣми радость.

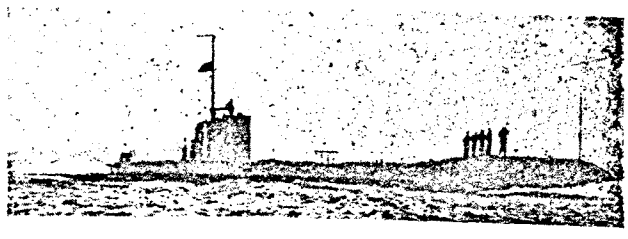
— Опнете платната! — изкомандува водительтъ на тая дружина.

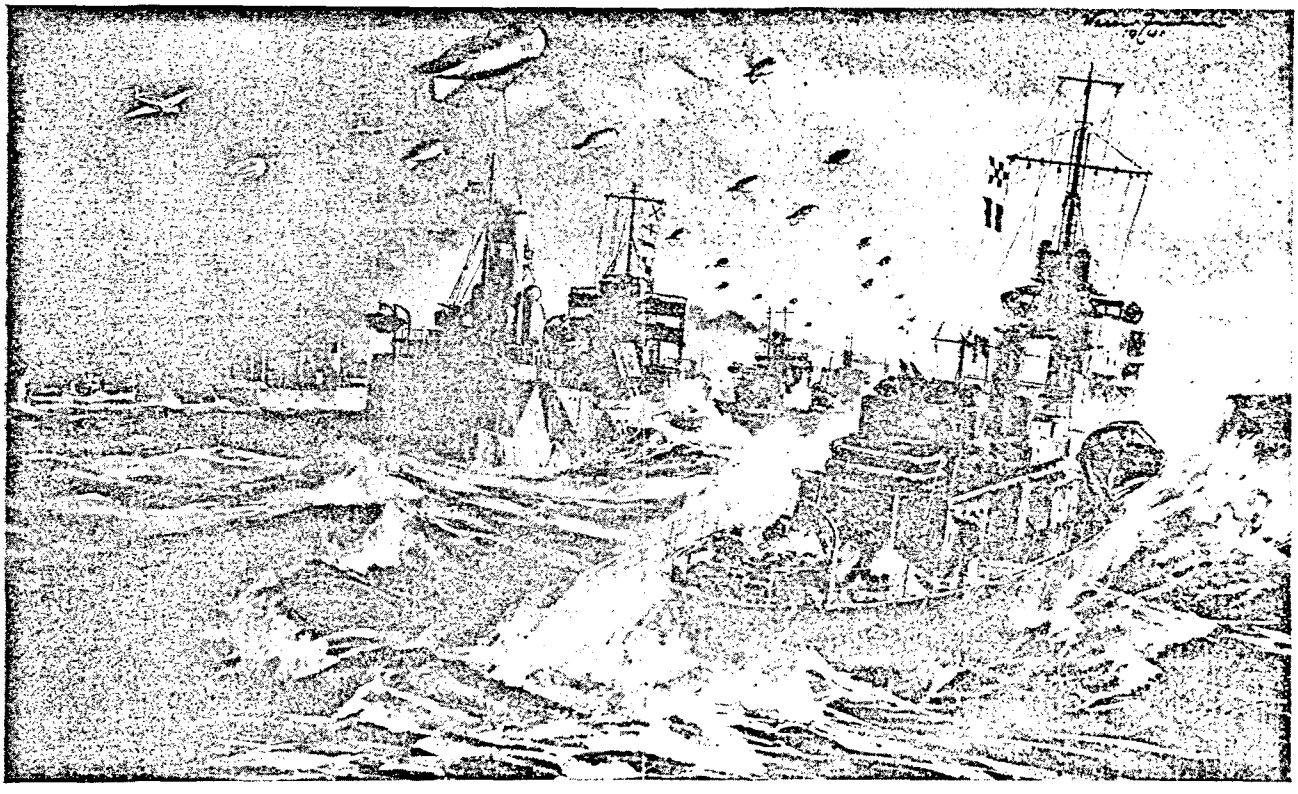
Следъ малко корабчето плуваше по течението на Дунава като нѣкой огроменъ черенъ змей, тръгналъ къмъ люта брань. . .

А отпредъ стояха горди и радостни двамата богато облѣчени мжже и съ далекогледъ оглеждаха отсрещния български брѣгъ, кждето свѣткаха огньоветѣ на турскитѣ постове. Това бѣха двамата войводи Хаджи Димитъръ и Стефанъ Караджа.

