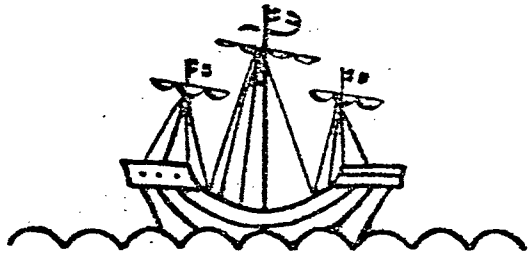
МОРСКИ СГОВОРЪ



XX г.

5–6

м. е
ЮНИЙ



МОРСКИ СГОВОРЪ

ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

Година XX | **Урежда** | **Брой 5 и 6**

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

Ил. Манoловъ
кап. II р. о. з.
председатель на Б. н. м. сговоръ

ДУНАВСКОТО НИ КОРАБОПЛАВАНЕ

Преди 15 — 20 години нашата общественость, макаръ и прекарала тежки военни изпитания, отъ които трѣбваше да почерпи поука, така бѣше свикнала, че смѣташе четвъртата главна сточна артерия (I морето, II ж. п. линия Бургасъ — София, III — София — Варна и IV Дунава) неприсжща на нашитѣ духовни и материални сили и не се интересуваше отъ нея.

Само дунавското ни крайбрѣжно население поглеждаше завистливо на чуждия флагъ съ бунтуваща душа, правѣше даже единични непосилни опити, но оставаше все на едно мѣсто, защото нѣмаше кой да го изведе отъ това състояние.

Това е едната страна на медала; но ето че тоя медалъ започна да се приповдига и обръща, за да се покаже другата му страна.

Млади възторжени души, съ буйни сърдца не можеха да гледатъ спокойно апатията; тѣ се нагърбиха съ навидъ непосилна работа и единъ прекрасенъ день въ морската градина на Варна обявиха официално новата организация на Бълг. нар. морски сговоръ.

Каналътъ започна да се строи; всичко, което обичаше българския флагъ, българското море и българския Дунавъ, потече по тоя каналъ, за да се повдигне преди десетина години вълната, която издигна доброжелателитѣ и залѣ зложелателитѣ на дунавската ни търговска флота.

И пита се човѣкъ, защо имаше зложелатели — при това голѣми хора и доброжелатели, нѣкои отъ които станаха изкупителна жертва на една българска, патриотично стопанска и крайно полезна идея!

Отговорътъ е ясенъ и простъ — онова наслоено по атавизъмъ наследство, което петстотинъ годишното робство ни остави!

Както и да е — започнало съ три корабчета строени за влѣкачи и впоследствие приспособени за пасажери, дунавското ни корабоплаване носѣше непосилна служба на отечеството, и за щастие импровизираниятъ му опитъ потвърди опита на вѣковетѣ и доказа на българската общественость, че бѣлото си е бѣло, стига да не си далтонистъ.

Народното събрание намѣри сили да гласува 150 милиона за дунавски кораби, които днесъ струватъ тройно; корабитѣ се построиха и дойдоха, като се оказаха повече отъ добри; министърътъ председательтъ ги държавнически благослови, и ний никога нѣма да забравимъ поздравителната му и пълна съ добри предсказания телеграма, която той отправи до Негово Величество Царя при освещаване на моторния пасажерски корабъ „Царь Борисъ III".

Ето така се турна голѣмото начало, което логически следваше малкото. Корабитѣ заработиха и то въ едно тежко време, защото работата имъ съвпадна съ началото на сегашната война.

Каква работа сж дали тия кораби, тукъ не е мѣсто да показваме цифри, но тя е огромна, неочаквана Тя се цени отъ всички наши и чужди, които знаятъ да ценятъ. Но интересно е, че предъ грохота на голѣмитѣ събития ний тъй свикнахме съ нашата държавна корабна служба на Дунава, та ни се струва, че това си е все така било; че лицата, които така добре я ржководятъ, като че ли сж паднали отъ небето Противницитѣ й днесъ сж най-голѣми приятели; а борцитѣ за нея, разбира се не всички, обидени и изостaвени.

Значи на лице е общия законъ на живота — безъ жертви дѣла не се създаватъ; тежко му, който падне въ изкуплението!

Дунавското ни корабоплаване започна голѣмата си работа при ненормални стопански условия. Обаче нѣма война, която да не се е свършвала; ще дойде день, когато гърмежитѣ ще се замѣнятъ съ строителство и тогава ще настжпи нормалната работа на Дунава.

За тая работа трѣбва да се готвимъ и да използуваме всичко, което ни се случи и удаде; за нея ще трѣбва еднакво да мислимъ и работимъ, както за ежедневната, защото когато дойде времето, трѣбва да сме готови!

К

Морската война въ Тихи океанъ

Отъ 8 декемврий 1941 год., денътъ, въ който Япония, достигайки до крайнитѣ предѣли на своето търпение, обяви война на Съединенитѣ Щати, започнаха редицата действия въ Тихи океанъ, които се изразиха въ ожесточени морски сражения, имащи за последица нанасянето на бързъ и чувствителенъ ударъ на американския боенъ флотъ.

Относно едногодишната вече морска война въ водитѣ на Тихи океанъ въ чуждостранния печатъ се появиха редица сведения, които не схождатъ съ тия официално оповестени отъ американска страна. Естествено, че по известни причини, въ обявения отъ Съединенитѣ щати по случай годишнината отъ японското нападение върху опорното срѣдища на Пърлъ Харбъръ списъкъ на корабнитѣ загуби не бѣха отбелязани имената на всички американски кораби, загинали въ морскитѣ сражения въ Тихи океанъ.

Отъ 8 декемврий 1941 до 8 декемврий 1942 год. въ водитѣ на Източна Азия и Велики океанъ се състояли 17 отдѣлни морски сражения между японскитѣ и англо американскитѣ военно-морски сили. На 8 декемврий въ Пърлъ Харбъръ на Хавайскитѣ острови, гдето бѣше сразенъ американскиятъ тихоокеански флотъ; на 10 декемврий край източнитѣ брѣгове на Малая, въ което морско-въздушно сражение бѣха потопени два английски линейни кораба, съставящи ядрото на британскитѣ източно-азиатски морски сили. Съ тия първи и резултатни схватки още въ първитѣ часове на войната японскиятъ флотъ осигури своето господство и пълната свобода на действие въ водитѣ на Тихи океанъ.

Тая спечелена свобода на действие бѣ умѣло използувана отъ японска страна за провеждане операцитѣ на суша, за завладяване различнитѣ англо-американски опорни срѣдища и холандски острови, и главно — завладяването на богатитѣ източници на първични и продоволствени материали.

Следващитѣ морски сражения и схватки се развиха: на 12 януарий 1942 год. западно отъ Хавайскитѣ острови; на 27 януарий до Ендау, близо до Сингапуръ; на 1 февруарий при Маршаловитѣ острови; на 4 февруарий — край брѣговетѣ на островъ Ява; на 20 февруарий при брѣговетѣ на Бали; на 21 февруарий североизточно отъ островъ Нова Гвинея; на 24 февруарий при Онторишима (острови Уейкъ, Wake) на 27 февруарий при Батавия; на 27 и 28 сжщия месецъ предъ брѣговетѣ на Сурабая; на 1 мартъ предъ Батавия; отъ 7 до 9 май 1942 год. въ Коралового море; на 5 юний при островъ Мидуей, и въ тригѣ голѣми морски сражения край Соломоновитѣ острови: първото отъ 7 до 15 августъ, второто отъ 26 до 28 октомврий и третото — отъ 12 до 14 ноемврий 1942 год. Морската битка при Соломоновитѣ острови още не е окончателно завършена. Начената презъ месецъ августъ миналата година, тя още продължава

Въ сраженията около островъ Ява японскитѣ морски сили сразиха почти цѣлия съюзнически флотъ, съставенъ отъ английски, американски и холандски бойни кораби, които се опитаха да попрѣчатъ на завладяването на холандскитѣ острови Ява и Суматра.

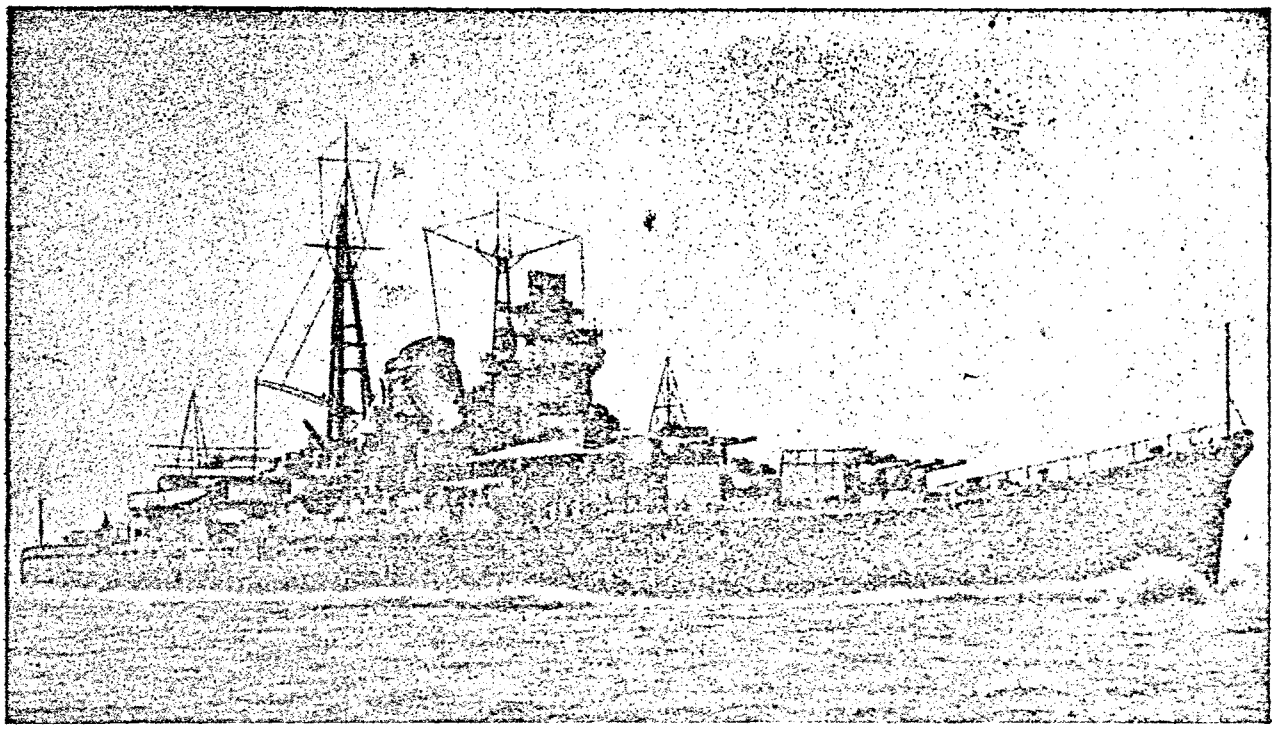
Когато въ началото на май японски въоржжени сили проникнаха въ юго-източната часть на Тихи океанъ, гдето бѣха стозарени войски на нѣкои отъ Соломоновитѣ острови и съ задача, да бждатъ завоювани стратегически положения за нахлуване въ Австралия, тѣ бѣха посрещнати отъ силни американски бойни ескадри, съ които отъ 7 до 9 май се завързаха ожесточени сражения въ Кораловото море.

Въ тоя морски бой американцитѣ загубиха единъ линеенъ корабъ отъ вида на „Калифорния", самолетоносача „Лексингтонъ", изтрѣбителя „Симсъ" и спомагателния корабъ „Нюомо". Много други кораби бѣха тежко повредени.

Въ началото на юний японски морски сили, подпомагащи стоварването на войски и завладяването на Алеутскитѣ острови Киска и Атту, извършиха набѣгъ срещу Мидуей, въ водитѣ на който островъ срещнаха силна



Бой между американски и японски бойни кораби



Японски тежъкъ кръстосвачъ

американска ескадра. Завърза се нѣколкодневно морско-въздушно сражение, въ което американцитѣ загубиха самолетоносача „Йорктоунъ" и изтрѣбителя „Хаманъ". Японскитѣ загуби бѣха сжщо чувствителни, обаче, цельта, да се отклонятъ американскитѣ сили отъ Алеутскитѣ острови, на които въ това време се стоварвали японски войски, бѣ напълно постигната.

На 7 августъ 1942 год. американцитѣ стовариха войски и завладѣха островъ Гвадалканаръ и други отъ Соломоновитѣ острови: Тулаги и Флорида. Поради слабитѣ японски войски действието напълно сполучи, обаче японскитѣ въоржжени сили не бѣха напълно изтласкани отъ островъ Гвадалканаръ; както американцитѣ, така и японцитѣ на нѣколко пжти пратиха силно охранявани корабни кервани, поради което произлѣзоха и нѣколкократнитѣ морски сражения при Соломоновитѣ острови. Въ първитѣ сражения презъ августъ американцитѣ загубиха 21 бойни кораба, между които 16 кръстосвача.

Въ края на октомврий силни американски бойни ескадри се отново насочиха къмъ Соломоновитѣ острови съ задача да осигурятъ морското господство въ тая часть на океана, обаче приближаването на голѣмия американски флотъ бѣ навреме забелязано отъ японска страна. Следъ тежка борба, японскитѣ морски сили сполучиха да сразятъ американскитѣ кораби и отбиха напълно готвещия имъ се ударъ. И двете страни дадоха загуби. Американцитѣ загубиха въ това сражение 1 линеенъ корабъ, 3 самолетоносача и 3 кръстосвача.

На 14 ноемврий, когато американцитѣ се опитаха да изпратятъ единъ корабенъ керванъ, за трети пжть се завърза ожесточено сражение при Гвадалканаръ, въ което голѣма часть отъ придружаващитѣ кервана кораби бѣха унищожени.

Споредъ японски съобщения, въ това сражение били потопени 2 американски линейни кораба, 11 кръстосвача и 5 изтрѣбителя. Така сжщо и японскитѣ загуби бѣха твърде тежки.

На 3 декемврий 1942 год. японското командуване съобщи за действията на силни японски торпедни флотилии върху една американска ескадра линейни кораби въ близость на Лунга. Отъ произведенитѣ торпени атаки били потопени 1 американски линеенъ корабъ, 1 тежъкъ кръстосвачъ и 2 изтрѣбителя. Това е първиятъ случай отъ започването на войната, въ която флотилия изтрѣбители атакува ескадра линейни кораби.

Споредъ сведенията оповестени официално отъ японската агенция Домей и тия дадени отъ кралската японска главна квартира, до 1 декемврий 1942 год., презъ време на едногодишната морска война въ Тихи океанъ, американскиятъ флотъ загубилъ следнитѣ бойни кораби:

10 линейни кораба, 12 самолетоносача, 38 кръстосвача, 40 изтрѣбителя, 2 кораба съ нарочно назначение, 70 подводника, 4 канонерки, 4 минопоставача, 7 миночистача, 9 торпедоносеца, 3 спомагателни кораба и 2 кораба отъ неизвестенъ видъ, всичко 201 кораба.

Естествено, че въ годишнината отъ обявяването на войната и нападението върху опорното срѣдище на Хавайскитѣ острови, Пърлъ Харборъ, отъ американска страна се оповести списъкъ, който съдържаше само часть отъ действителнитѣ загуби на американския боенъ флотъ.

Оберлейтенантъ Улрихъ Моръ

Помощниятъ кръстосвачъ като оржжие въ морската война

Докато понятието за кръстосвачна война, ако и не подъ това име, е толкова старо, колкото изобщо съществуването на въоржженитѣ кораби, помощниятъ кръстосвачъ е едно ново творение на този вѣкъ. Той не може да бжде сравненъ съ пиратскитѣ кораби на Драка, Фробишера, или Хавке отъ времето на девствената царица, нито съ корабитѣ отъ времето на американската гражданска война, които южнитѣ щати въоржжаваха и изпращаха срещу снабдителнитѣ пжтища на армиитѣ на севернитѣ щати чакъ до водитѣ на Англия, нито дори съ станалия прочутъ „Алабама". Въ борбата на Англия съ испанската армада и презъ срѣдата на 17 в. английскиятъ флотъ се е състоялъ въ по голѣмата си часть отъ въоржжени търговски кораби. Основата на бойния корабъ се сложи по-късно, въ около 1600 г., когато отъ „Принцъ Роялъ" се създаде прототипа на линейния корабъ. Въ тази насока се развиха стжпка по стжпка, заедно съ въвеждането на бронята и машинитѣ, модернитѣ морски бойни сили.

Въ началото на нашия вѣкъ, по времето на усиления строежъ на бойни кораби, заедно съ колонизаторскитѣ стремежи на европейскитѣ и североамериканскитѣ сили, вървѣше ржка за ржка и създаването на презморски бази за военнитѣ флоти. Тѣзи бази ставаха въ случай на война огнища за поддържане морското господство на превъзхождащия по морски бойни сили противникъ. За по слабия, тѣ бѣха изходни точки за кръстосвачна война. Ограниченията брой кръстосвачи въ презморскитѣ бази трѣбваше да бжде засиленъ въ случай на война съ помощни кръстосвачи. Съ това се целѣше едно силно поразяващо действие — разпокжсване на непиятелскитѣ бойни сили.

Кръстосвачната война, колкото и успѣшно да бжде водена, не може никога да раздруса основитѣ на едно установено веднъжъ морско господство. Тя може само да го намали до известна степень Защото морско господство — това е запазване правото върху едно положение, което позволява на единия отъ воюващитѣ да поддържа търговията си и едновременно да прѣчи на противника да върши сжщото. Кръстосвачната война споредъ това е такъвъ начинъ на воюване, който цели да нанесе на непиятеля щети въ защищаванитѣ отъ морското му господство обекти чрезъ неочаквани нападения по слабитѣ му мѣста. Едно нападение върху самия носитель на морското господство, бойния корабъ, не може да бжде цель на кръстосвачната война. Това важи, както за кръстосвача, така и за помощния кръстосвачъ, а въ нѣкои случаи и за подводника.

Когато избухна първата свѣтовна война, значението на океанската търговска война не бѣше още всеобщо познато. Твърде много умове се придържаха още въ очакваното решително сражение на бойнитѣ флоти. Какви успѣхи и какви неимовѣрно голѣми последствия се добиха отъ ограничаването на отдѣлно оперирящи кръстосвачи въ чисто търговска война показа примѣрътъ на кръстосвачитѣ „Емденъ" и „Карлсруе". Тѣ държаха въ продължение на месеци голѣми части отъ свѣта въ неописуемо напрежение и оказаха въздействие, което надминава далече по значение потопенитѣ отъ всѣки отъ кръстосвачитѣ 70,000, 80,000 бр. р. тона. Не по-малко бѣше значението на дейностьта на германскитѣ помощни кръстосвачи отъ този първи периодъ на свѣтовната война. Тѣ бѣха въ повечето случаи бързи търговски параходи, въоржжени и снабдени споредъ изискванията въ нѣкоя презморска станция, или дори въ открито море.

Екипажътъ на единъ отъ тѣзи кораби, помощниятъ кръстосвачъ „Кронпринцъ Вилхелмъ", съ своя командантъ кап. лейтенантъ Тирфелдеръ, се е проявилъ особено въ това отношение; този корабъ успѣлъ да престои на море 250 дни, отъ които 72 били прекарани въ товарене на вжглищз, и следъ като изминалъ 40,000 морски мили, потопилъ общо 57,000 бр. р. тона непиятелски кораби. Непобеденъ, ако и на края на силитѣ си и съ привършени резерви, той успѣлъ да влѣзе въ едно североамериканско пристанище.