Гемията возѣше тѣхната чета. Сърдцата на всички бунтовници лудо биеха въ юнашкитѣ имъ гърди, и всѣки съ нетърпение чакаше да стжпи на родния брѣгъ и съ куршуми да поздрави народнитѣ душмани.

Луната водѣше тия храбреци и каточели имъ сочеше жадуваната свобода. . .





Конвой

КНИЖНИНА

Излѣзла е отъ печатъ много интересна и навременна книга „Правното положение на крайбрѣжното море“ отъ д-ръ Христо Тренковъ.

Морската ни правна книжнина, освенъ нѣкои официални издания, е бедна, и ний сърадваме автора, той е вториятъ пионеръ на това поле.

Ний се радваме, че на български езикъ въ оригиналъ имаме една сериозно подбрана работа, написана съ голѣма любовь къмъ дѣлото, почти изчерпваща материала, съ много цитати на автори отъ всички голѣми и малки народи, правното положение на крайбрѣжното море, съгласно нашето законодателство, и много логично лично мнение на автора по отношение на българското море.

Всичко е интересно въ тая книга — напримѣръ: „11—Граница на крайбрѣжното море“. Нний рѣдко сме срѣщали да се изчерпи въпроса така пълно и съдържателно и да се чете съ увлѣчение.

Книгата е интересна и важна особено сега, когато нашитѣ морски граници сж разширени.

Всѣко седалище на крайморски сждъ, пристанищно управление, консулства и легации, министерства, търговско индустриални камари, параходни агенции, правни сдружения, апелативни сждилища, висши учебни заведения, моряци, студенти и т. н. трѣбва да притежаватъ тоя ценень трудъ, който ще се намѣри у автора въ София ул. „Самуилъ“ 3.

Ний поздравляваме г-нъ д-ръ Тренковъ съ тоя му трудъ и пожелаваме съ настойчивость да следва започнатото дѣло, защото въ неговото лице виждаме познавачъ и добъръ изследователь на тоя морски правенъ въпросъ.

АЛЕКСАНДЪРЪ МАНОЛОВЪ

Капитанъ II рангъ о. з.

Изъ живота и дейностьта на организацията

1. Между Височайшия покровитель на Б. н. м. сговоръ и председателя на организацията ни бѣха размѣнени следнитѣ поздравителни телеграми.

а) По случай новата 1943 година

Александъръ Маноловъ
Председатель на Бъл. нар. мор. сговоръ
В а р н а

Благодаря Вамъ и на членоветѣ на Сговора за поздравитѣ и благопожеланията, които ми изпращате по случай новата 1943 година. Честита да е и Вамъ

Царьтъ

Негово Величество Царя
Двореца София

Отъ страна на членоветѣ на Български народенъ морски сговоръ и отъ мое име поднасямъ на Височайшия ни покровитель честитки за новата 1943 година съ искрени пожелания тя да донесе на Ваше Величество и на Височайшето Ви семейство щастливо царуване за закрепналата цѣлокупна България въ завещанитѣ ни отъ славнитѣ Ваши предшественици Асена и Симеона исторически морски граници.

Председатель Александъръ Маноловъ

б) По случай рождения день на Н. В. Царя

Александъръ Маноловъ
Председатель на Бъл. нар. мор. сговоръ

Вамъ и на членоветѣ на Сговора благодаря искрено за изпратенитѣ ми поздрави и благопожелания по случай рождения ми день

Царьтъ

Негово Величество Борисъ III
Български царь София

Отъ името на Българ. народенъ морски сговоръ и отъ мое име поднасямъ на Ваше Величество поздрави по случай рождения Ви день съ пожелания за щастливото Ви царуване на престола на Великий Симеонъ на обединената подъ Вашия скиптъръ цѣлокупна българска държава

Председатель Александъръ Маноловъ

2. Между Нейно Величество Царица Иоанна и председателя на организацията ни сж размѣнени по случай имения день на Царицата следнитѣ телеграми.