Въ началото на 1915 г. германското ржководство на кръстосвачната война по всички морета бѣ дошло до изнемогване. Едва една година по-късно, следъ като бѣ разбрано значението на „прикриването" (маскировката), помощниятъ кръстосвачъ излѣзе наново на сцената на нападателната морска война. На мѣсто на всеобщо познатитѣ и ясно различаващи се отъ далечно разстояние бързи кораби вече се избираха съвсемъ обикновени, незначителни търговски параходи. Тѣхното въоржжение се поставяше прикрито и тѣ добиваха такъвъ видъ, че при провѣрка можеха да заблудятъ непиятелскитѣ стражеви кораби. Както показва историята на тѣзи кораби, това се е случвало често. Най известенъ е пробивътъ на помощния кръстосвачъ „Зееадлеръ", който въпрѣки двучасовото прегърсване отъ една английска команда, успѣлъ да премине блокадата. Ако и скоростьта на първитѣ търговски кораби — помощни кръстосвачи отъ европейската война, отъ 12 до 14 морски мили, да е стояла въ горната третинка на срѣдната скорость на тогавашнитѣ търговски кораби, тѣзи кораби били смѣтани за неудовлетворителни за една успѣшна търговска война. Вследствие на това ржководството имъ даваше най-напредъ задачи за поставяне на мини и следъ като тѣ биваха изпълнени, останалата бойна способность на корабя трѣбваше да бжде използувана за търговска война.

Действията на помощнитѣ кръстосвачи „Волфъ" и „Мьове" сж достатъчно известни. И двата извършили успѣшно възложенитѣ имъ минни задачи, но постигнали въ отпослешната кръстосвачна война такива успѣхи, които надминаватъ всички очаквания. Съответно голѣмо бѣ и въздействието върху врага. То е особено ясно като се узнае, че при първото появяване на „Мьове" въ срѣдния Атлантикъ английското адмиралтейство утрои блокадната линия при Сетландскитѣ тѣснини и около Исландия, и че срещу този единственъ германски корабъ въ пространството между западна Индия и западна Африка бѣха изпратени три пълни кръстосвачни ескадри.

Втората свѣтовна война завари помощния кръстосвачъ тамъ, до кждето той бѣ стигналъ презъ 1917 г.: преобразенъ, въоржженъ съ една батарея отъ срѣднокалибрени орждия търговски корабъ, чиято задача бѣше да унищожава непиятелскитѣ търговски кораби. Само въ едно отношение отъ основна важность развитието на корабостроителната техника е показало промѣна отъ времето на първата свѣтовна война. Употрѣбата на петрола като гориво отстрани съ единъ замахъ слабата страна на старитѣ помощни кръстосвачи, за които вжглищния проблемъ бѣше въпросъ отъ жизнено значение и при това не само въпроса за доставянето на вжглищата, но



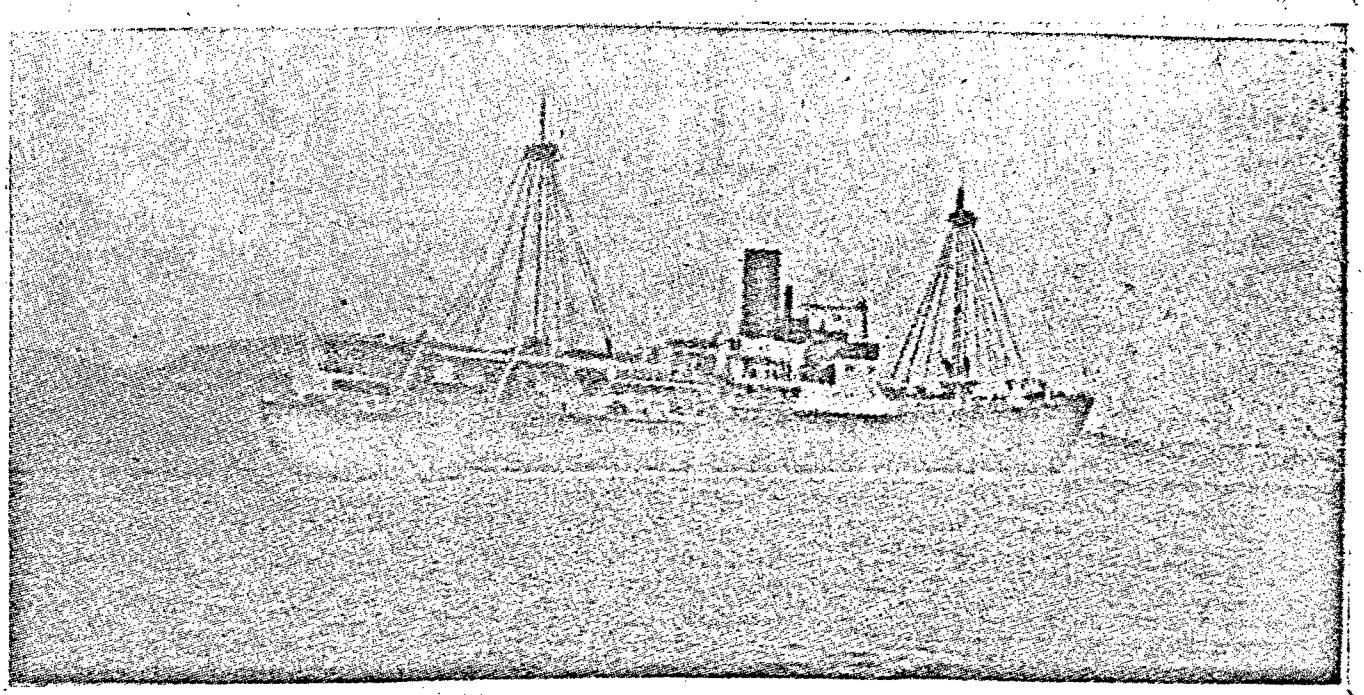
Рибарски кжть край Деди-агачъ

преди всичко преговарването имъ въ едно скрито отъ неприятеля мѣсто. Модернитѣ кораби съ течно гориво могатъ да носятъ съ себе си запаси, които имъ позволяватъ да изминаватъ грамадни разстояния, безъ да стане нужда да се попълватъ тѣзи запаси. При нормална скорость това разстояние се равнява на три пжти земната обиколка.

Морското разположение на Германия е подобно на това презъ първата свѣтовна война. Тогава Германия притежаваше единъ флотъ, който би билъ въ състояние да упражнява морско господство, ако не му липсваха условия, а именно изходни бази за една океанска война. Въ своя ограниченъ обсегъ, затворенъ въ „мокрия трижгълникъ" на Северно море, германскиятъ флотъ за открито море чакаше напраздно решителната битка, която не идваше, защото Англия съвсемъ нѣмаше причина да я търси. Морското й господство, въ горе споменатия смисълъ, върху областитѣ презъ които водѣше търговията й, бѣше и безъ това сигурно. Днесъ Германия притежава вратитѣ за излазъ въ Атлантика, но не и достатъченъ брой тежки бойни сили, за да предприеме нѣщо друго освенъ кръстосвачна война въ океана. Но споредъ природнитѣ условия, тѣзи действия могатъ да иматъ винаги само преходенъ, краткотраенъ характеръ.

Казахме вече, че изходътъ отъ едно положение, което не позволява сриване на противниковото морско господство, е нападението на пазенитѣ му обекти. Въ открития Атлантикъ тази война се води отъ подводника като борба за тонажъ. Но предвидъ постоянно растящия районъ на действие на подводника, увеличаванъ и отъ подводнитѣ петролоносачи, тази война не се ограничава само въ водитѣ около Англия, но се простира и тамъ, кждето противниковото търговско корабоплаване е най уязвимо. Все пакъ, обаче, ако и районътъ на действие на подводника да е разширенъ извънредно много чрезъ разни нови срѣдства, далечнитѣ области на широкия океанъ, въ които английската търговия взима началото си, сж все още недосегаеми за него Тѣзи именно области сж присжщото мѣсто за воюване на помощния кръстосвачъ.

Какво важно допълнение на подводника е помощния кръстосвачъ ни става ясно, като знаемъ, че при избухването на войната въ Атлантическата область бѣха обхванати огромни пространства. Съ огледъ на подводната опасность противникътъ поведе тамъ корабоплаването въ конвои и по отдалечени пжтища. Наистина, отначало отдалеченитѣ морски области останаха незасегнати отъ войната. Но това положение се измѣни основно съ появяването на германскитѣ помощни кръстосвачи презъ пролѣтьта на 1940 г. Миннитѣ полета, които бѣха поставени отъ германскитѣ помощни кръстосвачи край южноафриканското крайбрѣжие и въ водитѣ на Австралия, наложиха струпването на голѣми изискващи голѣмъ брой хора съоржжения за защита срещу миннитѣ. Изчезването на кораби въ южния Атлантикъ, по пжтя между Капщадъ и Австралия, въ морската область около Маврициусъ, при Сейшелитѣ и въ устието на Бенгалския заливъ, въ Тасманско и въ Коралово морета, въ Антарктика, както и въ срѣдния Пасификъ, постави на английския флотъ съвсемъ непредвидени до сега задачи. Той може-



Изследователнитъ корабъ „Метеоръ", преобразенъ въ спомагателенъ кръстосвачъ „Комета"

ше да се опита да ги разреши само съ увеличаване броя на кръстосвачитѣ въ презморскитѣ бази, но трѣбваше да има предвидъ съответното отслабване на флота въ родината. Но не се свърши само съ едно числено размѣстване на бойнитѣ сили, съ това събитие, което се окачествява като „разпръсквателно действие“ на помощно-кръстосвачната война. Английскитѣ флотски единици се видѣха принудени да патрулиратъ день следъ день и месецъ следъ месецъ по морскитѣ пѫтища на ловъ за германскитѣ нарушители на търговията. Износването на постоянно намиращитѣ се на море кораби, необходимостьта отъ докъ и отъ увеличаване постройката на нови кораби, нуждния подвозъ отъ петролъ, муниции и други съоржжения отегчаваха не само силитѣ отъ английския флотъ, но се разпростираха и върху търговския имъ флотъ. Още по-голѣма стана тази тежесть, когато активностьта на германскитѣ нарушители на търговията наложи да се преустроятъ много пасажерски кораби въ помощни кръстосвачи. Ценень корабенъ тонажъ отъ войскови транспорти бѣше загубенъ по такъвъ начинъ.

Ако се разгледа значението на търговската война, водена отъ помошнитѣ кръстосвачи отъ тази гледна точка, то споменатитѣ косвени успѣхи надъ английската военна и търговска флота ше се поставятъ сигурно преди външно видимитѣ постижения по тонажъ. Но това съвсемъ не значи, че досегашнитѣ успѣхи отъ надъ 800,000 бр. р. тона потопенъ, или плененъ тонажъ сж маловажни, ако и да представляватъ само една малка часть отъ постиженията на подводницитѣ. Помошниятъ кръстосвачъ, напротивъ, играе като оржжие въ морската война една много по-голѣма роля, отколкото съответствува на тази часть.

Описанието на постиженията отъ помошно-кръстосвачната война не би било пълно, ако не се напомнѣха нѣколко други последствия отъ особено значение за английскитѣ колонии и доминиони, моралното въздействие върху мѣстното население, уронването на английския престижъ и свързанитѣ съ това мжчнотии при събирането на цвѣтнокожитѣ обслуги на английскитѣ кораби.

Въ колкото повече области покаже присжтствието си помошниятъ кръстосвачъ, чрезъ потапяне и спиране на кораби, толкова по-голѣмо ще бжде поражавашето му действие и толкова повече кръстосвачи и помощни кръстосвачи трѣбва да събере противникътъ въ тѣзи области за борба съ нарушителя на търговията.

Единъ помощенъ кръстосвачъ е единъ напълно незащитенъ търговски корабъ, който за цельта е промѣненъ чрезъ пристрояването на нуждитѣ за бойнитѣ му задачи артилерия, торпедно въоржжение и едно приспособление за поставяне на мини. Много естествено, че по-подробни сведения върху естеството на това въоржжение не могатъ да се дадатъ. Но ще бжде интересно да се предадатъ впечатленията, ако и не напълно вѣрни, на английски пленници въ това отношение. Тѣзи пленници сж живѣли въ продължение на месеци на единъ помощенъ кръстосвачъ („Атлантисъ“) и останали въ Сомалия, кждето били освободени следъ превземането на тази область отъ англичанитѣ. Единъ отъ тѣхъ писалъ въ единъ английски вестникъ:

„Въоржжението бѣше прикрито — оржжия въ сандъци — прибираеми провѣтрители и мачти съ прожектори, единъ самолетъ въ предния товаренъ люкъ, три оржжия, отъ които две 15 см. на предната палуба, по две по-леки оржжия на странитѣ, две двойни торпедни тржби, единъ фалшивъ куминъ, измѣрвателни уреди и маскирана противосамолетна артилерия задъ истинския куминъ, едно 21 см. оржжие бѣше скрито въ единъ сандъкъ, адресиранъ до една машинна фирма въ Манила, който стоеше на задната палуба... Задната палуба бѣше просто обсипана съ оржжия“...

Животътъ на помощния кръстосвачъ е билъ често описванъ. Той е известенъ съ търпение при понасянето на разни несгоди, най-вече тропичната горещина, еднообразната, нуждаеща се отъ прѣсни продукти храна, постоянната сурова корабна служба, уморителнитѣ дежурства. При това и душевниятъ копнежъ по родината следъ месеци, дори години дългото отсжтствие, неизвестностьта за сждбата на домашнитѣ, честото, отегчително бездействие презъ дългитѣ периоди, когато хоризонтътъ е чистъ и всѣки човѣкъ отъ обслугата е самъ съ подтискващото уединение на вѣчната картина на водата и небето около себе си. Голѣма е ролята, която играе въ случая командирътъ, неговата личность е решаваща за новоизпъкващитѣ въпроси относно воденето на хората. Задачата изисква душевни способности и постоянни грижи за всѣки отдѣленъ човѣкъ, който извънъ войнишкото, трѣбва да бжде духовно привързанъ, човѣшки воденъ и възпитаванъ.

Не се отнася само до добрата подготовка и умѣлото ржководство на действията, но и до майсторското разрешение на проблема за водене на хората, когато отдѣлни помощни кръстосвачи оставатъ да действуватъ надъ 1 година, дори въ два случая 17, а въ единъ другъ 22 месеца непрекжснато, безъ да спиратъ въ пристанище. Единъ докладъ върху помощния кръстосвачъ като оржжие въ морската война не би билъ пълненъ безъ имената на храбритѣ кораби и тѣхнитѣ командири, колкото и непълно да трѣбва да остане едно такова изброяване.

За първи пѫть презъ тази война свѣтътъ чу за дѣлата на единъ помощенъ кръстосвачъ, когато комюникето на въоржженитѣ сили отъ 18. 5. 1940 год. съобщи, че германски морски въоржжени сили сж поставили мини край южноафриканския брѣгъ. Тѣзи мини произхождаха отъ помощния кръстосвачъ „Атлантисъ“. Подъ водачеството на своя командиръ капитанъ I р. Рогге той действува дълго време въ водитѣ на Атлантическия, Индийския и Тихия океани и 18 месеца следъ излизането си на море можеше да се похвали съ гордия резултатъ отъ 144,000 бр. р. тона потопени и пленени неприятелски кораби. По пѫтя къмъ родината корабътъ билъ срещнатъ отъ английския тежъкъ кръстосвачъ „Девонширъ“. Оставайки извънъ обсега на оржжията на германския помощенъ кръстосвачъ, „Девонширъ“ разстрелялъ беззащитния корабъ. Следъ редица приключения екипажътъ пристигналъ въ Германия съ спасителни подводници, изминавайки най дългия въ историята, 655 дневенъ морски пѫть.

Дълго време преди появяването на германски подводници въ западно-индийски води, тамъ действуваше помощниятъ кръстосвачъ „Виддеръ“ съ своя командиръ Хелмутъ фонъ Руктешелъ, произведенъ по-късно въ чинъ капитанъ I р. Следъ завършването на действията си този корабъ успѣлъ съ голѣми трудности да проникне презъ неприятелската блокада и да се завърне въ родината си. Следствие на една повреда въ машинитѣ максималната му скорость била намалена на 5 мили въ часъ. Успѣвайки да преодолѣе всички трудности, капитанъ I р. фонъ Руктешелъ проявилъ способности, за които той бива награденъ като първи командиръ на помощенъ кръстосвачъ съ рицарския кръстъ на желѣзния кръстъ. Скоро следъ това, възъ основа на нови успѣхи при едно второ действие, той бива награденъ съ джобитѣ листа къмъ рицарския кръстъ.

Трагично завършиха особено успѣшнитѣ действия на помощния кръстосвачъ „Пингвинъ", подъ командата на капитанъ I р. Крюдеръ, който бѣ награденъ послесмъртно на 15. 11. 1941 г. съ джбовитѣ листа на рицарския кръстъ. На 9. 5. 1941 г. въ едно сражение съ английския кръстосвачъ „Корнуелъ" намѣрили геройската си смъртъ командирътъ и по-голѣмата часть отъ обслугата. Съ името на капитанъ I р. Крюдеръ е свързано едно успѣшно нападение върху една цѣла китоловна флота. Корабитѣ, пълни съ китово масло, били пленени. Съ това капитанъ I р. Крюдеръ даде единъ голѣмъ приносъ за продоволствието съ мазнини на германския народъ.

Пакъ съ загубата на единъ германски помощенъ кръстосвачъ завърши и срещата на „Корморанъ" подъ командата на капитанъ II р. Детмерь, съ превъзхождащия го кръстосвачъ „Сидней". Въ завързалия се артилерийски двубой германскиятъ корабь успѣ да потопи „Сидней", противно на всички теоретически очаквания за изхода на този неравенъ бой. По-голѣми подробности около тази борба не сж известни, но можемъ да приемемъ, че тя е станала нощемъ, отъ много близко разстояние. Отъ австралийския кръстосвачъ не е останалъ живъ нито единъ човѣкъ, докато по-голѣмата часть отъ обслугата на „Корморанъ" е достигнала Австралия и отъ тогава се намира тамъ въ военнопленничество.

Докато „Атлантисъ", „Пингвинъ" и „Корморанъ", следъ като изпълнили задачитѣ си и потопили по надъ 100,000 бр. р. тона неприятелски кораби, били срещнати отъ превъзхождащи ги бойни кораби и загинали — това сж единственитѣ загуби на германски помощни кръстосвачи — другъ помощенъ кръстосвачъ, „Торъ", подъ командата на капитанъ I р. Келеръ, попадналъ още съ започването на успѣшнитѣ си действия въ южния Атлантикъ на единъ три пъти по-голѣмъ английски помощенъ кръстосвачъ — „Алкангара". Сражението не било истински завършено споредъ правилата на търговската война, но докато „Алкангара" трѣбвало да се приберe съ тежки поражения въ Рио де Жанейро, германскиятъ помощенъ кръстосвачъ не само че продължилъ действията си, но водилъ и две победоносни сражения съ други два неприятелски помощни кръстосвача. Вториятъ противникъ, „Карнарвонъ Кяслъ", получилъ сжщо тежки поражения и скоростьта му била намалена, докато „Торъ" не получилъ нито едно попадение. Третиятъ помощенъ кръстосвачъ, който попадналъ подъ самитѣ орждия на германския помощенъ кръстосвачъ, билъ 13,300 бр. р. тонниятъ английски помощенъ кръстосвачъ „Волтеръ". Той билъ потопенъ, безъ „Торъ" да получи нито едно попадение. Съ почти 100,000 бр. р. тона на победния си флагъ капитанъ I р. Келеръ се прибралъ съ кораба си въ родината.