Александъръ Маноловъ
Председатель на Бъл. нар. мор. сговоръ
В а р н а

Нейно Величество Царицата благодари за поздравитѣ и благопожеланията, които сте имали любезностьта да ѝ отправите по случай имения ѝ день

Поменовъ — началникъ канцеларията

Нейно Величество Царицата
Двореца София

По случай имения день на Ваше Величество, азъ и членоветѣ на Българ. народ. морски сговоръ Ви честитимъ имения день. Морска България пожелава на своята Царица щастие и благополучие

Председатель: Александъръ Маноловъ

3. Отъ управ. тѣло на Ломски клонъ на Б. Н. М. С. е получена следната телеграма отправена до глав. управ. тѣло.

Председатель Морски сговоръ
В а р н а

По случай патронния праздникъ на българ. морячество, 6 декемврий, отъ името на всички служби въ пристанище Ломъ и отъ мое име поздравлявамъ неуморнитѣ радетели на морската идея съ пожелания за въ бждаще съ сжщата всеотдайность да работятъ за величието на Морска България

Главното управ. тѣло е поблагодарило на ломци за тъй задушевнитѣ му и искренни поздрави.

4. За проявитѣ на клоноветѣ ни идватъ следнитѣ сведения

Ахтополъ. Клонътъ крепне и развива оживена дейность. Следъ реферата на г. мичманъ I р. Тодоръ Вълковъ на тема „Българинътъ като морякъ", членоветѣ на клона подготвиха и изнесоха съ успѣхъ драмата „Богдане, Богъ да те убие". Следъ представлението се разигра богата томбола. Поради извънредно голѣмия интересъ, проявенъ къмъ играта на артиститѣ, представлението се повтори. На Богоявление кръстътъ въ морето бѣ уловенъ отъ членове на клона отъ Б. Н. М. С., а това даде поводъ да се подеме старата традиция—кжпане въ морето при наддаване, при което въ касата на клона се събра една сума надъ 2000 лв. Записването на нови членове продължава. До сега сж се напълно отчели 76 члена, което за нашето малко градче, съ помалко отъ 1000 жители, представя близо 10% отъ населението. Предстои изнасянето и на други сказки и забави и се замисля направянето на специална лодка за морски спортъ.

Гражданството следи съ интересъ и любовь всички начинания на клона.

Охридъ. При чудно хубавъ день въ присжтствието на господинъ генералъ Бойдевъ, обл. директоръ на Битолската область г. Миладиновъ, Н. Пр. епископъ Харитонъ, всички официални лица, войска и многохилядно гражданство се състоя хубавата традиция „хвърлянето на кръста". Кандидатитѣ за хващането на кръста бѣха повече отъ 40 человѣка, между които за първи пжть войници отъ мѣстния гарнизонъ и ученици отъ гимназията—членоветѣ на Б. н. м. сговоръ.

Съ голѣма преднина първенецътъ на Охридъ—ученика Славейко Филевъ се наложи надъ всички други и хвана кръста.

Въпрѣки всички несгоди охридския клонъ на Б. н. м. сговоръ, продължава да развива интензивна дейность и да се налага като една отъ голѣмитѣ организации въ България.

Страница за малките

Прилепътъ и свѣтулката

Приказка

Дѣдо Милко прострѣ мокритѣ мрежи и седна предъ колибата да си почине. Топлата лѣтна вечерь спускаше вѣтрила надъ морето. Радулчо се метна върху колѣнетѣ на дѣдо си и му показа свитото си юмруче.

— Познай, какво има въ ржчичката, дѣдо!

— Навѣрно пакъ нѣкое бисерно охлювче!

— Свѣтулчица уловихъ! — похвали се Радулчо. Мъничка съ златно фенерче!

— Златно фенерче носи тая малка душица, засмѣ се дѣдо Милко.—Обикаля въ тъмнината и търси двамината морски разбойници, дето ѝ откраднали кораловата огърличка.

— Какво думашъ, дѣдо? Та нима свѣтулката е имала такава скжпа огърличка?

— Имала е, сине, ала зли хора ѝ я взели. Чакай баремъ да ти разкажа цѣлата приказчица. А ти пустни добрата бубулечица да си лети на воля. Да свѣтка съ малкото си фенерче и да търси прилепа, нейниятъ по-голѣмъ братъ.

Радулчо пустна въ тревата свѣтулчицата и обгърна съ малката си ржчица шията на дѣда си.

— Хайде, дѣдо, започвай, тъй много искамъ да чуя приказката!

— Нѣкога, преди много години, край този брѣгъ имало една малка рибарска колиба. Живѣлъ въ нея единъ рибаръ съ двете си деца. Майка имъ била умрѣла. Помагали тѣ на баща си, ходѣли съ наго за риба, нанизвали дребнитѣ рибки да се сушатъ и се учили да плетатъ рибарски мрежи.