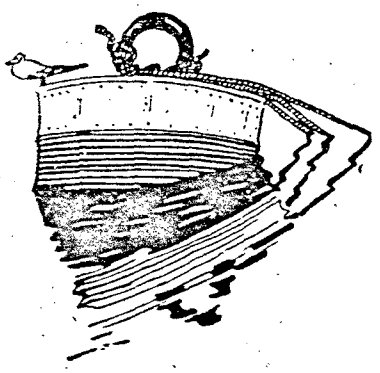
Докато свѣтовниятъ печатъ се занимаваше още съ неочакванията изходъ на биткитѣ между помощнитѣ кръстосвачи въ южния Атлантикъ, избухна като бомба новината за появяването на единъ германски помощенъ кръстосвачъ въ далечния Пасификъ. Това бѣ „Комета" подъ командата на контрадмиралъ Айсенъ. Причината на това съобщение бѣше обстрелването на фосфатнитѣ мини на о-въ Науру. Тази акция бѣ предшествувана отъ една успѣшна търговска война въ Коралово море, мѣстото на днешнитѣ боеве между японската и североамериканската флоти, изходната точка за борба срещу Австралия. Помощниятъ кръстосвачъ „Комета" пристигна въ Великия океанъ следъ едно пълно съ приключения пжтуване по леденитѣ полета на Сибирския пжть, по края на полярния поясъ северно отъ Русия. Следъ 17 месечно пжтуване той направи единствената обиколка на европейско-азиятския континентъ презъ време на война.

Презъ лѣтото на 1941 г. се натъкна на мина при входа на Аукландъ (Нова-Зеландия), 14,000 тонниятъ английски пасажерски корабь „Ниагара". Заедно съ него отиде на морското дъно и носеното отъ него злато за 5,000,000 райхсмарки. Помощниятъ кръстосвачъ „Орионъ" командуванъ отъ капитанъ I р. Вайерь можеше да се радва на този неочакванъ успѣхъ, тъй като той бѣ поставилъ мини на много мѣста въ водитѣ на Австралия. Следъ 17 месечно непрекжснато плаване „Орионъ" се завърна въ родината си, следъ като бѣ потопилъ почти 100,000 бр. р. тона неприятелски кораби и бѣ изминалъ едно разстояние повече отъ 100,000 морски мили.

Всички изброени командири бѣха наградени съ рицарския кръстъ, а нѣкои отъ тѣхъ и съ джбовитѣ листа, за тѣхнитѣ успѣхи въ войната срещу неприятелското корабоплаване. Други сж още на плаване. Отъ време на време свѣтътъ узнава нѣщо за действията на нови помощни кръстосвачи, когато се награждава нѣкой командиръ — победитель, като капитанъ I р. Гумприхъ, или когато се известява за нови постижения, както въ края на годината бѣха обявени съ специално съобщение потопенитѣ отъ надводнитѣ морски сили 1,870,000 бр. р. тона неприятелски кораби.

Едва следъ войната ще могатъ да се дадатъ подробности по действията на помощнитѣ кръстосвачи, тъй като въ никоя область на воюването тайната не играе такава роля, както тукъ. Но все пакъ булото е разкрито до толкова, щото да може да се види голѣмото значение на помощния кръстосвачъ като оржжие въ морската война.

Преведе отъ нѣмски — **Х. Христовъ**

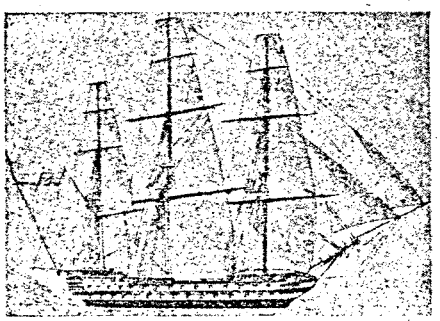


В. Кутевски

Развитие на военното корабостроене въ XVIII вѣкъ върху научна основа

Значението на английската промишленость и значението и за корабостроението

Въ началото на XVIII вѣкъ борбата за свѣтовното господство по море взе характера на англо-френско съперничество. Ржководното положение, което Англия заемаше въ коалицията срещу Франция (1701 — 1714 год.) и въ седемгодишната война (1756 — 1763 год.) и позволи да завладѣе Гибралтаръ и Ню-Фаундленъ. Споредъ Парижкия трактатъ въ 1763 година Англия получи цѣла Канада и голѣма часть отъ островитѣ въ западна Индия. Англия съсрѣдоточи въ свои ржце международната морска търговия.



Английски линеенъ корабъ Bellerophon

Въ техническата, металургическата и металообработващата промишленость въ края на XVII вѣкъ се появи машината, за чието действие отначало се използуваше водната енергия, а после и парата. По това време се създаде връзка между науката и техниката. За развитието на техниката голѣмо влияние имаха успѣхитѣ на математиката и механиката, които положиха основи за научното изучаване на техническитѣ обекти, въ това число и кораба.

Първиятъ дървенъ корабъ съ парна машина бѣ построенъ въ 1802 г. въ Англия и на стенитѣ му бѣха инсталирани по едно колело за движение.

Въ 1819 год. първиятъ американски корабъ съ колела и вѣтрило стъкмяване пропжтувалъ океана отъ Америка за Англия (29·5 дни пжтуване и само 80 часа подъ пара), а въ 1838 год. четири английски кораба пропжтували отъ Европа за Америка и после за Индия.

Следната степень въ развитието на морскитѣ кораби е замѣната на голѣмитѣ и лесно повреждани отъ вълнението колела съ гребенъ винтъ въ подводната часть на кораба.

Първиятъ боенъ корабъ съ парна машина бѣ построенъ по проектитѣ на Робертъ Фултонъ въ 1812 г.

Въ 1827 год. въ морския бой при Наваринъ съюзенията флотъ (Англия, Франция и Русия) разби турския флотъ.

Периодътъ 1840—1850 год представлява забележителна епоха въ историята на военното корабостроене, когато търговското корабостроене очевидно доказа преимуществото на парнитѣ и желѣзни кораби. Отъ друга страна традициитѣ за скорошни славни победи на вѣтроходния флотъ и опасенията на морскитѣ авторитети отъ пажарь на кораба, вследствие искри отъ димната тржба, голѣмъ рвзходъ на гориво, слабость на желѣзния корпусъ срещу ядрото, възможни повреди въ машината и външнитѣ колела — тормозиха дѣлото.

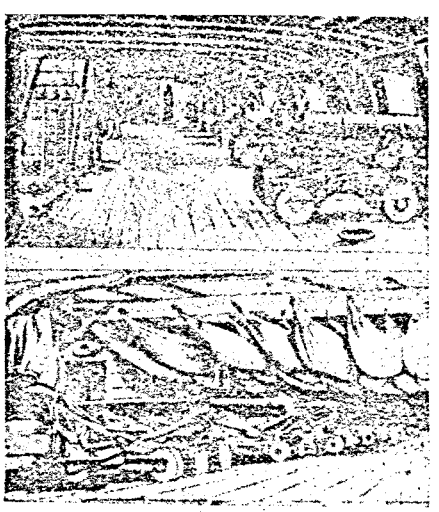
Използуването на винта победи предубеждението въ морскитѣ срѣди — противници на парната машина. Въ 1847 година въ Франция по проекта на корабостроителя Дюнонъ-де Ломъ бѣ заложенъ първия винтовъ линеенъ корабъ Napoleon отъ 5047 тона, съ главни размѣри: дължина 71·3 м., ширина 16·2 м. и газене 7·7 м. Той разви небивала до тогава скорость отъ 13·5 мили.

Металургията по това време не бѣше успѣла още да валцова дебели броневи листове; такива можеха да се приготвятъ само съ коване до дебелина 100—125 мм.

Идеята да се бронираятъ военнитѣ кораби изказана още въ 1834—1845 год. отъ Пексанъ и Лабрусъ и др. не заглъхна, а продължи да се подема Въ 1845 год. Дюпанъ-де Ломъ предложи проектъ за желѣзенъ броненосецъ съ броня по водолинията и около батериитѣ на голѣмокалибренитѣ орждия.

Той доказваше, че печалбата въ теглото на корпуса въ желѣзния корабъ позволява да се покриятъ съ броня машинното и котелно помѣщения, които въ дървения корабъ бѣха незащитени. Не трѣбва да се поставятъ много орждия съ малъкъ калибъръ, а по-добре е да имъ се намали числото, а увеличи калибъра като се бронирать въ каземати. Такъвъ корабъ, доказвалъ той, ще води успѣшенъ бой съ корабитѣ и ще устоява срещу брѣговитѣ батареи.

Въ 1853 год. руската ескадра на адмиралъ Нахимовъ въ съставъ 6 линейни вѣтрохода за 20 минути



Общъ видъ на горната и долна батарейни палуби на единъ военен корабъ отъ 1820 г.

унищожи при Синопъ турската ескадра отъ 7 вѣтроходи фрегати, 3 корвети. Този фактъ въ сравнение съ наварнския бой, въ който по-малки резултати бѣха достигнати за нѣколко часа бѣ въ полза на бронирането.

Въ 1854 год. Англия и Франция въ съюзъ съ Турция обявиха война на Русия, която засилваше влиянието си на изтокъ.

Кримската война въ историята на военното корабостроене може да бъде отбелязана съ следнитѣ изводи. Доказа се непригодностьта на незащитенитѣ дървени кораби, които много страдаха отъ огъня на брѣговитѣ батареи.

Доказано бѣ безспорното преимущество на парнитѣ винтови кораби, които свободно маневрираха и предъ очитѣ на цѣлия флотъ влачеха вѣтроходитѣ.

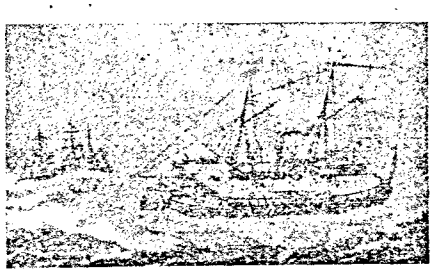
Въ Балтийско море по това време за защита на Кронщадъ отъ приближаване на англииската ескадра бѣха употрѣбени за първи пѫть заградни мини. Мината бѣ конически сѫдъ напълненъ съ 32 кгр. барутъ. Действието бѣ незначително, ала моралниятъ ефектъ отъ това ново срѣдство за борба бѣ голѣмъ.

Въ 1857 год въ Франция отъ опита на Кримската война бѣ създаденъ законъ, споредъ който всички кораби, които нѣмаха машини, бѣха изключени отъ списъка на бойния флотъ.

Въ 1859 год. въ Франция бѣ построенъ първиятъ боеви броненосецъ La Gloire съ водоизмѣстване 5000 тона и главни размѣри 77·3 х 16·2 х 7·8 м. Корпусътъ е дървенъ. Стенитѣ бѣха бронирани. Мощность на машината 1200 к. с. при корабна скорость 12·8 мили. Бронята бѣ 120 м. м.

Въ 1860 год. англичанитѣ построиха първия желѣзенъ винтовъ броненосецъ Warior съ водоизмѣстване 9360 т. и скорость 14·3 мили Той бѣ брониранъ съ 122 м. м. желѣзна броня Корпусътъ бѣ раздѣленъ съ напрѣчни водонепроницаеми прегради. Този корабъ е първоначалниятъ типъ броненосецъ съ бортово бронираие на батареитѣ, сѫщо такива бѣха и първитѣ броненосци въ Германия, Италия, Австрия и Русия. Бронята се спускаше 1·5 — 2 метра подъ водолинията. За състоянието на артилерията по това време бронята бѣ достатъчна защита.

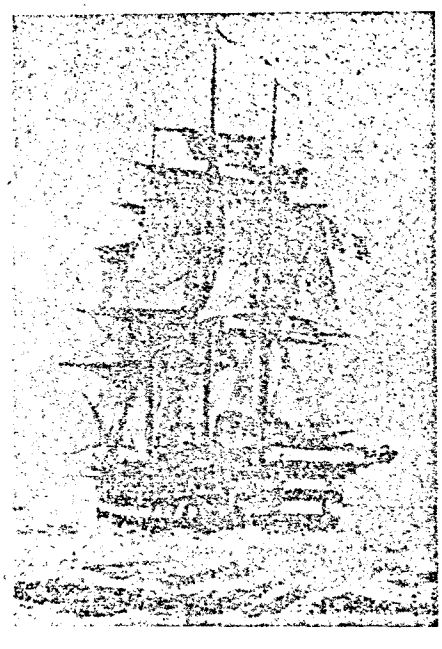
Въ 1877 год. въ Франция се появиха орждия съ удължени снаряди. За да не се преобръщатъ тѣ въ въздуха, цевитѣ на голѣмо-калибренитѣ орждия се нарѣзваха съ канали. Конструкцията на орждията се усъвършенствува — тѣ се изработваха отъ лѣта стомана



Френска плаваща батарея

Голѣмо-калибренитѣ се защищаваха съ броня. Въведоха се далекомѣрни уреди, които улесниха артилерийската стрелба на по-голѣми разстояния. Всичко това постави начало за съревнование между артилерията и бронята.

Въ 1866 год. бѣ построенъ по проекта на англииския корабостроитель Ридъ броненосеца Bellerophon съ 150 м. м. броня по водолинията, а орждията 229 м. м. бѣха поставени въ каземати. Този корабъ съ голѣмокалибренни, добре защитени орждия, можеше да действува отлично въ боевата обстановка. Размѣритѣ сѫ 91 х 17 х 8 м. съ водоизмѣстване 7550 тона, 6320 к.с. машина, която му дава 14·2 мили скорость. Този корабъ има редици конструктивни усъвършенствувания, които иматъ историческо значение въ развитието на корабостроението. Корпусътъ бѣ построенъ по така наречената клетъчна система, въведена отъ Ридъ и запазена съ малки измѣнения до сега (надлъжно — напрѣчна система). Къмъ напречнитѣ ребра надлъжно на кораба се усилваше корпусътъ съ греди и по този начинъ се увеличаваше надлъжната корабна здравина, а това



Първиятъ винтовъ линеенъ корабь „Napoleon"

даде възможность да се увеличи дължината по отношение ширината и по този начинъ се подобрява скоростьта. Между вѫтрешната и външна обшивка се получава междинно пространство съ височина 1 м. и то осигурява непотъването на кораба, ако се повреди външната обшивка. Корпусътъ е раздѣленъ съ водонепроницаеми прегради.

Въ 1858 год. въ Англия бѣ построенъ грамаденъ за това време желѣзенъ търговски корабь Great Estern съ водоизмѣстване 25,000 тона съ 3 вида двигатели: (вѣтрила, бортови колела и вингъ въ кърмата). Понеже дължината му отъ 207 м. не позволи да се построи корпуса съ напрѣчни ребра, то строителитѣ му инженеритѣ Брюнелъ и Скотъ Роселъ предложиха напрѣчната система, която се състои отъ надлъжни връзки, както въ дъното така и въ стенитѣ и въ палубата. Корпусътъ представляваше тръба съ надлъжни ребра. Ридъ използува тази система въ комбинация съ напрѣчната. Този корабъ служеше за поставяне кабелъ презъ Атлантическия океанъ и въ 1890 год. бѣ продаденъ на старо желѣзо като негоденъ за експлоатация.

Първата добре конструирана парна кърмилна машина въ 1866 год. значително увеличи повърливостьта маневренитѣ качества на корабитѣ. Въведоха се балансираните кърмила, и вмѣсто да работятъ на кърмилното колело около 30 — 40 души и за 1·5 минути кърмилото да се завърти само на 20 градуса, кърмилната машина извършваше това много бързо и само съ единъ кърмчия.

Живучесть на бойнитѣ кораби

Разширеното строителство на военно морския и океанския флоти, практическата дѣятелность на военния корабъ и опитътъ на всички морски боеве съсрѣдоточаватъ днесъ вниманието на военнитѣ специалисти въ флота и промишлеността на единъ отъ важнитѣ елементи отъ боевата подготовка — живучесть на бойния корабъ.

На този въпросъ е посветена обширна литература. Обаче не винаги „живучестьта на кораба" се опредѣля точно и ясно.

Едни автори подъ живучесть на кораба разбиратъ „свойствата на кораба да запазва въ еднаква степень способностьта за действие на всички свои органи", „свойство, което не би му позволило да потъне, до като той е способенъ да действува съ оржжията си, и би му давало възможность да противодействува да излѣзатъ отъ строя оржжията му, до като не е потъналъ". По такъвъ начинъ живучестьта на кораба обезпечава неговата непотопяемость и активностьта на неговитѣ орждия.

Други автори опредѣлятъ живучестьта на кораба като „свойство на кораба да запазва своята способность за действие при различни обстоятелства". При това живучестьта на кораба се подраздѣля на живучесть като плаваща платформа, т. е. непотопяемость и живучесть на неговитѣ технически срѣдства и въоржжение, т. е. активность.

Американската военно-морска техническа литература при разглеждане въпроса за живучестьта на кораба — „контролъ на повръжданията" — има предвидъ преимущественно влиянието отъ повръжданего на корпуса на военния корабъ върху неговитѣ мореходни и боеви качества. Разглеждатъ се така сжщо мѣркитѣ, необходими за осигуряване на тия качества въ процеса на проектиране и постройката на корабъ. Съ това се предполага да се запазятъ качествата на кораба при условията на неговата експлоатация въ мирно и военно време и да се осигури възможностьта за възстановяването имъ следъ повреждане на корпуса въ боя.

Его защо, да се потопи единъ съвременен боенъ корабъ отъ непосрѣдственого действие на снарядитѣ е твърде трудно: съпротивляемостьта на кораба противъ унищожаване, независимо отъ бронирането, се осигурява отъ съпротивлението на неговия корпусъ на разрушение и отъ запаса на плавучестьта.

Може да се приведатъ редъ примѣри, потвърждаващи доброго съпротивление на корабния корпусъ при повръжданего му отъ снаряди.

Старият германски корабъ „Ариадне" (1898 г. 11,000 т.) покритъ въ операцията на 28 септември 1914 год. съ залпъ отъ английския линеенъ кръстосвачъ „Лайонъ", останалъ да плава повече отъ 3 часа.

Въ боя при Фалкландскитѣ острови на 8 декември 1914 г. английския кръстосвачъ „Кентъ" (1901 год. 9,800 т. съ бортови залпъ 408 кгр.) е можалъ да потопи германския кръстосвачъ „Моренбергъ" (1903 г. 3,396 тона съ бортови залпъ 79 кгр.) едва следъ двучасово разстрелване.

Тогава сжщо германскиятъ кръстосвачъ „Лайпцигъ" (1905 г. 3,200 т. съ бортови залпъ 79 кгр.) издържалъ повече отъ 6 часа неравния бой съ английскитѣ кръстосвачи „Глазговъ" (1911 г.—4,820 тона съ бортови залпъ 161 кгр.) и „Корновалъ" (1902 год. — 9,800 т. съ бортови залпъ 408 кгр.). Боятъ се завършилъ съ потопяването на „Лайпцигъ" отъ своя екипажъ.

На 25 априлъ 1916 год. презъ време на сблъскването на английскитѣ кръстосвачи отъ отряда на Тирвитъ съ германскитѣ линейни кръстосвачи при Лоцестофгъ, флагманския кръстосвачъ на Тирвитъ „Конквестъ" билъ веднага покритъ отъ 305 мм. залпъ отъ германския линеенъ кръстосвачъ „Лютцовъ". Въпрѣки тежкитѣ повреждения „Конквестъ" останалъ да плава и се отдалечилъ съ 20 мили скорость подъ закриване отъ димови завеси, произведени отъ своитѣ ескадрени торпедоносци.

Опитътъ сжщо така показва, че даже за ескадреннитѣ торпедоносци единични попадения на голѣми снаряди далечъ не винаги се явяватъ гибелни, макаръ че рѣдко се понижаватъ тактическитѣ свойства следъ първото попадение.

Въ ютландския бой на 31 май 1916 год., въ време на атаката на английскитѣ ескадренни торпедоносци върху германскитѣ линейни кораби, въ английския торпедоносецъ „Нэмадъ" попадналь снарядъ, взривалъ се въ турбинното отдѣление, корабътъ се лишилъ отъ движение, но останалъ да плава.

Тогава сжщо ескадренния торпедоносецъ „Опелау" получилъ попадение отъ голѣмъ снарядъ въ срѣдата на корпуса; попадението заставило да се намали хода до най-малъкъ, а следъ това да се спре, но корабътъ не потъналъ. Ескадренниятъ торпедоносецъ „Дефендеръ" получилъ попадение на снарядъ въ носовия котелъ, но запазвайки скорость около 10 мили отишълъ къмъ „Опелау"-взелъ го на буксиръ и успѣлъ въ продължение на деня, да го заведе до буксирнитѣ параходи.

На 14 октомврий 1917 година въ Рижския заливъ ескадреннияъ торпедоносецъ „Громъ", водейки бой съ германскитѣ торпедоносци, се оказалъ подъ обстрела на линейния корабъ „Кайзеръ". Единъ отъ голѣмокалибренитѣ снаряди, отъ разстояние 110 кабелта, попадналь въ срѣдата на корпуса на „Громъ". Снарядьтъ преминаль, безъ да се взриве, презъ носового турбинно отдѣление, повредилъ главния паропроводъ и съ това прекжсналь постжпването на пара къмъ двете главни турбини и рулевата машина. Въ резултатъ „Громъ", макаръ че се лишилъ отъ движение, останалъ да плава.

Презъ време на Зеебрюгската операция 22 априлъ 1918 год. английския ескадренъ торпедоносецъ „Нордъ-Старъ" получилъ нѣколко попадения въ машинното и котелно отдѣления. Окончателно се лишилъ отъ движение, но все пакъ останалъ да плава.

Рузрушителното действие на артилерийскитѣ снаряди върху корпуса на кораба може да се изрази въ видъ на навлизане въ бронята безъ разривъ. Ще приведемъ примѣри.

Презъ време на боя въ Рижския заливъ на 17 октомврий 1917 година единъ отъ двата попаднали снаряди отъ третия залпъ покрилъ линейния корабъ „Слава", пробилъ бортовата броня; при това били изкривени прегради на вжглищнитѣ ями.

Отъ повръжденията, получени въ английскитѣ кораби при Югландския бой, следва да се отбележатъ: седмото попадение въ кръстосвача „Дъблинъ", предизвикало навлизане въ броневата и бортова обшивки; първото попадение въ линейния кръстосвачъ „Малая", въ резултатъ на което се оказала изкривена долната страна на бортовата броня; шестото попадение въ линейния корабъ „Бархамъ" на който 13 мм. броня била огъната на $^3/_4$; третото попадение на разпръсналия се 280 мм. снарядъ въ

линейния кръстосвачъ „Тайгъръ", на който 9 плоча на кула X била огнята на 3% и заклинила зарядника.

За сериозните повреждения, които може да произлѣзатъ отъ изгъването на бронята въ близкитѣ къмъ нея механизми, показватъ следнитѣ случаи:

Въ боя при Фалкландскитѣ острови единъ отъ снарядитѣ, попадналъ въ бронирания кръстосвачъ „Шарнхорстъ", изгъналь броневата плоча и заклинилъ кърмовия преводъ.

Въ боя при Догербанкъ единъ отъ снарядитѣ, попадналъ въ английския линеенъ кръстосвачъ „Лайонъ", изгъналь броневата плоча и повредилъ топлия сандъкъ на лѣвата турбина, въ резултатъ на което последната излѣзла отъ строя. Вториятъ отъ снарядитѣ, попаднали въ английския линеенъ корабъ „Принцесъ Ройалъ", попадналь въ кула X, изгъналь бронята и извадилъ кулата отъ действие.

Независимо отъ разрушаването на корабния корпусъ, въоржжението и техническитѣ срѣдства, взрива на снаряда, съпровождащъ се съ образуване на газове съ температура около 3000°, предизвиква възпламеняване на всичко способно да гори на кораба. Особено силно е възпламеняющото действие на фугаснитѣ снаряди.

Историята на морския бой потвърждава неизбѣжността отъ предизвикване на пожари на кораба въ боя. Презъ време на Цусимския бой силни пожари се появили на броненосцитѣ „Суворовъ", „Бородино", „Александъръ III" и „Осляба". Такива сжщо пожари е имало и въ Ютландския бой на английскитѣ линейни кораби „Уорспайтъ", „Принцесъ Роялъ" и кръстосвачитѣ „Лайонъ", „Малайа" и др.

Въ Цусимския бой на „Суворовъ" въ края на краищата не останали срѣдства за борба съ огня. Пожарогасителнитѣ черва, колкото и да сж замѣнявани съ запаснитѣ, веднага се превръщали въ негодно за употрѣбяване състояние; потушаването пъкъ на пожаритѣ съ ведра, естествено, е било безъ резултатъ.

На линейния корабъ „Лайонъ", получилъ въ Ютландския бой 12 попадения отъ тежки снаряди, борбата съ пожаритѣ била извънредно т р у д н а, тъй като парчетата отъ снарядитѣ презъ всичкото време пробивали магистралитѣ. Въ линейния корабъ „Принцесъ Роялъ", получилъ въ Ютландския бой 9 попадения отъ тежки снаряди, изникналитѣ много пожари били потушени съ голѣмъ трудъ, поради пълното отсжтствие на свѣтлина и повежданията въ магистралитѣ.

Особена опасность за кораба и за неговия личенъ съставъ представлява възпламеняването на неговия боевъ запасъ, тъй като при едновременното разпространяване на огня голѣмо количество взривчато вещество (съпроводено съ повдигане на температурата и налѣгане на газоветѣ) предизвиква неговото взриване, което ще унищожи не само личния съставъ и въоржжението, но ще разруши и корпуса на кораба въ размѣръ, заплашващъ съ загиване на сжщия.

Въ Цусимския бой сж се взривали погребитѣ на броненосеца „Бородино". Единъ отъ снарядитѣ, попаднали въ броненосецъ „Суворовъ", повредилъ покривката на 12 кърмова кула: часть отъ кулата била разпръсната отъ взрива и се изгънала въ страни. Въпрѣки това кулата запазила възможностьта да се върти и да стреля. Обаче, втори попадналъ въ нея снарядъ проникналъ презъ образувалия се отворъ и предизвикалъ взривъ, който подхвърлилъ кулата по високо отъ мостика. Характерно е, че въ този случай разрушенията по корпуса не сж се оказали непосрѣдствено гибелни за кораба. Обяснение на това обстоятелство трѣбва да се търси това, че голѣма часть отъ енергията на взрива се е отправила за преодоляване съпротивлението отъ горе.

Въ боя при Фалкландскитѣ острови на 8 декември 1914 год. единъ отъ английскитѣ снаряди, пробивайки броневата палуба на германския бронираниъ кръстосвачъ „Шарнхорстъ", се взривалъ въ каземата, възпламенилъ зарядитѣ, лежащи въ кранци, и извадилъ каземата (отъ 210 мм. орждие) отъ действие. На „Гнайзенау" преди загиването му сжщо така горѣли боевитѣ запаси.

Въ боя при Коронелъ на 1 ноември 1914 год. английския брониранъ кръстосвачъ „Гудъ-Хопъ" (1901 г.— 14000 т.) получилъ попадение отъ тежки снаряди въ носовото 234 мм. орждие; надъ корпуса на кораба се повдигналъ голѣмъ огненъ стълбъ, показващъ за силенъ пожаръ. Следъ 45 минути отъ започването на боя тежкъ снарядъ падналь между втората и трета тржби, отъ гдето сжщо така се повдигналъ огненъ стълбъ повисоко отъ мачтитѣ и съ широчина 20 — 30 м. Следъ 8 минути „Гудъ-Хопъ" отишълъ на дъно, получилъ около 30—40 попадения.

Въ боя при Догербанкъ на 24 януарий 1915 год. попадналия въ германския линеенъ кръстосвачъ „Блюхеръ" английски снарядъ, пробивайки броневата палуба между дветѣ отъ тритѣ срѣдни кули, запалилъ около 40 снаряди въ коридора, простиращъ се почти на 1/3 отъ дължината на кораба и служащъ за подаване на боевитѣ запаси. Пламъка се прехвърлилъ презъ шахтитѣ на елеваторитѣ въ дветѣ кули. Бушуващия въ срѣдната часть на кораба пламъкъ извадилъ отъ действие кърмовитѣ преводи и котелното отдѣление № 3. Едно отъ последующитѣ три попадения предизвикало пожаръ въ погреба на носовата кула, но се е удало да бжде затопенъ погреба и по нататъшното развитие на пожара било прекратено.

Отъ взривъ на боевитѣ запаси загинали сжщо така на 20 януарий 1917 год. нѣколко минути следъ започване на обстрелването отъ кръстосвачитѣ „Гьобенъ" и „Бреслау", английскитѣ монитори „Гегланъ" [5000 т.] и „М — 28" [800 т.]

Въ време на боя съ германския кръстосвачъ „Емденъ" на английския крейсеръ „Сидней" въ елеватора се е взривалъ неприятелски снарядъ. Възпламенилия се кардитъ е могълъ да попадне въ погреба, но взривътъ билъ предотвратенъ отъ моряцитѣ, които изхвърлили горящия рядъ.

Въ боя при Догербанкъ въ бронята на кърмовата кула на кръстосвача „Зайдлицъ" попадналь снарядъ отъ линейния кръстосвачъ „Лайонъ". Преминавайки презъ бронята снаряда се взривалъ; до червено нажеженитѣ парчеса проникнали въ работното отдѣление на кулата и предизвикали тамъ пожаръ на зарядитѣ. Желаейки да се спаси, личния съставъ на подавачното отдѣление [намиращо се подъ работното] открилъ водонепроницаемата преграда и преминалъ отъ предавачното отдѣление въ съседната кула; едновременно тукъ проникналъ пламъкъ, разпространявайки се изъ работното отдѣление презъ зарядника. Въ резултатъ изгорѣли дветѣ кули (6 тона взривно вещество) и загинали 165 човѣка, въ това число и хората предизвикали пожара въ втората кула]. Обаче, погребътъ билъ спасенъ благодарение мжжеството на старшия подофицеръ, отваряйки нагорещеното до червено колело на клапана за затопяване, разположенъ на главната палуба близо до кулата. Кораба поелъ 600 тона вода и потъналъ до 10·4 метра.

Въ последствие този случай билъ взетъ подъ внимание отъ германцитѣ и на кръстосвачитѣ отъ типа „Зайдлицъ" били поставени двойни азбестови врати и била

измѣнена системата за запазване на боевитѣ запаси.

Въ Ютландския бой попадналия въ срѣдната кула [А] на английския кръстосвачъ „Лайонъ" снарядъ отъ германския линеенъ кръстосвачъ „Лютцовъ" снелъ покрива ѝ и ранилъ командира на кулата. Последниятъ можалъ още, обаче, да даде заповѣдь да затворятъ вратитѣ въ погреба и самия погребъ да се затопи; личния съставъ успѣлъ да изпълни тази заповѣдь. Въ разбитата кула избухналъ пожаръ; следъ 30 минути отъ едното орждие падналъ зарядъ въ шахтата, гдето той се запалилъ. Пламъка отъ него се прехвърлилъ отначало въ зарядитѣ и зарядника, а следъ това по-надолу по главната подавачна тржба къмъ лежащитѣ тамъ снаряди. Образувалъ се грамаденъ огненъ стълбъ, разпространявайки се надолу и нагоре и проникващъ презъ запасния входъ въ отдѣлението на разпредѣлителната дъска.

Презъ време на войната 1914 — 1918 год. числото на корабитѣ, загинали отъ торпеда и мини (304), значително е превишавало числото на корабитѣ, загинали отъ действието на артилерийски огънь (85).

Бързото потапяне на корабитѣ отъ взривъ на мина или торпедо (рѣдко отъ двете) произлиза отъ слабостьта на корпуса и отъ наличнитѣ конструктивни недостатъци на корабитѣ. За примѣри може да ни послужатъ фактитѣ отъ загиването въ течение на 10 минути на английскитѣ кръстосвачи „Хавке" (1891 г. 7,350 т.) и „Хогуе" (1895 г. — 12,000 т.), линейнитѣ кораби „Маниѓишълъ" (1895 г. 15,000 т.) и „Корнуелсъ" (1901 г. 14,200 т.), италианскитѣ кръстосвачъ „Амалфи" (1908 г.— 10,400 т.) и „Гарибалди" (1899 г. — 7,400 т.), французкия кръстосвачъ „Леонъ Гамбета", а сжщо така и редъ кораби отъ други държави.

При наличието на недостатъчно здрави и плътни водонепроницаеми прегради и неправилни действия на личния съставъ настжпва последователно затопяване на отдѣленията и корабътъ потъва. Ще приведемъ примѣри.

Английския линеенъ корабъ „Аудачиусъ" 1914 г. — 27,500 т.) затъналъ при вълнение 12 часа следъ взриваване на мина. Австрийския линеенъ корабъ „Сцентъ Ищванъ" (1914 год. — 20,300 т.) потъналъ 3/4 часа следъ попаденията на две торпеди. Германския линеенъ кръстосвачъ „Фридрихъ Карлъ" (1902 г.—9,050 т.) потъналъ следъ взриваването на две мини. Английския кръстосвачъ „Фалмаутъ" (1910 г.—5,300 т.) потъналъ следъ попадането въ него на три торпеди, като се е задържалъ да плава единъ день.

Особено значение при взриваването на корабитѣ върху мини или торпеда има взриваването на погребитѣ съ боеви запаси отъ детонация, за което сжщо така свидетелствуватъ многочислени примѣри.

На 5 септемврий 1914 год. билъ потопенъ отъ подводникъ английския кръстосвачъ „Патфиндеръ" (1904 г.—3000 тона). Причина за неговото загиване е била детонацията на погребитѣ следъ попадението на торпедото.

На 11 октомврий 1914 год. следъ попадението въ кръстосвача „Палада" на две торпеда отъ подводника „У — 26" очевидно детонирали погребитѣ и следъ силенъ взривъ кръстосвача потъналъ.

Въ Дарданелитѣ на 18 мартъ 1915 год. стария французки линеенъ кръстосвачъ „Буве" отъ детонация на погребитѣ при взривавене на мина отишълъ на дъното въ течение на една минута.

Презъ нощьта на 13 май 1915 год. въ залива Марто турския торпедоносецъ „Муавенетъ и Милетъ" пусналъ отъ разстояние 100 м. три торпеди съ зарядъ по 90 кгр. въ стария линеенъ кръстосвачъ „Голиатъ" (1898г.—13,150 т.). Попаденнето на торпедитѣ предизвикало детонация въ всички погреби и корабътъ потъналъ.

На 16 октомврий 1916 год. италианския ескадренъ торпедоносецъ „Нембо" получилъ попадение на торпедо отъ австрийския подводникъ „XVI"; отъ детонацията се е взривалъ погреба. Отъ силния взривъ се е повредилъ и стоящиятъ на близко подводникъ, който потъналъ заедно съ своята жертва.

При атаката произведена отъ английскитѣ ескадрени торпедоносци презъ нощьта следъ Ютландския бой едно отъ 12-тѣ торпеди попаднало въ линейния корабъ „Помернъ"; следъ редъ вжтрешни взривове срѣдата на кораба полетѣла въ въздуха, и кораба, пречупенъ на две половини, потъналъ.

На 7 августъ 1916 год. подводникътъ „У—62" попадналъ съ две торпеда, съ интервалъ отъ 5 секунди, върху френския брониранъ кръстосвачъ „Дю Пети Тюаръ", (1899 г. 9,200 т.) На кръстосвача се взривали погребитѣ, и той потъналъ следъ 20 минути отъ попадението на торпедитѣ.

Предпазването на боевитѣ запаси отъ детонация заставя да се приложи специална изолация на погребитѣ и да се избѣгва тѣсното помѣстване до бортоветѣ.

По-горе бѣха приведени примѣри отъ потъване на кораби вследствие на подводни взривове и взривове въ погребитѣ на боевитѣ запаси. Следва само да се добави, че често загиването на кораба е съпроводено съ пълно пречупване на неговия корпусъ.

Въ Ютландския бой на английския линеенъ кръстосвачъ „Инвенсибълъ" произлѣзълъ взривъ въ срѣдната часть на корпуса; корпуса се пречупилъ на половина и кораба потъналъ. Аналогично е било и потъването на германския линеенъ корабъ „Помернъ" следъ взривъ въ погреба му.

Пречупване на корпуса е имало сжщо така при потъването на рускитѣ торпедоносци „Лейтенантъ Бураковъ", „Лейтенантъ Пушчинъ" и „Козанецъ", германския торпедоносецъ „S—116", английския торпедоносецъ „Рукрютъ" и други кораби.

Обаче не винаги подводния взривъ се явява окончателно гибеленъ за кораба. Даже въ случай на пълно откжсване на кърмата или носа кораба може да остане да плава. За примѣри можатъ да служатъ следнитѣ аварии:

Загубване на носовата часть на английския торпедоносецъ „Нубиалъ" и тралчика „Тодесъ", германскитѣ торпедоносци „В—97" и „В—98" и „В—111", руския тралчикъ „Хургасъ", загубването на кърмовата часть на английския кръстосвачъ „Фокслау", торпедоносеца „Цулу", руския торпедоносецъ „Забиякъ", германския торпедоносецъ „S—120" и др.

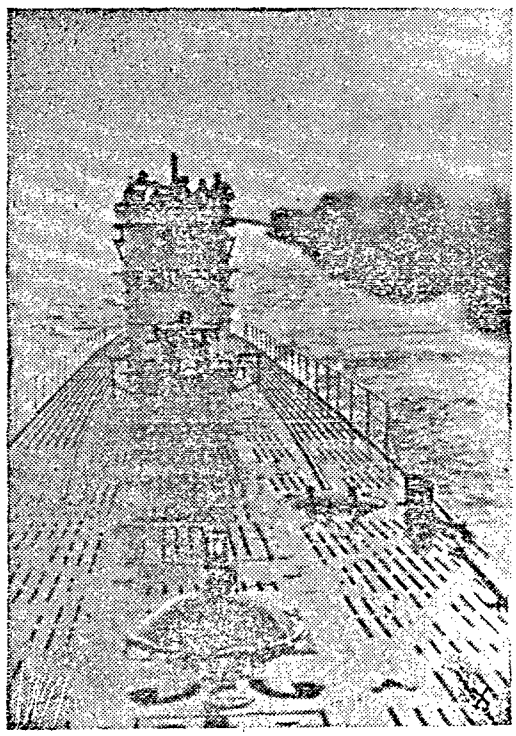
Важно е да се отбележи, че при повреждане на краищата на кораба решаващо значение за спасяването му имала въ много случаи степеньта на съпротивляемостьта на крайната водонепроницаема преграда.