Една есень баща имъ се поболѣлъ тежко. Децата отивали да ловятъ риба съ вждицитѣ си, ала често се връщали безъ нищо да уловятъ и тогава тѣ си лѣгали гладни.

Бащата една сутринь имъ рекълъ:

— Деца, отвържете лодката, качете се въ нея и идете на отсрещния брѣгъ да поискате отъ стария рибарь малко пари. Той нѣма да ви откаже, а когато оздравѣя, ще му ги върна!

Отвързали децата лодката и се запжтили къмъ отсрещния брѣгъ. Морето било тихо, чайки прелитали надъ главитѣ имъ. Лодката се плъзгала по морската ширь. Скоро тѣ стигнали при стария рибарь и му казали, защо сж дошли. Той билъ съ добро сърдце. Веднага имъ далъ спестенитѣ си пари и на тръгване далъ на децата една коралова огърличка.

— Тая огърличка ще ви носи щастие презъ цѣлия животъ. Вземи я, мое синеоко момиченце и никога не я сваляй отъ шията си! — казалъ старията рибарь и ги изпратилъ до брѣга.

Братчето и сестричето му благодарили отъ сърдце, сбогували се и седнали въ лодката. Изъ пжтя вълнитѣ взели да се кждрятъ.

— Отъ западъ идва рибарска лодка,—казало момченцето. Лодката пори вълнитѣ много бързо. Идватъ къмъ насъ!

— По добре, че идватъ насамъ. Нѣма да пжтуваме съвсемъ сами, — рекло момиченцето,

Отъ лодката замахали двама мургави мжже.

Доближили се съвсемъ до лодката на децата и се провикнали:

— Какво търсите съвсемъ сами въ открито море?

Децата казали, че си отиватъ у дома и че сж изпратени отъ болния имъ баща да поискатъ въ заемъ малко пари отъ добрия старъ риболовецъ, който живѣелъ на отсрещния брѣгъ.

Двамата морски разбойници не пощадили и децата. Ограбили паритѣ имъ и взели кораловата огърличка отъ шията на момиченцето.

Свечерявало се. Децата разплакани се връщали къмъ рибарската колиба.

— Азъ не смѣя да се върна у дома,—казало плахо братчето.

— И менъ ме е страхъ, — рекло сестричето. Какъ ще се върнемъ безъ паритѣ и безъ скжпата коралова огърличка?

— Боже, превърни ни на нѣкакви животинчета, дето излитатъ само нощемъ, та да можемъ да намѣримъ скривалището на двамата морски разбойници и да си вематъ паритѣ и огърличката, — замолило се момиченцето. И момченцето вдигнало ржчички и повторило думитѣ на сестричето си. Господь послушалъ молбата имъ и ги превърналъ на свѣтулка и прилепъ. Заскитали тѣ нощемъ, обикаляли навредъ съ надежда да открияТъ двамината разбойници. Свѣтулчицата носила фенерчето си въ ржчица, а прилепътъ се провиралъ въ тъмнитѣ кжщи, назърналъ подъ стрѣхитѣ и хлопалъ съ крилата си, сякашъ плющѣли платната на нѣкаква гемия. . .

Изминали много години отъ тогава, братчето и сестричето не успѣли да намѣрятъ морскитѣ разбойници и не се върнали въ колибата при болния си баща. Лутали се около брѣга и все не можали да я разпознаятъ въ тъмнината. Така много тжгували децата за баща си, че прилепътъ ослѣпѣлъ отъ мжка, а свѣтулчицата летѣла низко надъ главитѣ на хората, поднасяла златното си фенерче и все търсила кораловата огърличка, която, споредъ думитѣ на стария рибарь, щѣла да имъ донесе щастие за презъ цѣлия животъ!

— Ето пакъ свѣтулчица, дѣдо, извика Радулчо и се спусна да я захлупи съ калпачето си.

Дѣдо Милко погледна следъ малкото палавниче, изправи се предъ колибата и хвърли погледъ къмъ морето.

— Да се прибираме, дѣдовото, ще има буря! — процеди презъ луличката си старията и започна да прибира мрежитѣ.