МОРСКИ НОВИНИ

Унищожаване на северо-американскитѣ самолетоносачи

(отъ дипл. инженеръ Герхардъ Хьофлихъ)

Съ едно извънредно съобщение отъ 25 априлъ т. г. се извести на свѣта за единъ новъ ударъ на нашитѣ подводници срещу англо-американскитѣ морски сили. Единъ самолетоносачъ на Съединенитѣ Щати, „Ранжеръ", потъна въ северния Атлантикъ отъ торпедото



Въ походъ срещу противника

на подводника, командуванъ отъ капитанъ-лейтенантъ фонъ Бюловъ.

Атакуването на бързитѣ, охранявани отъ мощни изтрѣбители самолетоносачи е извънредно трудно. Отъ изпращанитѣ въ далечно разузнаване самолети една часть обкржжватъ самолетоносача, за да го пазятъ отъ подводни нападения. Денемъ тѣзи разузнавателни самолети спъватъ много дейностьта на подводника, а когато сж много на брой, правятъ нападението невъзможно.

Само при удобенъ случай, и то повечето нощемъ или въ дрезгавина, подводникътъ може да достигне на разстояние за изстрелъ до самолетоносача. Едно дневно нападение е възможно, само ако курсътъ на противника благоприятствува за това. Въ зори на 25 априлъ капитанъ-лейтенантъ фонъ Бюловъ доближилъ своя подводникъ до „Ранжеръ" и го унищожилъ съ четири торпедни удара. Съ това самолетоносачната флота на Съединенитѣ Щати понесе една непоправима за момента загуба.

При избухването на тази война Съединенитѣ щати притежаваха надъ седемь самолетоносачи. Това бѣха двата самолетоносача „Саратога" и „Лексингтонъ" отъ по 33000 тона, „Ранжеръ" и „Вапсъ" съ по 14500 и 14700 тона, както и „Антарпризъ", „Йорктоунъ" и „Хорнетъ" отъ по кржгло 20000 тона. Освенъ това имаха и кораба-майка на самолети „Ланглей" съ водоизместимость 11050 тона. Известенъ брой голѣми търговски кораби се намираха въ преустройство за спомагателни самолетоносачи.

Презъ време на голѣмата морска битка въ Пасифика, въ морския бой около Холандска Индия, и въ сраженията около Соломоновитѣ острови Съединенитѣ щати загубиха споредъ официалнитѣ японски съобщения десеть самолетоносачи, помощни самолетоносачи и кораби-майки на самолети. Отъ тѣзи загуби департаментътъ на маринатa на Североамериканскитѣ Съединени щати призна следъ дълго забавяне и нѣколкократно отричане, както бѣ случаятъ съ „Йорктоунъ", потапянето само на единъ корабъ-майка и на четири самолетоносачи.

Корабътъ-майка на самолети „Ланглей" потъна на 27 февруарий 1942 год. южно отъ Ява, следъ едно ожесточено нападение отъ страна на японскитѣ морски въздушни сили. На 8 май 1942 год. въ морския бой въ Коралово море бѣ унищоженъ „Лексингтонъ" отъ японски бомбардировачни и торпедни самолети, носени отъ самолетоносачи. Самолетоносачътъ „Йорктоунъ" бѣ повреденъ тежко отъ японски самолети въ морското сражение при островъ Мидуей, на 4 и 5 юний 1942 год. До 7 юний потъващиятъ корабь се задържа надъ вода,



Почистване на мостика

докато единъ японски подводникъ го доунищожи съ две торпеда. „Вапъ" охранявалъ на 15 септемврий 1942 год. американскитѣ войски на Соломоновитѣ ос-

трови, само подъ силната защита на кръстосвачи и изтрѣбители. На това мѣсто той билъ нападнатъ отъ единъ японски подводникъ. Улученъ отъ три торпеда, корабътъ потъналъ. Самолетоносачътъ „Хорнетъ“ взелъ участие въ сраженията около островитѣ „Санта Круцъ“, претърпѣлъ множество нападения отъ японски въздушни сили и билъ потопенъ. На 25 априлъ 1943 год. „Ранжеръ“ последва другаритѣ си на дъното на северния Атлантикъ.

Споредъ досегашния опитъ, сигурно ще изминатъ нѣколко месеца, докато господинъ Рузвелтъ намѣри за удобно да съобщи тази най-нова германска победа.

Освенъ официално обявенитѣ загуби на самолетоносачи, споредъ едно японско съобщение билъ потопенъ и „Саратога“, така че днесъ остава само „Антерпризъ“. Твърде възможно е, обаче, и той да се намира между потопенитѣ самолетоносачи, съобщени отъ японцитѣ безъ съобщаване на името.

Следъ избухването на войната Съединенитѣ щати не сж пустнали на вода нови самолетоносачи. При това само изброенитѣ до тука притежаваха добри бойни качества, тъй като помощнитѣ самолетоносачи, пригодени за цельта голѣми търговски кораби, не сж годни за самостоятелна охрана на морски райони, нито за съвмѣстни действия действия съ бойния флотъ, като се има предвидъ малката имъ скорость — 16 възли. Тѣ иматъ значение само за охраната на отдѣлни конвои, къмъ които биватъ придадени.

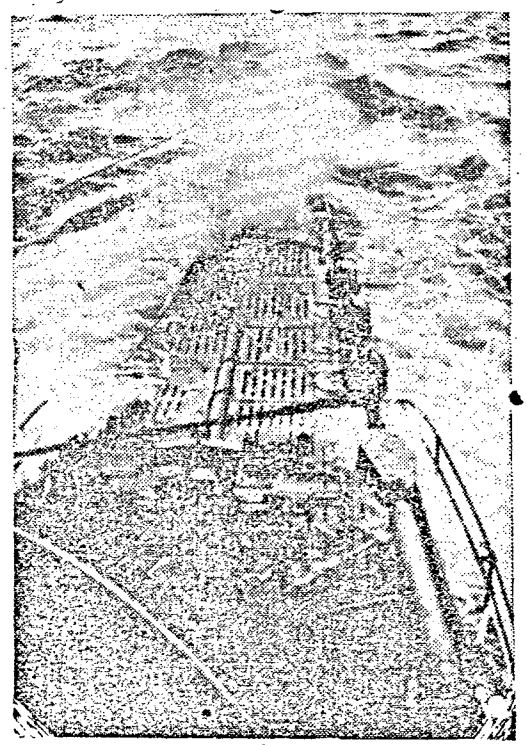
Новата голѣма строителна програма на Съединенитѣ щати се засили значително, когато презъ лѣтото на 1942 год. щатитѣ се отказаха отъ строежа на голѣмъ



Тревога въ подводника

брой тежки бойни единици. Но тя е още далече отъ осъществяване. Първиятъ новопостроенъ корабъ, „Есексъ“, бѣ пуснатъ на вода на 31 юлий, 1942 год., а два други го последваха къмъ края на годината. Тѣхниятъ строежъ, обаче, закъснѣ съ една година отъ установения планъ.

Нуждата отъ самолетоносачи на Съединенитѣ щати се вижда и отъ факта, че отъ есеньта на 1942 год.



Подводникъ въ моментъ на изплаване

въ южнитѣ води на Пасифика, най-важниятъ американски боенъ театъръ, не е билъ забелязанъ нито единъ тѣхенъ самолетоносачъ. Въпрѣки острата липса на този видъ бойни кораби, малкото останали самолетоносачи сж били докарани въ Атлантика, за борба срещу нашитѣ подводници. Това показва голѣмото значение, което е добила подводната война за англо-американскитѣ сили.

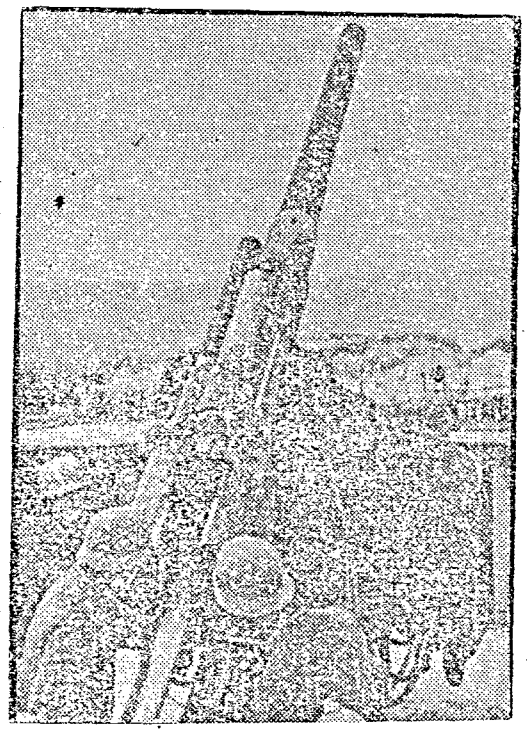
Състезанието въ борба по моретата

Англичанитѣ признаватъ, че германцитѣ строятъ много повече подводници, отколкото губятъ. Германскитѣ подводни сили презъ тази година сж удвоили успѣхитѣ си

Първиятъ лордъ на британското адмиралтейство Александъръ при внасянето на бюджета на флотата въ долната камара призна, че британската флота презъ изтеклата година е преживѣла най-напрегнатия и най-опасния периодъ на цѣлата своя дългогодишна история. Това твърдение освѣтлява най-добре изключителнитѣ загуби, които морската война нанася на английската военна и търговска флота. Голѣма часть отъ изложението на Александъръ, много естествено, бѣше посветено на подводната война. При това той призна голѣмитѣ загуби и затруднения на британското корабоплаване, но отъ друга страна се постара да създаде убеждението, че голѣма борба по моретата започва да се развива въ полза на Англия. За тази цель той начерта предъ английското общество надежди, които отъ бѫдещето развитие на събитията се опровергаватъ и ще докажатъ тѣхната погрѣшна основа.

Самиятъ Александъръ признава, че строежътъ на

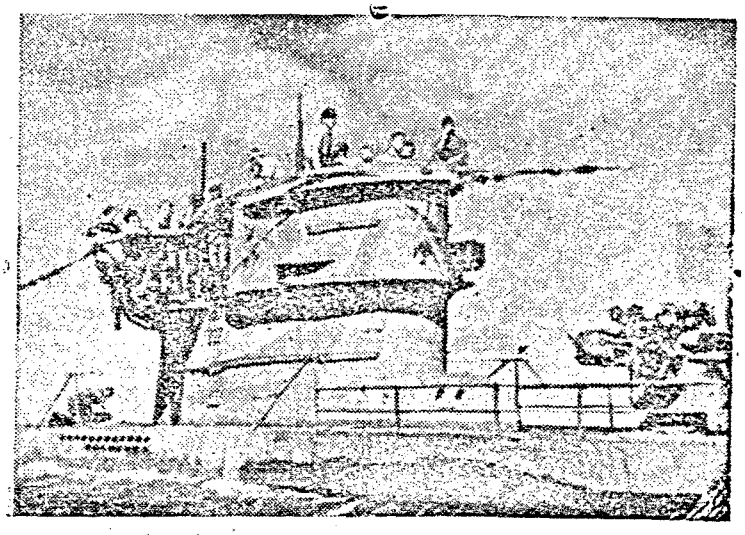
нови подводници е много по-голѣмъ отъ броя на потопенитѣ, което ни дава основание да очакваме въ бѫдещето една още по засилена дейность на германскитѣ подводници. Той очаква едно изравняване въ това неблагоприятно развитие на събитията за Англия отъ засиленъ строежъ на надводни охранителни единици, за



Германско противовъздушно орждие на брѣга на Бѣло море

усилване на защитата на конвоитѣ, дори ако, както той каза, строежътъ на търговскитѣ корзби ще трѣбва да бѫде ограниченъ, отъ една страна, и отъ производството на новъ търговски тонажъ, отъ друга страна. По този начинъ той очаква нѣкаква английска победа въ състезанието между потопяванията на новия строежъ на търговски тонажъ и охраняващи единици, състезание, което до сега бѣше спечелено по недвусмисленъ начинъ отъ германскитѣ подводници; тактическото, техническото и числено развитии не стои на едно ниво, а въ рамкитѣ на тоталнитѣ германскитѣ въоржжителни усилия едва тепърва ще се засилва още повече.

Александъръ мисли, че е намѣрилъ единъ особено ефикасенъ *аргументъ за успокояване на английското общество* въ факта, твърденъ отъ него, че последнитѣ четири месеци *били най-благоприятнитѣ* въ развоя на морската война. Въ тѣзи месеци, казва той, загубитѣ въ кораби сж много по-малко отъ сжщитѣ загуби въ съответнитѣ месеци миналата година. Това твърдение, обаче, на говорителя на британската флота е напълно измислено, за да може да намѣри нѣкаква основа на оптимизма си за резултатитѣ отъ потопяванията, предизвикали съ пълно основание голѣмо безпокойство въ британското общество. Публикуванитѣ отъ официалнитѣ комюникета на германского върховно командуване данни за потопяванията говорятъ съвършено другъ езикъ. Споредъ тѣхъ отъ месецъ ноември 1942 година до месецъ февруарий 1943 година сж били потопени отъ германската бойна флота и въздушни сили общо 2,768,800 бр. тона кораби срещу 1,415,070 бр. тона за съотвегнитѣ месеци *презъ миналата година*. Следователно *тонажътъ на* потопенитѣ кораби се е почти удвоилъ. Още по-характерни сж успѣхитѣ, *постигнати само* отъ германскитѣ подводници. Отъ месецъ ноември 1942 година до февруарий 1943 година тѣ сж потопили 2 339,600 бр. тона неприятелски кораби срещу 1,162.970 бр. тона за сжщитѣ месеци презъ миналата година. Дори да пренебрѣгнемъ голѣмитѣ успѣхи на германскитѣ подводни сили презъ месецъ ноември поради започването на англосаксонскитѣ операции въ северна Африка, все пакъ тѣхнитѣ успѣхи сж направили решителна крачка напредъ въ сравнение съ миналага година. Преспективитѣ за морската война въ бѫдещето, както се изтъква отъ германска страна, се опредѣлятъ и отъ обстоятелството, че подъ знака на тоталната война, всички сили въ Райха се напрѣгатъ, за да се увеличи броя на действуващитѣ подводници, като се строятъ постоянно нови и се обучаватъ повече моряци. Последицитѣ *на тѣзи мѣрки* ще се проявятъ по решителенъ начинъ презъ идващитѣ лѣтни месеци *по всички бойни театри* въ свѣтовнитѣ морета.



Германски голѣмъ подводникъ се завръща следъ успѣшенъ походъ въ родината си.

Сава Н. Ивановъ
контъръ-адмиралъ о. з.

СПАСИТЕЛЕНЪ ПОДВИГЪ

На 21 юний 1907 г. въ 8 часа сутриньта, при хубаво и ясно време, миноноската отъ Дунавската флотилия „Хр. Ботевъ", подъ командата на минния кондукторъ Чевишевъ, излѣзе отъ устието на рѣка Ломъ при Русе и се насочи надолу по течението на Дунава, за да отиде на учение. Малката миноноска отъ 20 тона водоизмѣстване бѣше въоржжена съ две пъртови мини и една картечница и се обслужваше отъ 15 души подофицери и моряци. На нея бѣше и началника на Рѣчната минна отбрана отъ Дунавската флотилия капитанъ-лейтенантъ Димитъръ Карамаждраковъ, дошълъ за да присжтствува на ученията.

При 12 килограма налѣгане на парата въ котела, миноноската се движеше съ голѣма скорость — около 20 километра въ часъ. Щомъ наближи къмъ българския пристаиъ отъ нея забелязаха, че стоящето на пристана румънско пжтническо параходче „Турно-Мугорели" отблъсва отъ пристана, правейки съ пъленъ ходъ завой на дѣсно, за да се запжти къмъ отсрещния брѣгъ на Дунава — за Гюргево. При това положение имаше опасность за сблъскване и затова отъ миноноската, веднага и своевременно, дадоха необходимитѣ предупредителни сигнали Командиръть на румънското параходче, гулялъ цѣла нощь въ Русе и започналъ маневрата за отблъскването отъ пристана въ нетрезво състояние, не обърна никакво внимание на подаденитѣ тревожни предупредителни сигнали отъ нашата миноноска и продължи маневрата си, като на съвсемъ чиста вода.

Отъ миноноската неочакваха такова грубо и нахално незачитане на тревожнитѣ предупредителни сигнали и неспазване на международнитѣ правила за движението по Дунава. Затова въ следния моментъ, следъ като бързодвижущата се миноноска се изпрѣчи непосрѣдствено предъ опасностьта, докато вематъ отъ нея каквито и да е внезапни и изключителни мѣрки за избѣгване на сблъскването съ румънското параходче „Турно-Мугорели", то стана неизбѣжно. Порейки сжщо съ пъленъ ходъ водитѣ на Дунава, носътъ на „Турно-Мугорели" съ трѣсъкъ се врѣза въ дѣсната стена на миноноската „Христо Ботевъ", въ областьта около кърмийската куличка. Дѣсната стена на миноноската се пропука отъ горния подъ почти до водолинията, а една котвена лапа отъ „Турно Мугорели" влѣзе въ пукнатината и се залости тамъ здраво. Независимо отъ това, отъ румънското параходче не взеха мѣрки поне сега да намалятъ хода си и то продължаваше да се движи все още съ пъленъ ходъ по посока на румънския брѣгъ, влачейки съ себе си повредената миноноска.

Въ момента на катастрофата капитанъ-лейтенантъ Димитъръ Карамаждраковъ, наметнатъ съ здраво закопчана пелерина, стоеше на носа на миноноската. Отъ силния ударъ при сблъскването капитанъ-лейтенанта като футболна топка отскочи отъ миноноската и падна въ Дунава. Едновременно съ него по сжщия начинъ паднаха въ Дунава и още 6 души моряци отъ тия, които въ момента бѣха сжщо на горния подъ на миноноската.

Командиръть на миноноската — минниятъ кондукторъ Чевишевъ — овреме даде заповѣдь на останалитѣ въ миноноската моряци да спасятъ бедствующитѣ въ водата. Старшината на миноноската старшиятъ подофицеръ миньоръ II разрядъ Петъръ Н. Джамбазовъ — единъ отличенъ дунавски морякъ — както бѣше съ дрехитѣ си, веднага се хвърли въ водата, завови още виждащата се надъ повърхностьта пелерина на капитанъ-лейтенанта, доплава до миноноската, излѣзе на пода ѝ, и подпомогнатъ отъ двама други моряци, посрѣдствомъ все още здраво закопчаната пелерина, изтегли следъ себе си на пода на миноноската и бедствующия неговъ голѣмъ началникъ. Последниятъ бѣше почти въ безсъзнание: отъ носа му течеше кръвь, а отъ устата му излизаше каль и вода. Благодарение на бързитѣ и разумни грижи отъ страна на обслугата на миноноската, той бѣше приведенъ скоро въ съзнание. Останалитѣ 6 паднали въ водата моряци, които знаяха отлично да плаватъ, се понесоха по течението къмъ застаналитѣ по долу на брѣга на Дунава съ шлеповетѣ си наши кораби отъ Дунавската флотилия — яхтата „Александъръ I" и парахода „Симеонъ Велики", които току що се бѣха завърнали отъ Рени (Русия), натоварени съ коне за българската войска. Отъ последнитѣ, забелязали на време нещастието и плаващитѣ съ дрехитѣ си въ водата моряци побиха водна тревога, спустнаха спасителни лодки и отдѣлни моряци плуваци-спасители. Въ единъ много кратъкъ срокъ можаха да бждатъ подбрани отъ водата всички корабокрушенци. По този начинъ, благодарение на бдителность и сржчностьта на останалитѣ моряци, при тази тежка дунавска катастрофа, не бѣха дадени никакви човѣшки жертви.