Веса Паспалеева

Рибарьтъ Урашима

японска приказка

Живѣлъ нѣкога въ своята бедна колиба изкусенъ рибарь. Но още по-изкусенъ и опитенъ билъ неговия синъ, младия Урашима. Съ ловкостьта си той се славѣлъ по цѣлата околность. Единъ день отишълъ той за риба. Миналъ се день, два, измината се цѣла седмица, ала той не си идвалъ. Той искалъ да отплува до границата, кждето морскитѣ вълни се сливали съ морето.

Пжтувалъ младия Урашима съ своята лодка, отивалъ все по-навжтре и по-навжтре въ морето... Изведнъжъ предъ него се изпрѣчила сякашъ излѣзла отъ морската пѣна, прекрасна девойка. Тя Тя била толкова нѣжна и хубава, толкова нѣжна била усмивката ѝ. Прекрасната девойка била едничката дъщеря на бога на морето. Завела тя Урашима въ острова на безсмъртието. Минавайки презъ този чудноватъ островъ тѣ влѣзли въ единъ разкошенъ дворецъ, кждето не знаели какво е скръбь, нѣмало грижи и никой тамъ не се страхувалъ нито отъ старостьта, нито отъ смъртьта. Морскиятъ богъ ги благословилъ да живѣятъ въ щастие. Минавали дни, седмици, години, младия Урашима се разхождалъ съ своята другарка изъ прекраснитѣ градини на двореца, плувалъ съ лодката си край острова и колкото повече минавали дни, толкова тжгата по родната стрѣха и по близкитѣ му се усилвала. Заобиколенъ отъ богатство, срѣдъ прекрасния дворецъ, той тжгувалъ за своята бедна рибарска колиба, за своята стара майка и за най-нищожното камъче на своята родина...

Когато тжгата помрачила погледа му, богинята го запитала:

—За какво тжгувашъ, Урашима?

—Тжгувамъ за моята далечна родина, не мога да забравя нашата бедна стрѣха, кждето премина моето детинство. Иска ми се още веднъжъ да видя баща си, да се притисна до гърдитѣ на старата си майка, да взема благословията имъ и да подишамъ въздуха на моето родно небе! — Пустни ме безъ гнѣвъ и безъ упрѣкъ, моя другарко, помогни ми да намѣря родината си! Заклевамъ се, че пакъ ще се върна тукъ!—молѣлъ се Урашима и едва сдържалъ сълзитѣ си.

Богинята нищо не му отговорила. А когато го видѣла да тръгва съ лодката си, дала му една седефена кутийка и му казала:

—Да те задържамъ не мога, но ако наистина желаешъ да се върнешъ пакъ, нѐ отваряй кутийката, която ти давамъ на прощаване. Моята благословия ще те заведе на родния ти брѣгъ, но моля те недей забравя, че не бива да отваряшъ кутията, преди да тръгнешъ насамъ..

Заплувалъ Урашима къмъ своята родина, лекo било на душата му, слънце трептѣло надъ вълнитѣ, наближавалъ позната земя, роднитѣ брѣгове го привличали като магия... Най-после доплувалъ до своето родно мѣсто. Но защо тукъ всичко било пусто и непознато? Нѣмало малкото китно селце, не се виждала родната му стрѣха...

Чужди хора го заглеждали и отминавали по своя пжть.

—Какво е станало съ моитѣ близки, чия жестока ржка е срутила тѣхната бедна рибарска колиба?

Заплакалъ отъ мжка бедния Урашима и седналъ на една скала до морето. Обърналъ погледа си къмъ седефената кутийка:

—Мила кутийке, къмъ тебъ се обръщамъ за помощь! Помогни ми да намѣря своитѣ близки! Отъ моята съпруга благословията въ тебе е заключена. Остава да се изпълни моето желание, помогни ми да намѣря своитѣ близки..,

Съ безмълвенъ трепетъ Урашима отворилъ кутията, но въ сжщата минута отъ кутията се пръсналъ гължбовъ облакъ, обгърналъ го и го понесълъ надъ морето... Къмъ онази страна, кждето вѣчно свежъ и зеленъ островъ се намиралъ... Исплашилъ се бедния Урашима, протегналъ ржце къмъ земята, помолилъ се, плакалъ да се върне на острова на безсмъртието, но гължбовия облакъ се носѣлъ стремително въ безкрая, минавалъ надъ неизгледни земи, провиралъ се презъ нѣжната паяжина на слънцето докато най-после изчезналъ въ нѣжната синева на небето. Когато чудния облакъ се носѣлъ надъ пустинята, отъ седефената кутийка се отронилъ единъ бисеръ и на сжщото това мѣсто се появилъ оазисъ, въ който се оглеждали насълзенитѣ очи на бедния Урашима...

Превела: Веса Паспалеева

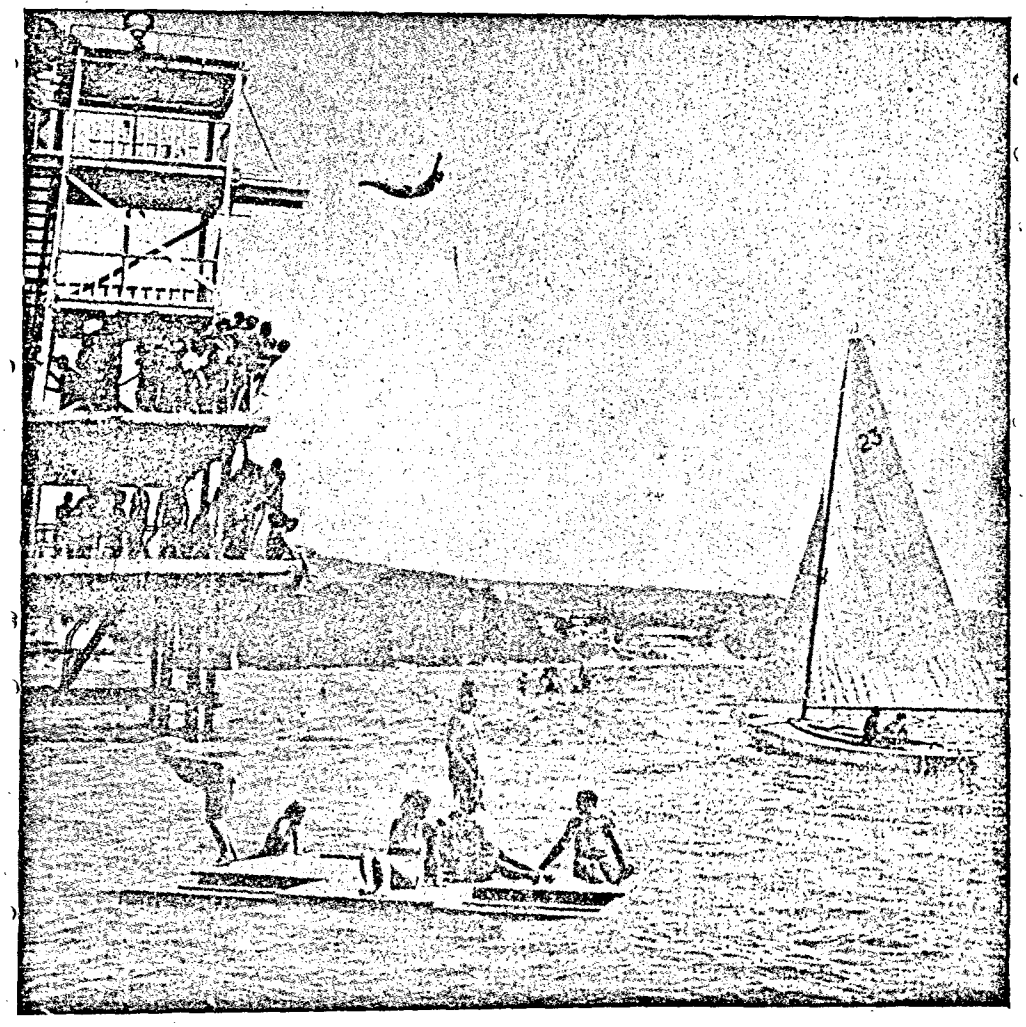
Съдържание:

1. Двадесеть години морски сговоръ. 2. Година 1943 — Ал. Маноловъ, 3. Действията на германския воененъ флотъ презъ 1942 година — К., 4. Англия и подводницитѣ — В. П., 5. Тулонъ, — К., 6. Развитие на военното корабостроене отъ древната епоха до V вѣкъ — В. Кутевски, 7. Заградитѣ мини въ сегашната морска война — В. П., 8. Една лѣтовишна и спортна необходимость за Варна — инж. Веселинъ Савовъ, 9. Връхлитащитѣ лодки — новото оржжие въ морската война, 10. Морски новини, 11. Морски чада — Сава Н. Ивановъ, 12. Търговецъ на дърва — Петъръ Стжповъ, 13. Книжнина, 14. Прилепътъ и свѣтулката — Веса Паспалеева, 15. Рибарьтъ Урашима — прев. Веса Паспалеева.