Следъ като даде заповѣдь за спасяването на падналитѣ въ Дунава, командиръть на миноноската минниятъ кондукторъ Чевишевъ, заедно съ ученикъ-машиниста Гурко Константиновъ и още други трима моряци, се прехвърли на румънското параходче и подпомогиатъ ѝ отъ намиращия се на него български стражарь, отстрани капитана му, привърза здраво къмъ параходчето повредената миноноска, даде кърмилото му на лѣво и съ намаленъ ходъ го докара и го завърза пакъ на българския пристанъ. Тукъ се помжчиха да освободятъ миноноската отъ влѣзлата въ нея лапа отъ котвата на румънското параходче. Едвамъ следъ голѣми усилия миноноската бѣше освободена, но отъ пукнатината ѝ започна да се втича въ нея изобилна струя вода, която можеше скоро да я потопи. Но българскиятъ морякъ е винаги на поста си. Той не се губи въ такива моменти и е всѣкога съобразителенъ и изобретателенъ. Като видѣ опасното положение, което остана миноноската следъ освобождаването ѝ отъ врѣзалото се румънско параходче, старшината на миноноската — старшия подофицеръ миньоръ II разрядъ Петъръ Н. Джамбазовъ — съблѣче горнята си дреха, натопи я въ близкото пълно съ лой тенеке и я

постави въ дупката при водолинията на миноноската, откждето се втичаше водата. Следъ това той постави една дъска върху нея и я законтри на отсрещната стена съ друга дъска, като постави между двете дъски една разпорка. Притокътъ на водата въ миноноската значително намалѣ. Опасностьта отъ потъване бѣ временно, но сигурно отстранена.

На румънското параходче поставиха моряшки въоржженъ постъ, за да го задържи, докато се разследва случката и се установи виновностьта за станалата катастрофа. Следъ това миноноската „Хр. Ботевъ", движейки се много предпазливо съ малкъ собственъ ходъ, се добра благополучно до устието на р. Ломъ, влѣзе въ него и веднага я поставиха на специалнитѣ за нея шейни, за да я изкаратъ на сухо за поправка.

На другия день съ разрешението на командира на Дунавската флотилия капитанъ-лейтенантъ Карамаждраковъ построи всички команди отъ цѣлата Дунавска флотилия въ двора на казармитѣ, изкара предъ строя спасителя си старшия подофицеръ миньоръ II разрядъ Петъръ Н. Джамбазовъ и съ горещи началнически и братски думи му поблагодари предъ всички моряци за себеотрицанието му, за войнишкото му другарство и за личното му спасяване, като не забрави да му даде, споредъ възможноститѣ си, скроменъ париценъ даръ.

Между другото капитанъ лейтенантъ Карамаждраковъ, дълбоко трогнатъ отъ другарската и человѣколюбива постжпка на старшия подофицеръ Петъръ Н. Джамбазовъ, въ хубавата си назидателна речь предъ командитѣ отъ Дунавската флотилия каза:

„Истинскиятъ отличенъ морякъ се познава най-добре въ моментъ на грозящо нещастие и трудно изпитание. Ето ви единъ великолепенъ примѣръ на истински и отличенъ морякъ — това е преди всичко и преди всички старшиятъ подофицеръ Петъръ Н. Джамбазовъ, който въ момента на нещастието не се замисли нито за моментъ, а веднага, осланяйки се на своята сила, знание, съобразителность и опитность, се хвърли следъ мене въ водата и ми спаси животе. Той постжпи като истински боенъ другарь и като братъ къмъ брата. И затова азъ го чувствувамъ като такъвъ и мога да го нарека предъ васъ мой братъ.

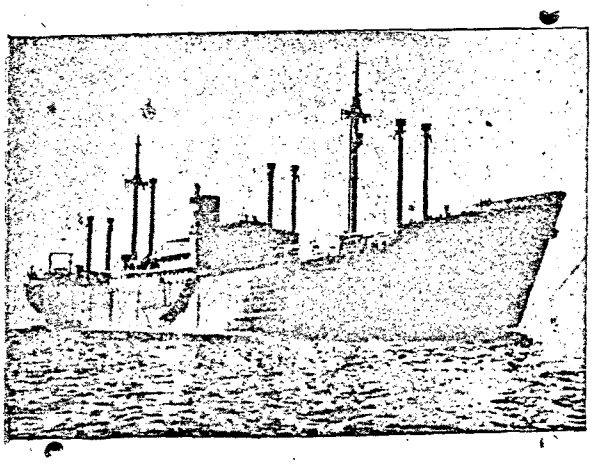
Това, което азъ съмъ въ състояние да му дамъ като материаленъ изразъ на моята лична голѣма благодарность къмъ него, е бледо и нищожно въ сравнение съ неговия блестящъ голѣмъ подвигъ. Най-голѣмата и достойна за него отплата ще бжде само съзнанието и задоволството за отлично изпълненъ служебенъ и другарски дългъ, подчертанъ тъй тържествено предъ васъ и чрезъ това завещанъ на бждещитѣ наши моряшки поколѣния.

Нека този неговъ подвигъ, а наредъ съ него и подвизитѣ на останалитѣ моряци спасители на бедствующитѣ въ водата тѣхни другари и бедствующата миноноска, бждатъ единъ отличенъ примѣръ на всички за великолепно изпълненъ служебенъ и другарски дългъ, който примѣръ да пребжде въ вѣковетѣ за пжтеводна звезда на следващитѣ следъ насъ български моряци".

* * *

Задържаното румънско пжтническо параходче „Турно-Мугорели" остана два деня на нашия пристанъ въ Русе, докато се събере смѣсената българо-румънска комисия за установяване отговорноститѣ по сблъскването и нанесенитѣ материални щети.

Комисията, следъ като направи огледъ на мѣстото на сблъскването, следъ като прегледа състоянието на корабитѣ и следъ като разпита подробно и внимателно всички свидетели, реши единодушно, че виновникъ за нещастието е капитанътъ на румънския параходъ. Тя постанови да бждатъ заплатени отъ румънска страна 9000 златни лева на Дунавската флотилия за възстановяване материалнитѣ вреди и загуби на пострадалата по чужда вина миноноска „Хр. Ботевъ". Независимо отъ това, капитанътъ на румънския параходъ бѣше строго порицанъ за своето нехайство, за своята международна небрежность и за липсата на каквото и да е человѣколюбие и моряшко другарство.



Търговски корабъ превърнатъ въ спомагателенъ кръстосвачъ

Мичманъ II р. К. Цачевъ

ЕДНА ФАТАЛНА НОЩЬ

Пристанището и предпристанището на Остенде сж изпълнени съ германски военни кораби. Тукъ сж събрани: една флотилия торпедоносци отъ по 600 тона водоизмѣстване, две флотилии миночистачи съ кораби отъ по 90 тона и една флотилия бързи торпедни лодки.

Всички сме въ неведение. Тайната е строга. Атмосферата е натегната. Духоветѣ сж развълнувани. Нервностьта на настроенията застрашава да се изроди въ нѣкакво избухване.

Отъ три дни сме въ мжчително очакване на заповѣдь за тръгване. Командуването се стреми вѣроятно да заблуди противниковото резузнаване. Най-сетне на 12 май — т. е. точно три месеца следъ успѣшното преминаване на канала Ламаншъ отъ цѣлия нѣмски флотъ, заповѣдьта дойде — таинствена шифрована по радиотелеграфа. Отдѣлнитѣ флотилии получаватъ разпореждане да се намиратъ въ 22 часа въ открито море на опредѣленъ пунктъ.

Всеизвестенъ е моряшкиятъ фатализъмъ. Пъкъ и всѣки човѣкъ, бидейки слабо сжщество, въ живота си има лоши дни — лоши дати. Нѣкое омразно число смущава понѣкога дълбоко всѣкидневието и дава една мистична украса на сжществуването.

Подтискашо припадна вечерьта. Тя прихлупи съ осебена тежесть гъмжещето отъ голѣми и малки чудовища тѣсно пристанище. Кърваво-червеният залѣзъ бѣ отдавна изчезналъ отъ морния взоръ на хората. Часовникьтъ тежко отброи 21 часа.

Бавно се заотдѣляха туловищата едно следъ друго отъ кея и сякашъ съ съжаляваща въздишка си отиваха отъ гостоприемния пристанъ. Не безъ съжеление се отдѣля човѣкъ отъ Белгия — страната съ най-хубавитѣ девойки. Всѣки е притаилъ дълбоко въ себе си единъ приятенъ споменъ.

Презъ входнитѣ фарове се изтеглятъ силуетитѣ на военни кораби, следвани отъ единъ гигантъ. Тридесеть минути по-късно — 22 часа, конвоятъ сформира своя походенъ строй на указания сборенъ пунктъ. На всички стана ясно — ще конвоираме гиганта. Двадесеть хиляденъ тоненъ спомагателенъ кръстъсвачъ, въоржженъ до зжби: три 21 см. орждия, петь 15 см., шесть 8 см. и надъ двадесеть 20 мм. орждия, скоростъ 20 мили — единъ великолепенъ кръстосвачъ.

Курсъ западъ! Ескадрена скоростъ 14 мили. Като предна охрана сж миночистачитѣ отъ втора и дванадесета R флотилии, които пжтуватъ съ прибори. Като странична охрана сж миночистачитѣ отъ втора и осма M S флотилии и като задна — торпедоносцитѣ отъ пета T флотилия. Като далеченъ разузнавателенъ заслонъ на 45° и 10 мили разстояние е четвърта S флотилия.

Тъмната, безлунна нощь погълна цѣлата тази кавалкада и я приюти въ своитѣ хладни пазухи.

Полунощь отзвъни. 12 май четвъртъкъ отлетѣ въ вѣчностьта. Втурна се като хала омразния за германския морякъ петъкъ — 13 май и довлѣче съ себе си всезавладяващия прословутъ фатализъмъ. Чувахъ около себе си: „Ако не ни се случи нѣщо тази нощь, ще трѣбва да благодаримъ Богу". Любопитството ми като гостъ на германцитѣ бѣ изострено до най-висша степень още и отъ това, че пжтувахме въ пълна бойна готовность. Всѣки бѣ на поста си. Изкарали вахтата си оставахме, всички офицери, на мостика. Наблюдението бѣ усилвано отъ постоянните бележки на командира и помощниците му. Морето бѣ слабо развълнувано — 2 — 3 бала източно — по кърмата и малко отлѣво.

Бавно и тежко се нижатъ минутитѣ! Нищо! Въ лѣво и напредъ заблестѣ фаръть на Дюнкеркъ. „0130 часа — траверсъ Дюнкеркъ" — бележи стражевия дневникъ. „0300 часа — траверсъ Капъ Гри Не".

Безстрастно и неуморно бележи стражевия дневникъ. „Курсъ югозападъ 200°".

Далечъ на северозападъ се мѣтатъ огненитѣ проблѣсци на фара Дувъръ. Обезпокоително обстоятелство.

0320 часа — съобщение по радиото: „Неприятелски торпедни лодки въ открито море". Нашата флотилия торпедни лодки е въ далеченъ заслонъ на засѣчка 45° и разстояние 10 мили. Всичко е на щрекъ. Нервитѣ сж изострени до скжсване. Часовникъть бавно и невъзмутимо изпраща секундитѣ въ вѣчностьта.

0400 часа! Въ мигъ свѣтящи стрели — свѣткавици прорѣзаха непрогледния мракъ. Това е сигналъ. „Неприятель въ дѣсно". Въ две секунди готовитѣ 10·5 см. орждия отъ голѣмитѣ миночистачи избълваха ураганъ отъ осѣтителни снаряди. Напрежението намѣри отдушника си. Десетина свѣтяши слънца литнаха на възбогъ. Свѣтло като день. Напраздно се взира жадния погледъ въ развълнуваната ширь! Напраздно!

Аха! Да, ето ги! Животинкитѣ какъ сж плъпнали като мравки! Прсехтява кратка команда: „Огънь!" Затрещѣха орждия и картечници. Около главитѣ си дочухме съсъка и писъка на 20 мм. снаряди отъ английскитѣ „Пауеръ" — 45 тонни торпедни лодки. Артилерийския двубой се завърза и продължи на промеждутъци отъ по петь минути, съ почивка една минута, необходима за нови осѣтителни снаряди.

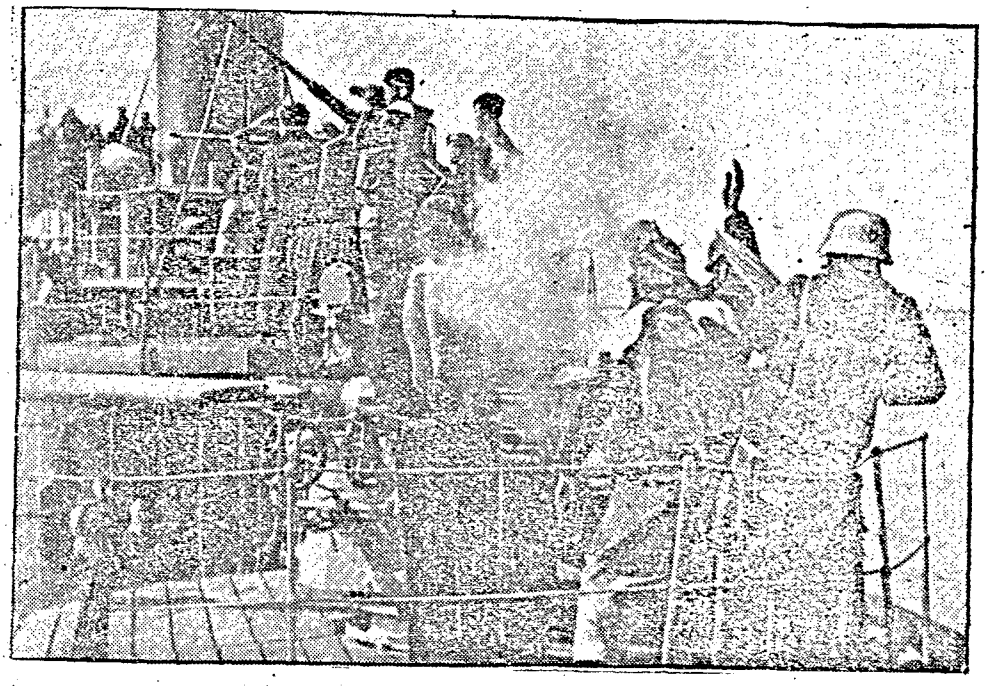
Вниманието ни бѣ заето си това, което става въ посока 90° отъ къмъ страната на морето. Въ посока 270° бѣ французкиятъ брѣгъ на седемь мили.

За жалость ние се подадохме на смѣлата уловка. Вниманието къмъ последната посока се намали, а удвои това отъ къмъ страната на морето.

Охраняваниятъ отъ насъ спомагателенъ кръстосвачъ, благодарение на добрата си скоростъ се промъкна безъ да пострада и се прибра въ пристанището на Булонъ.

0430 часа. Сражението продължава на пресѣкулки. Внезапното избухване на една отъ неприятелскитѣ бубулечки — 45 тонни торпедни лодки, отбеляза първия успѣхъ. Кратко ура засвидетелствува това събитие.

0431 часа — тжпъ тътнежъ отъ посока 180° ни възвърна съзнанието. Съ ужасъ дочухме донесението: „Единъ отъ нашитѣ торпедоносци торпилиранъ". За 50 секунди изчезналъ въ леденитѣ



Стрелба по противникови самолети

води на канала. Въ мигъ завинаги пресѣкна пѣсеньта на три турбини и вълнитѣ погълнаха тѣлата на 130 души герои.

Изникна тежката дилема: да се притечемъ ли на помощь и да спасимъ давящитѣ се, или да спасимъ собствения корабъ?

Командуването реши да се прогони врагътъ и тогава да се притечемъ на помощь.

0435 часа — втори взривъ по кърмата. Втори торпедоносецъ бѣ погълнатъ отъ мрачнитѣ вълни въ 20 секунди!

Смутъ зацари въ душитѣ.

0440 часа. Открититѣ въ лѣво отъ насъ торпедни лодки, макаръ и късно, започнаха да търпятъ ефикасния ни огънь.

0445 часа — втора английска торпедна лодка е въ пламъци. Ожесточението на огъня расте. Другаритѣ загинали преди десетина минути чакатъ отмъщение!

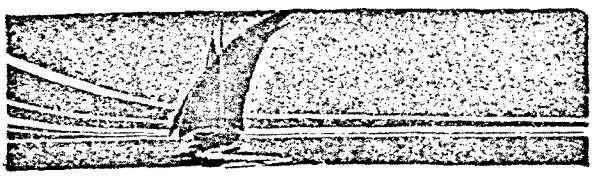
0510 часа. Ураганътъ стихна. Томитата изчезнаха. Започната бѣ вече спасителната дейность отъ нашитѣ торпедни лодки на четвъртата флотилия. Въ два часа сж спасени около седемдесеть души наши и трима англичани. По показанията на единъ отъ тѣхъ, тѣ били съ 22 торпедни лодки. Два часа по-късно лобното мѣсто бѣ обходено пакъ. Широка маслена лента бѣ надгробния кръстъ, а плаващитѣ наоколо дървени облицовки, спасителни пояси и спасителни лодки бѣха като свѣщи на тази ужасна гробница.

Десетки тѣла на удавници подкрепени отъ спасителни пояси, безпомощно поклащатъ ржцетѣ си, като зловещи призраци отъ вълнението.

Уви, нито единъ живъ!

Фатализъмътъ на германския морякъ за лишенъ пжть тукъ бѣ потвърденъ.

13 май 1942 год., двеста души загинаха за Родината. Тѣ загинаха — тѣ, героитѣ! Но тѣ съумѣха да дадатъ най-ценното — живота си. Тѣхния животъ бѣ осмисленъ отъ високата жертва. Поклонъ предъ праха имъ, погълнатъ въ прегръдкитѣ на втората майка на моряцитѣ — морето. По всички крайбрѣжия морето напѣва за вашия подвигъ! Спете въ миръ!



Д. Роевъ

ПРИКАЗКА

На моряшкитѣ майки, жени и деца посвещавамъ тази „приказка". Впрочемъ, тя е тѣхна, въпрѣки моето посвещение! Тя е тѣхна, защото е изтъкана отъ тѣхнитѣ безбройни лишения и неволи, отъ тѣхното дълго, пълно съ тревога и неизвестность очакване, отъ сълзитѣ имъ — тихо изплакани въ не една тежка и безсънна нощь на самота! Тя е тѣхна на самотнитѣ майки — отгледали левенти синове, на вдовицитѣ съ живи мѫже, на сирацитѣ, чийто бащи кръстосватъ моретата, океанитѣ и голѣмитѣ рѣки въ служба на водния богъ!..

Въ едно далечно пристанище въ дома на богатъ българинъ-търговецъ се бѣха събрали група българи, за да посрещнатъ, далеко отъ родината, единъ отъ многото зимни праздници. Измежду тѣхъ бѣха и нѣколцина български моряци, чийто корабъ отъ нѣколко седмици вече стоеше завързанъ въ пристанището.

Въ малкия уютно нареденъ салонъ настѫпи тишина и всички погледи се насочихѫ къмъ единия отъ моряцитѣ, който по общо желание трѣбваше да разкаже нѣщо изъ своя животъ. — Ние не познаваме живота ви! — бѣха му казали моряцитѣ, и затова любопитствуваме да чуемъ нѣщо... Нѣщо особено, нѣщо което за насъ е ново, чуждо!

— Ново, чуждо! — повтори като че ли на себе си разказвачътъ, гледайки замислено право предъ себе си. — Ще ви разкажа, — започна бавно той, мѫчейки се като че ли да си припомни нѣщо, — приказката на моя животъ! Тя обаче, не е само моя! Тя принадлежи на хиляди и хиляди мѫже въ свѣта, които омагьосани отъ водата сѫ жертвували всичко мило и близко и сѫ станали нейни доброволни служители!..

— Ще разровя моитѣ най-ранни детски спомени въ полето на моето съзнание. Благодарение на годинитѣ, тѣ сѫ избледнѣли, но не ще се затриятъ никога! Помня, при хубаво време играехъ съ другарчетата си по улицата. Често се случаваше, по обѣдъ или привечерь, тѣ изведнѫжъ скачаха, грабваха играчкитѣ си и забравили играта се затичаха къмъ края на улицата. Тамъ съ весели викове тѣ посрѣщаха своитѣ бащи, идващи отъ работа. Изоставенъ самъ всрѣдъ улицата, азъ се отдръпвахъ настрана отъ пѫтя, гледахъ засмѣнитѣ имъ детски личица, отъ кѫдето свѣткаха отъ щастие пълнитѣ имъ съ радость и задоволство очи и едва задържахъ сълзитѣ си! Малъкъ бѣхъ тогава, едва спомнямъ всичко това, но изоставенъ самъ азъ чувствувахъ, че съмъ оскърбенъ, че съмъ нещастенъ! Изчаквахъ, докато последниятъ отъ другаритѣ ми си влѣзе въ кѫщи, и тогава съ потиснато отъ мѫка и завистъ сърдце се прибрахъ у дома.

Влизамъ тихо въ кухнята, дето обикновено работѣше майка ми, затварямъ леко вратата и застаналъ на срѣдата съ просълзени очи гледахъ надолу и мълчахъ. Майка ми оставаше работата си, уземаше ме на колѣнетѣ си и се опитваше да ме нтеши. Въпрѣки въпроситѣ ѝ, азъ не отговарямъ сищо, и като виждаше, че не ще узнае кой и съ какво ме е оскърбилъ, тя ме оставяше. Вечерьта, кложила ме въ леглото, тя се опитваше съ привазки и пѣсни да ме приспи. Азъ, обаче, не заспивахъ! Очитѣ ми стоеха широко отворени, защото азъ мислѣхъ! Азъ знаехъ, че както всички мои другари и азъ имамъ баща, но се питахъ и не можехъ да си отговоря кѫде е той сега, защо го нѣма при насъ! Азъ трѣбваше да знамъ това!

И изведнѫжъ прекѫсвайки пѣсеньта ѝ, азъ задавахъ на майка си най-неочаквано въпроситѣ: мамо ма, пъкъ нали и азъ си имамъ татко? Тя изведнѫжъ разбираше и очитѣ ѝ се изпълваха съ ужасъ. — А кѫде е той сега? — продължавамъ да питамъ азъ. — Защо не стои при насъ?! Кога ще си дойде?! — широко отворенитѣ ѝ очи се овлажняваха. Тя ме грабваше, притискаше ме до лицето си, цѣлуваше ме, милваше ме и съ развълнуванъ гласъ, но тихо, като че ли да не чуе нѣкой, който е скритъ наблизо край насъ, тя отговаряше: Разбира се, детето ми, имашъ си татко! Имашъ, но сега той е съ кораба... Той пѫтува далеко отъ насъ, но... скоро ще се върне! Ще ти донесе много подаръци и бонбони! А сега, сега спи, детето ми, спи! — Тя отвръщаше погледъ настрана за да не виждамъ очитѣ ѝ плувнали въ сълзи! Не веднѫжъ тя бѣ ми казала това, показвала ми бѣ портрета на баща ми, но азъ не можехъ да разбера защо той пѫтува съ този корабъ и какъ бащитѣ на другарчетата ми се завръщаха всѣки день въ-кѫщи, а моятъ не може!..

Често майка ми ме завеждаше у една съседка, оставяше ме при нея и отиваше нѣкѫде! Завърнала следъ малко, азъ я чувахъ да разговаря съ съседката, да произнася разни думи и имена, които азъ още не разбирахъ. Въ такива дни тя биваше отчаяна, уморена. Замисляше се, не говорѣше, а нощемъ събудилъ се, азъ я чувахъ да плаче. По-късно разбрахъ, че въ такива дни тя бѣ ходила да пита за новини отъ кораба: въ кои пристанища се намира, за кѫде ще тръгне следъ това и кога ще си дойде.

Понѣкога обаче, идвайки да ме вземе, тя влизаше тичешкомъ, говорѣше възбудено, а малко следъ това, загледала се нѣкѫде, стоеше дълго замислена, оставила сълзитѣ си свободно да текатъ. Отвреме навреме по лицето ѝ пробѣгваше лека усмивка!

Въ такива дни въ кѫщи започваше трескава работа. Всичко, което се говорѣше, всичко което се правѣше — бѣше само за татко! Отъ това азъ разбирахъ, че ходила за новини, майка ми бѣше научила, че кораба идва, а съ него ще си дойде и татко. Презъ малкото свободно време тя вземаше отъ масата голѣмия портретъ въ златна рамка, вземаше и менъ на колѣнетѣ си и ми показваше портрета.

— Вижъ, детето ми, — говорѣше ми тихо тя,

— вижъ, ето татко ти! Най-после той си идва! — Азъ вземахъ портрета, който тя много пъти ми бѣ показвала, гледахъ го и повтарящъ на себе си: татко, татко!...

Въ такова време майка ми се обръщаше цѣлата въ слухъ и внимание. Тя оставяше всички врати отключени, не загасяше лампата нощно време, и винаги се услушваще. Азъ трѣбваше да пазя пълна тишина въ кжщи; при най-малкия шумъ, при най-малкото почукване или звука на каквато и да било свирка тя трепваше, скачаше разтревожено и отправила погледъ къмъ вратата съ разтуптѣно сърдце очакваше всѣки моментъ да види тамъ човѣка, когото съ такова негърпение очакваше. Нощно време тя се събуждаше и отъ най-лекия шумъ, надигаше глава и дълго се услушваше! Но тя не слушаше само да чуе стжпкитѣ на своя любимъ мжжъ! Тя слушаше и друго! Духнѣше ли и най-слабиятъ вѣтъръ, чуеше ли свиренето му въ комина, тя скачаше разтревожено и свила молитвено ржце заставаше смирено предъ вѣчно горящото кандило и дълго се молѣше!

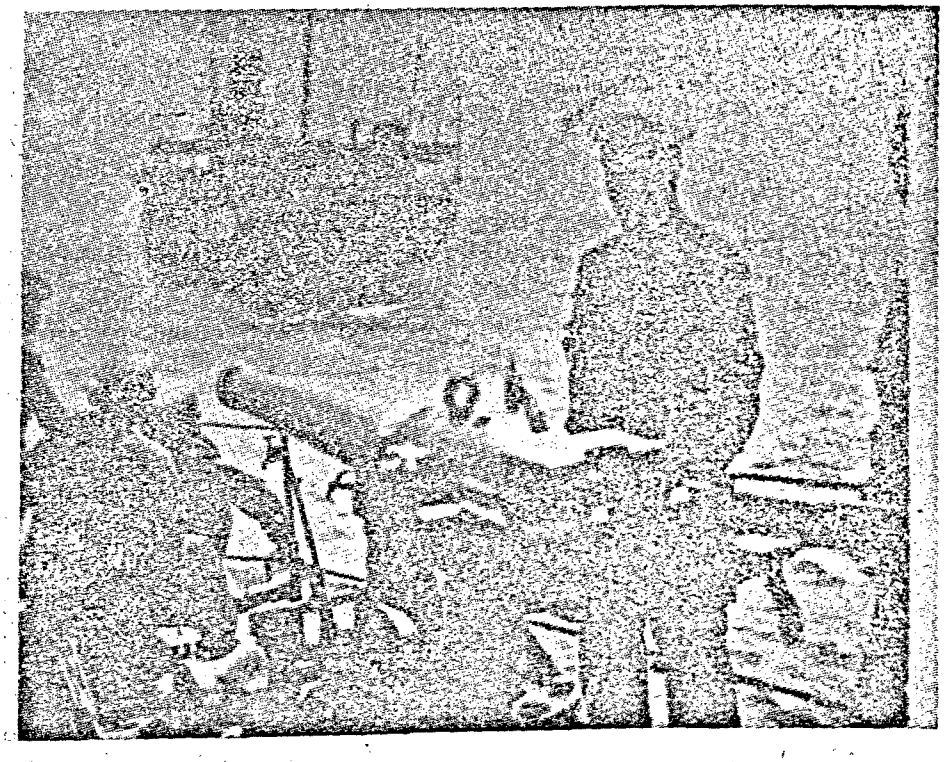
А дойдѣше ли дългоочакваниятъ день, когато откъмъ пристанището долиташе ревътъ на позната корабна свирка, тя като че подлудяваше! Въ широко отворенитѣ й очи блѣсваха изведнъжъ две пламъчета, които азъ тъй рѣдко виждахъ тамъ! Тя обличаше набързо палтото си, завиваше ме въ шала си и съ менъ на ржце, като обезумѣла, се понасяше къмъ пристанището. Презъ рамото й азъ виждахъ какъ бързо минаватъ край насъ високитѣ кжщи и какъ хората се спираха и ни изглеждаха учудени!

Смѣсили се съ тълпата посрѣщачи, ние чакахме! Голѣмиятъ корабъ се приближаваше бавно. Майка ми викаше, махаше съ кърпичката си, съ която сжщевременно избърсваше и сълзитѣ си и сочейки ми къмъ кораба повтаряше: Вижъ, рожбо, вижъ! Ето тамъ татко ти! Вижъ, махни съ кърпичката си! — Азъ гледахъ, мжчехъ се да открия човѣка, който ни маха съ кърпичката, но тъй като тамъ много хора махаха, азъ не можехъ да разбера, кой отъ тѣхъ е баща ми!

Най-после той идваше! Разбуталъ тълпата, той просто налиташе върху насъ! Обикновено азъ се плашехъ отъ този моментъ. Едъръ, съ матово загорѣло лице, отъ което свѣтѣха две черни очи, баща ми разтваряше ржце, които въ първия моментъ ми се виждаха голѣми и страшни, и силно ни прегръщаше. Тръпнеща и просълзена, майка ми отпущаше уморено глава на гърдитѣ му и дълго оставаше така. Азъ стояхъ на ржцетѣ й, притискахъ се до нея и мълчахъ. Следъ малко той ме вземаше, цѣлуваше ме, притискаше ме до лицето си и ми говорѣше. Азъ знаехъ, че това е баща ми, че това е човѣка отъ портрета съ златната рамка, който така дълго очаквахме! Азъ знаехъ това, но все пакъ въ първия моментъ го чувствувахъ чуждъ! Обикновено той не се завръщаше въ кжщи по месецъ, два, а понѣкога и повече, и ако не бѣше портрета му, навѣрно бихъ го забравилъ!

Съ силни ржце, той ме издигаше високо предъ лицето си, гледаше ме засмѣно и ми говорѣше. Азъ, обаче, обръщахъ глава, търсѣхъ майка си и простирахъ ржце къмъ нея! А вземѣше ли ме тя, азъ отправяхъ очи къмъ него и го гледахъ учудено. Това бѣше наистина баща ми! Нима наистина се завърна той при насъ!..

Въ кжщи той изваждаше отъ куфара си подаръцитѣ и едва тогава азъ сѣдахъ на колѣнетѣ му. Следъ малко, обаче, наситилъ се на подаръцитѣ, азъ ги оставяхъ настрана и започвахъ моята любима игра съ копчетата на дрехата му. Златно изписанитѣ тамъ котви привличаха като магнитъ очитѣ ми. Азъ ги гледахъ, пипахъ ги съ малкитѣ си пръсти, броехъ ги и имъ се радвахъ. Нашиятъ



Нашитѣ моряци пазятъ единъ отъ своитѣ търговски кораби.



Нашъ търговски корабъ въ развълнувано море.

домъ се изпълваше тогава съ веселъ шумъ, съ смѣхъ и радость!..

Но това не биваше за дълго! Следъ 6—7 дни баща ми ни притискаше отново до гърдитѣ си, цѣлуваше ни и изкачваше високата корабна стълба. И започваха пакъ нови сълзи, нови мжки и очакване!...

Така дойде ужасната нощь, която не ще забравя никога! Въ кжщи бѣ настанало трескавото време, когато всичко се приготвяше за посрѣщането на татко!

— Утре той ще бжде тукъ, детето ми! — шепнѣше ми майка ми приспивайки ме вечерьта. Гледайки голѣмия портретъ на масата, азъ заспахъ съ мисъльта за човѣка съ златнитѣ котви на копчетата, който на другия день като хала щѣше да разбута пакъ тълпата за да дойде и ни прегърне! Въ нашия домъ той щѣше да донесе много смѣхъ и радость!..

Събуди ме воятъ на вѣтъра! Кжщата се тресѣше, прозорцитѣ и вратитѣ едва удържаха напора му, а въ комина той свирѣше като нощна корабна свирка. Кандилото мъждукаше съ трептящъ пламъкъ, а предъ него презъ сълзи се молѣше майка ми. Този пжть тя се молѣше съ гласъ, и азъ чувахъ какъ произнасяше името на татко, който на другия день трѣбваше да си дойде! Стана ми страшно! Извикахъ я. Тя трепна и се обърна! Стори ми се страшна. Сълзитѣ се стичаха като две руйчета отъ широко отворенитѣ й и пълни съ ужасъ очи. Разбрахъ, че ставаше нѣщо страшно, нѣщо, което другъ пжть не бѣше ставало. Изведнъжъ тя ме грабна отъ леглото и, като падна предъ едва блещукащото кандило, издигна ме съ трепереща ржце! Презъ воя на бурята азъ чувахъ отчаяния й гласъ:

— Спаси го, майко Божия, спаси го! Върни ми го! Заради това дете ми го върни!.. Тя се тресѣше отъ плачъ, почти викайки молитвата си, държейки ме все така на ржце! Близо до лицето ми пламъкътъ на кандилото пръщѣше, а осѣтеният образъ на Божията майка ме гледаше смирено. Вънъ бурята все повече и повече се усилваше...

Баща ми не се върна вече!..

Изминаха години! Днесъ заедно съ портрета на баща ми, на масата въ златна рамка седи и моятъ портретъ. Азъ тръгнахъ по неговия пжть и следъ месецъ, два, а понѣкога и повече се завръщамъ въ кжщи. Мощниятъ ревъ на корабната свирка известява за това: и разбутвайки тълпата отъ посрещачи, азъ дотичвамъ до малката групичка, която ме очаква! Отмалѣла отъ очакване, треперяща и възбудена, до гърдитѣ ми се притисва моята жена, стискайки въ ржцетѣ си нашия синъ. Той се свива близо до майка си и гледа уплашено непознатия мжжъ, който налита върху тѣхъ. Той е гледалъ много пжти портрета ми, но е толкова малъкъ, че не може още да схване кой съмъ!

Малко настрана една жена съ прошарени, по скоро отъ грижи, отколкото отъ годинитѣ коси, стои и ни гледа умилено, преглъщайки сълзитѣ си. Това е майка ми!

Въ кжщи малкиятъ, следъ като получи подаръцитѣ си, сѣда на колѣнетѣ ми и не може да откжсне очи отъ лъскавитѣ копчета на дрехата ми!

— Съблѣчи тая дреха! — моли ме съ тихъ, но видимо разтревоженъ гласъ жена ми.

— Защо? — питамъ учудено.

— Тия копчата съ котви... Охъ, тия котви отъ сега му харесватъ! Той не бива да... Тя не смѣе да доизкаже мисъльта си, но майка ми и азъ я разбираме много добре!

— Не се тревожи, дъще! — отговаря й убедително тя. — Пжтьтъ е общъ! По тоя пжть мина

дѣдо му, върви днесъ баща му и . . . по него може би, ще мине и той! Водата влѣче! А въ жилитѣ му тече кръвьта на двама мжже, които обичаха водата повече, отколкото женитѣ и децата си!

— Вижъ портретитѣ имъ! На масата до тѣхъ има мѣсто за още единъ! Не, не се тревожи! По силниятъ побеждава... А морето е по-силно и по-мило отъ насъ! . .

Въ настжпилата тишина се чува само неразбраниятъ говоръ на малкия. Той играе съ копчетата на дрехата ми, кждето позлатенитѣ котви привличатъ вниманието му! Долети ли откъмъ пристанището звукътъ на корабна свирка, той прекжсва играта си и се услушва внимателно. По лицето му пробѣгва лека усмивка. Отстрани четири овлажнѣли очи го гледатъ примирено. Четири тжжни очи, чиято скрѣбь вие, хората отъ сушата, не можете да проумѣете!.. За васъ тя е нѣщо ново, чуждо . . .

Полунощь бѣше преминала. Праздникътъ бѣше настжпилъ неусѣтно. Напълненитѣ чаши, които въ полунощь трѣбваше да бждатъ изпити, останаха забравени.

Действията по море презъ януарий и февруарий н. г.

1 януарий: Подводници на Осьта потопили въ водитѣ на Срѣдиземно море, до островъ Кипъръ единъ английски изтрѣбитель.

3 януарий: Предъ пристанището на Оранъ били потопени 8,000 бр. р. тона англо-американски кораби.

10 януарий: Нѣмски подводници атакували единъ корабенъ керванъ, движещъ се отъ Тринидадъ за Англия. Керванътъ се състоялъ само отъ петролонопреносвачи. Въпрѣки силната охрана германскитѣ подводници успѣли да потопятъ 13 кораба, възлизащи на 124,000 бр. р. т.

11 януарий: Отъ появата и дайствията на нѣмски преследвачи на подводници въ Срѣдиземно море, били потопени следнитѣ английски подводници: „Undine", „USK", „Union", „Urge", „Upholde", „Unigne", „Unbeaten" и „Utmast".

12 януарий: Действуващитѣ въ Атлантически океанъ нѣмски подводници съобщили за потопяването на 14 англо-американски кораби отъ общо 72,000 бр. р. т. Освенъ тѣхъ, били потопени и 2 петролопреносвача съ 17000 бр. р. т. Съ тѣхното потопяване общата загуба неприятелски кораби за превозъ на течни горива отъ началото на войната достигнала 700, възлизащи на 5,100,000 бр. р. т.

16 януарий: Въ Срѣдиземно море били потопени 4 английски търговски кораби съ общо 19,000 бр. р. т.

22 януарий: Отъ единъ англо-американски корабенъ керванъ, движещъ се край брѣговетѣ на Алжиръ, били потопени 36,000 бр. р. т. кораби.

23 януарий: Въ Срѣдиземно море били потопени отъ подводници на Осьта два английски търговски кораба.

Английското адмиралтейство съобщило за загубата на петь стражни кораба и изтрѣбителя „Quentin".