Редакционенъ комитетъ: лейтенантъ В. Паспалеевъ, д-ръ П. Д. Скорчевъ

Посетете Варна Посетете Варна

ЦАРИЦАТА на ЧЕРНО МОРЕ



ЕДИНСТВЕНИЯТЪ ПО СВОЕТО МѢСТОНАХОЖДЕНИЕ 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

Намаление за пжтуване по Б. Д. Ж. презъ сезона.

Чудни околности за екскурзии и излети, Красива природа.

Всѣкакви концерти обѣдъ и вечерь въ мерското казино. ДАНСИНГЪ-БАРЪ

Устройване морски тържества и забави.

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 връзка съ „Св. Константинъ" и околноститѣ на града чрезъ общинската превозна служба и лодкитѣ на Морското крайбрѣжно плаване.

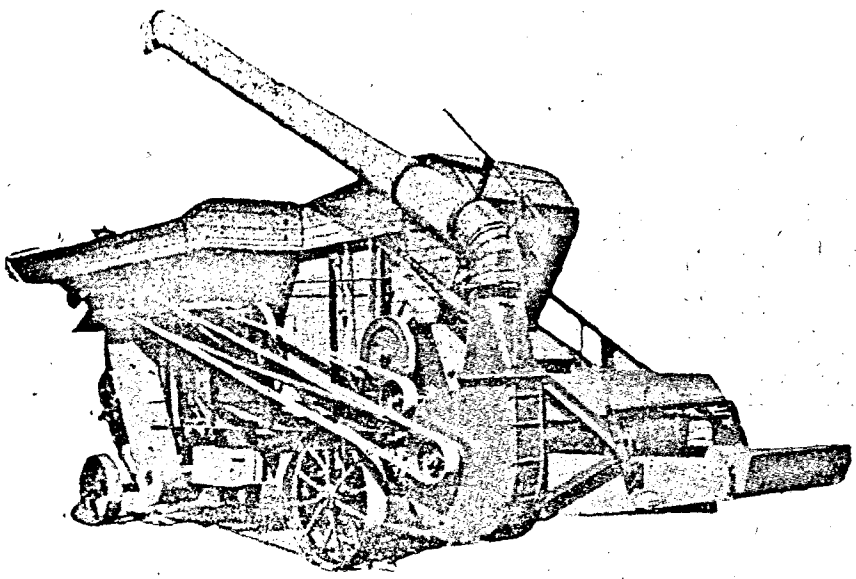
ЗА ВСИЧКИ СВЕДЕНИЯ, АНГАЖИРАНЕ НА СТАИ И ДР., ОТНАСЯЙТЕ СЕ ДО КУРОРТНА ДИРЕДЦИЯ — ВАРНА. ТЕЛЕФОНЪ № 22-97.

МАШИННА ФАБРИКА

Е. МЮЛХАУПТЪ & СИЕ

Основана въ 1907 год. РУСЕ

„EMAD 42“ - 36 и 42 ЦОЛА



пълни мелнични инсталации
водни турбини
земеделски машини
чугунени тръби за водопроводи
всички видове машинни части

Най-добре пригодената вършачка за българскитѣ условия.

ДЪРЖАВНИ МИНИ

КАМЕНОВЪГЛЕНА МИНА ПЕРНИКЪ
Търговски отдѣлъ
Счетоводно отдѣление № 55435
28 февруарий 1943 год. — ПЕРНИКЪ

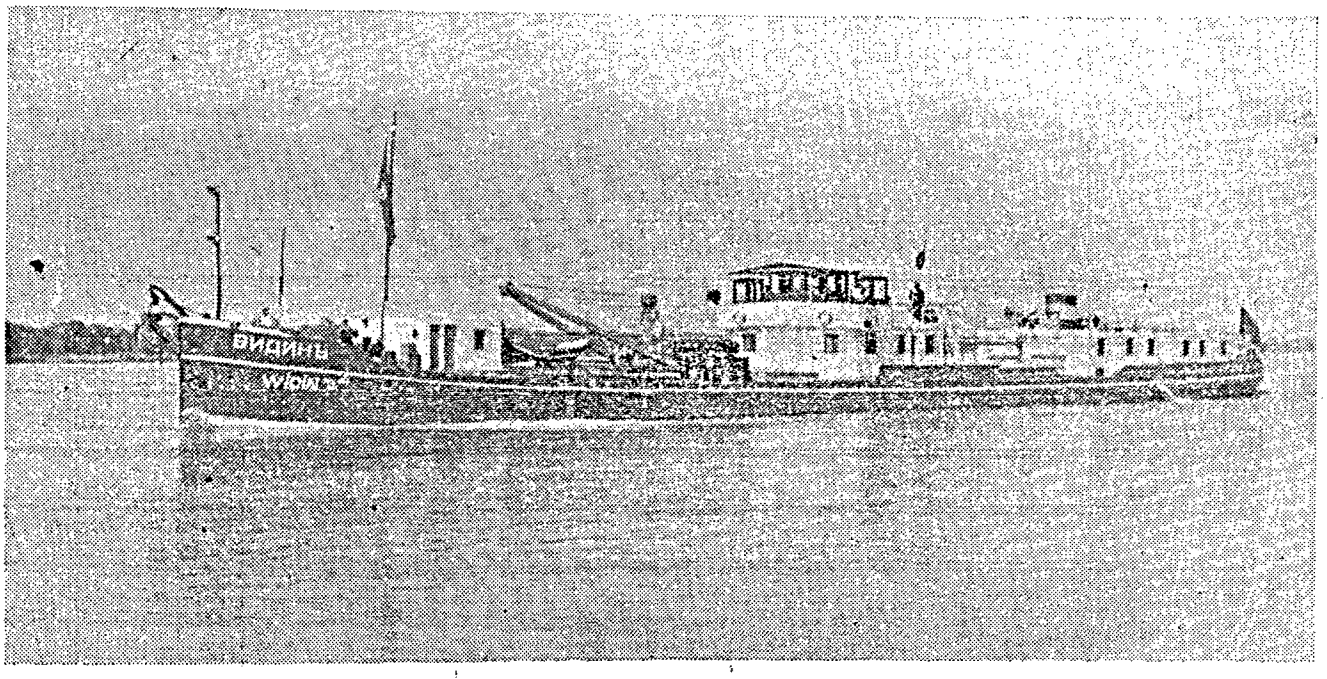
ДО ВСИЧКИ КЛИЕНТИ НА ВЪГЛИЩА И БРИКЕТИ

Държавнитѣ мини съобщаватъ, че поржчкитѣ за въглища и брикети, начиная отъ 1 мартъ 1943 год. се изпълняватъ при следнитѣ цени:

Качества въглища и мини	Цени за тонъ, франко вагонъ мината		
	За индустрия и държавни учреждения	ЗА ОТОПЛЕНИЕ: Търговци, частни лица и персоналъ при държавнитѣ учреждения	ЗА ОТОПЛЕНИЕ: пострадали отъ войнитѣ
	лева		
1. Перникъ.			
Едри	500	440	400
Срѣдни	440	360	320
Ситни III 6 — 16 мм.	400	290	—
Ситни III 0 — 16 мм.	380	270	—
Ситни IV 0 — 6 мм.	330	230	—
Смѣсь пресѣти надъ 16 мм.	470	400	—
„ „ „ 6 „	445	375	—
Непресѣти пречистени	420	350	—
Ситни промити 6 — 16 мм.	500	420	—
„ „ 0 — 16 мм.	480	400	—
Брикети	800	800	500/480
Шламъ	210	—	—
Пляка	150	100	—
2. Бобовъ-долъ.			
Едри	660	500	420
Срѣдни	550	420	360
Ситни 4 — 16 мм.	440	—	—
Отпадъци 0 — 4 мм.	240	—	—
Пляка	300	220	—
3. Марица.			
Едри	310	250	200
Ситни 0 — 20 мм.	260	260	—
4. Пангеонъ франко мината.			
Едри	800	800	—
Ситни	300	300	—
5. Бадома.			
Едри	1000	1000	—
Ситни	350	350	—
6. Живойна, франко мината.			
Едри	400	400	—

Горнитѣ цени влизатъ въ сила отъ 1 мартъ 1943 година и се прилагатъ за поржчкитѣ, които сж постжпили до тази дата, както и за тѣзи, които ще постжпятъ следъ нея.

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 разположение и 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

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 дъ 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 на 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