24 януарий: Правителството на Съединенитѣ щати гласувало бюджетъ отъ 200 милиона долара (около 70 милиарда лева), предназначени за постройката на сухи и плаващи докове, предимно въ пристанищата на западна и южна Африка, въ които да се поправятъ повреденитѣ военни и търговски кораби.

27 януарий: Нѣмски подводници потопили въ Срѣдиземно и Северно морета изъ малки корабни кервани 28,000, а въ Атлантически океанъ, въпрѣки бурното време — 75,000 бр. р. т. продоволствени кораби или всичко 16 съ общо 103,000 бр. р. т., превозващи твърде ценевъ товаръ.

31 януарий: Действувашитѣ въ северната часть на Атлантически океанъ и въ Срѣдиземно море германски подводници потопили 9 кораба съ 45,000 бр. р. тона неприятелски кораби.

Презъ месецъ януарий, въпрѣки неблагоприятнитѣ атмосферни условия: бушуващи силни бури, ураганни вѣтрове и грамадното вълнение, отъ нѣмскитѣ подводници били потопени надъ 500,000 бр. р. т. английски и американски кораби.

Въздушнитѣ сили потопили 18 търговски кораба съ 114,000 бр. р. т. и 2 изтрѣбителя.

Януарий е билъ най благоприятниятъ за действията на подводницитѣ месецъ. Презъ януарий 1941 год. нѣмскитѣ подводници потопили само 106,000, а презъ сжщия месецъ 1942 год., 367,000 бр. р. тона неприятелски кораби. Въ първия месецъ на настоящата година общия сборъ на потопенитѣ отъ германскитѣ подводници англо-американски кораби, надхвърля миналогодишния съ 41,000 тона, което обстоятелство ясно отбелязва растящата възможность за резултатнитѣ действия на германското подводно оржжие.

1 февруарий: Върховното германско командуване съобщило, че презъ януарий нѣмскитѣ подводници и въздушни сили потопили общо 81 неприятелски търговски кораби, възлизащи на 522,000 бр. р. тона.

Японското главно командуване съобщило, че до 1 февруарий въ редицата морски сражения въ Тихи океанъ при Соломоновитѣ острови били потопени следнитѣ американски кораби: 6 линейни кораба, 4 самолетоносача, 34 кръстосвача, 21 изтрѣбителя, 9 подводника, 1 миночистачъ и 17 превозни кораби, всичко 92 морски единици.

Въ сжщитѣ сражения били тежко повредени: 1 линеенъ корабъ, 5 кръстосвача, 7 изтрѣбителя, 1 подводникъ, 1 миночистачъ и 6 превозни кораби. Японцитѣ загубили 1 линеенъ корабъ и 41 други бойни единици.

5 февруарий: При Новоросийскъ били стоварени десантни войски, които били обкржжени. Деветнадесеть отъ нарочнитѣ десантни шлепа били унищожени.

7 февруарий: Нѣмски подводници атакували единъ движещъ се за Англия корабенъ керванъ и потопили 16 добре натоварени кораби възлизащи на 102,500 бр. р. т., а сжщо и 4 превозни вѣтрохода. Три други кораба би-

ли тежко засегнати отъ торпедни удари.

8 февруарий: Нѣмски подводници следъ нѣколко дневно преследване на силно охраняванъ отъ бойни кораби керванъ успѣли да потопятъ въ северната часть на Атлантическия океанъ 14 кораба съ общо 109,000 бр. р. тона, между които и 4 кораба за превозъ на течни горива.

9 февруарий: Италиански подводникъ потопилъ край брѣговетѣ на Алжиръ единъ търговски корабъ отъ 10,000 бр. р. тона.

12 февруарий: Японски подводници, действуващи въ водитѣ край източния брѣгъ на Австралия, потопили презъ втората половина на януарий и въ началото на февруарий 6 англо американски кораба възлизащи на 54,000 бр. р. тона.

21 февруарий: Морското командуване на Съединенитѣ щати съобщило за загубата на най голѣмия американски подводникъ, „Argonaut", притежаващъ водоизмѣстване 2,710 тона.

22 февруарий: Нѣмски подводници, въпрѣки бушуващитѣ въ океана зимни бури и силната защита отъ бойни кораби, успѣли да атакуватъ единъ предназначенъ за африканскитѣ пристанища корабенъ керванъ, отъ който потопили 15 кораба съ общо 103,000 бр. р. тона.

24 февруарий: Нѣмски подводници потопили въ Атлантически океанъ 17 англо-американски кораба, възлизащи на 104,000 бр. р. тона, между които и 8 кораба за превозъ на течни горива.

26 февруарий: Презъ време на шесть дневно преследване на англо-американски корабенъ керванъ въ Атлантически океанъ, предъ Капщадъ и въ Срѣдиземно море, нѣмски подводници потопили общо 27 кораба съ всичко 107,800 бр. р. тона.

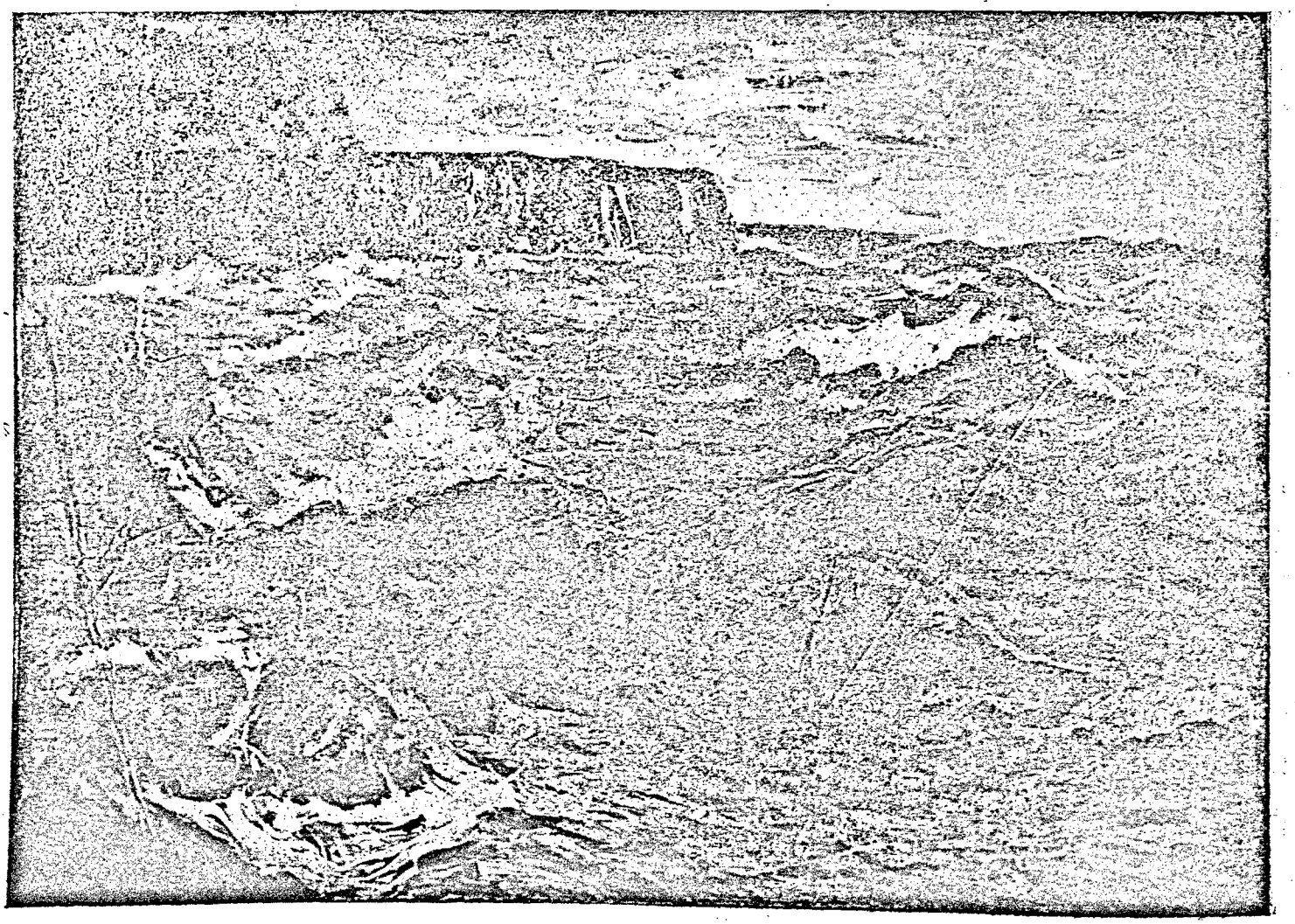
28 февруарий: Нѣмски торпедни лодки атакували до брѣговетѣ на Англия единъ неприятелски корабенъ керванъ и потопили 2 търговски кораба, 1 петродопреносвачъ и 2 отъ охраняващитѣ кервана кораби.

Въ Атлантически океанъ и Срѣдиземно море подводници потопили 3 англо-американски кораба съ общо 19,000 бр. р. тона, а сжщо и 1 изтрѣбитель.

Презъ февруарий нѣмскитѣ въоржжени сили потопяли общо 90 англо американски търговски кораба възлизащи на 576,000 бр р. тона, отъ които 82 съ 545,300 тона били потопени отъ нѣмскитѣ подводници, 3 съ 6 500 бр. р. т. отъ торпеднитѣ лодки и 5 кораба, възлизащи на 25,000 бр. р. тона, отъ въздушнитѣ сили.

Презъ сжщия месецъ били потопени следнитѣ англо-американски бойни кораби: 1 кръстосвачъ, 1 изтрѣбитель, 1 подводникъ, 3 торпедни лодки, 3 придружаващи керванитѣ кораби, 2 стражни и 1 продоволственъ корабъ.

Ку



Калиакра

Страница за момчето

Какъ да си построимъ една лека лодка русалка

При всѣко желание да си построимъ лодка първиятъ въпросъ, който изпъква на преденъ планъ, е да можемъ да си построимъ сами и да ни коства по възможность най-евтино. А може би никому не идва на ума, че това е една твърде лека работа, и че за построяването на една такава лодка не сж необходими специални познания, нито пъкъ особени инструменти, а обикновенни такива, каквито се намиратъ въ всѣка кжща и домакинство, като: чукъ, керпеденъ, отвртка, тънко свредло, тънко трионче, ренде и една скоба за дѣлане (руканъ).

Чертежитѣ сж направени така, че да нѣма нужда отъ много обяснения, а само да се следятъ внимателно часть по часть.

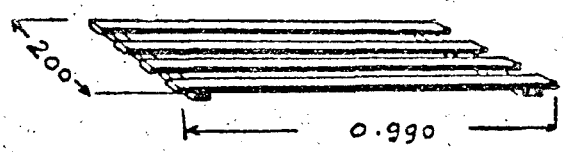
Започваме да чертаемъ на книга за рисуване отдѣлнитѣ части на седемтѣ ребра, които ще образуватъ скелета на леката лодка.

Ако не се намѣри платъ съ ширина 1·10 м. може да се вземе другъ който да представлява 7 м. × 1·10 м., като му направимъ исканата ширина съ единъ двоенъ тигелъ на шевна машина, като се постави платното на длъжъ.

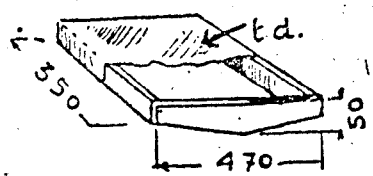
Набавяме си сжщо $^1/_4$ кгр. желѣзни гвоздейчета съ 20 мм. дължина и 0·7 мм. диаметъръ, $^1/_2$ кгр. медни гвоздейчета тапицерски съ 6—7 мм. дължина и нѣколко бронзови гвоздейчета съ глава, дълги около 15 мм., за заковаването на полукржглото и $^3/_4$ дърво. И най после специаленъ клей, за да се получи една постройка по трайна.

Достатъчно е да погледнемъ чертежитѣ за да имаме ясната представа за съединяването на различнитѣ части на тази лека лодка.

Размѣритѣ на чертежитѣ трѣбва да бждатъ строго спазвани.



Скарата



Столътъ

Тѣзи части ще бждатъ направени:

а) отъ борови дъски съ 11 мм. дебелина и 100 мм. ширина за горнитѣ и долни части на ребрата № 1, 2, 3 и 4.

б) отъ борови плочи съ 11 мм. дебелина и 30 мм. ширина за страничнитѣ части на ребрата, надлъжнитѣ ребра, решетката на дъното и столчето.

Летвичкитѣ ще се направятъ отъ дърво съ размѣри 11 мм. × 20 мм., сложени прави за палубитѣ и на ширина, за ребрата.

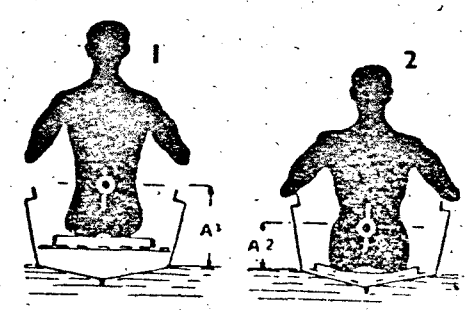
Разбира се, че всички тия размѣри се даватъ за дърво изгладено предварително съ ренде по всичкитѣ му страни.

Набавяме си още 2 м. плочи отъ борово дърво съ 11 мм. × 70 мм., две горни контра ребра № 3, които надвишаватъ ребрата съ 20 мм. и 20 метра полукржгло дърво отъ 16 мм. и 10 метра дърво $^3/_4$ отъ 20 мм.

На тѣзи прибавяме двете дървени плочи отъ 20 мм. дебелина (дървени парчета на 45°), които ще образуватъ вълнорѣза и кърмовата часть.

Имаме още нужда отъ 7 метра на 1·10 м. ширина памученъ платъ неизбѣленъ, който да не бжде дебелъ, но съ гжсти жички.

Ребрата, горнитѣ, долнитѣ и страничнитѣ части на ребрата, ще бждатъ всички съединени както показватъ чертежитѣ, две отъ една страна и две отъ друга, значи, две за предната часть и две за задната, така че ще получимъ съединения съ забележителна трайность.



1. Лошо положение: лодката може да се обърне
2. Добро положение: дава устойчивость

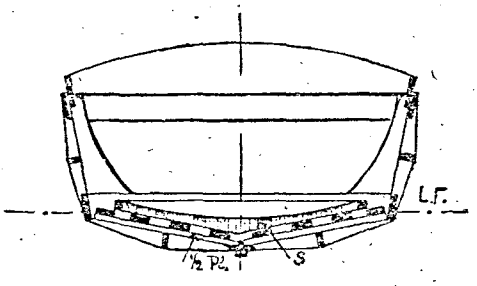
Съединяваме надлъжнитѣ ребра съ напрѣчнитѣ започвайки съ основното надлъжно ребро или тъй наречениятъ килъ. На краищата на този, прекрепяме вълно-

рѣза и кърмовата часть, следъ това дветѣ долни надлъжни ребра и най-после горнитѣ надлъжни ребра. Важно е да се внимава, че цѣлиятъ ансамбълъ на скелета да бѫде сглобенъ точно вертикаленъ, а най-вече вълнорѣза и кърмовата часть. Провѣряването преди сглобяването и следъ това може да се направи съ помощьта на единъ трижгълникъ.

Летвитѣ на бордовитѣ (странични) части и палубитѣ ще бѫдатъ сѫщо съединени за напрѣчнитѣ ребра.

Прекрепването на платното

Ще започнемъ съ дъното, прекрепвайки временно единия край на платното, като набиваме гвоздеитѣ до половината, после силно обтѣгаме другий му край, като прекрепимъ и него сѫщевременно.



L. F. — газене. S. — столътъ

Следъ това прекрепяме, винаги временно, срѣдата отъ дѣсно и лѣво на напрѣчното ребро № 4, следъ това на другитѣ напрѣчни ребра, наредъ № 2 съ 2, 3 съ 3 и 1 съ 1.

Следъ това можемъ да прекрепимъ платното окончателно, по краищата съ меднитѣ гвоздейчета, но сѫщо така равномѣрно и теглейки силно, за да не остане нѣкѫде набръчкано. Постжпваме сѫщо съ страничнитѣ части и палубитѣ, прекрепвайки платното първо временно ва вълнорѣза и кърмовата часть.

Не ще прекрепимъ платното съ гвоздейчета на горната часть на надлъжнитѣ ребра а на тѣхното дъно.

Гвоздеитѣ на долнитѣ надлъжни ребра ще бѫдатъ поставени съ 1 см. по долу и не точно въ срѣдата, така че да бѫдатъ добре покрити отъ $^3/_4$ кржглитѣ летви, а главичкитѣ имъ да бѫдатъ добре зачукани и прикрити.

Следъ като поставимъ платното, боядисваме го внимателно съ „авионина", или ако не намѣримъ, съ една сходна смѣсь съ основа отъ целулоза и ацетатъ.

Боядисването го правимъ четири пжти, за да осигуримъ една по идеална непромукаемость.

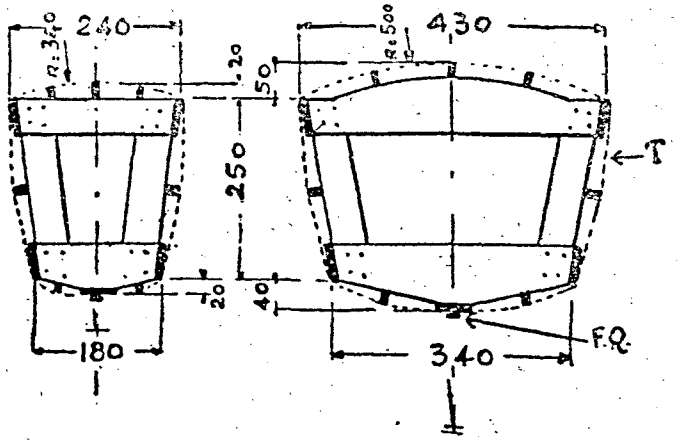
Следъ това сглобяваме съ нѣколко гвоздея дъскитѣ отъ 70 мм. × 11 мм. и контра-ребрата въ централната часть.

Тѣзи дъски се слагатъ не само за красота, а найвече за затвърдяване и подкрепване на това мѣсто. Преди да ги сглобимъ, можемъ да ги боядисаме съ „фуксинъ" и следъ това да ги лакираме, нѣщо, което ще украси много външния видъ. По сѫщия начинъ, можемъ да постжпимъ, давайки цвѣта на махагона на дървената часть на мѣстото на гребеца, напрѣчнитѣ ребра № 3 и 4, летвитѣ и надлъжнитѣ ребра.

Полукржглитѣ летви ще бѫдатъ сложени на всѣка страна отъ горния край на стѣнитѣ, сѫщо и подъ централния килъ, безъ която летва би се изтъркало платното, изкарвайки лодката по пѣсъка.

Летвитѣ $^3/_4$ ще бѫдатъ сложени на долния край на стѣнитѣ и служатъ за предпазването на платното. Ще имаме грижата да ги „разтворимъ", за да можемъ да имъ дадемъ единъ жгълъ по-голѣмъ отъ 45°, иначе не биха се сглобили лесно и още повече биха повредили платното отъ дъното на лодката.

Служимъ си съ остатъцитѣ отъ надлъжнитѣ ребра, за да направимъ една лека планшетка, сѫщо и една много удобна седалка, която ще облицоваме съ останалото платно сгънато на три и което сѫщо ще боядисаме съ течностьта съ която боядисахме платното на лодката. Всичко може да се боядиса съ безцвѣтна боя



Фиг. 1.

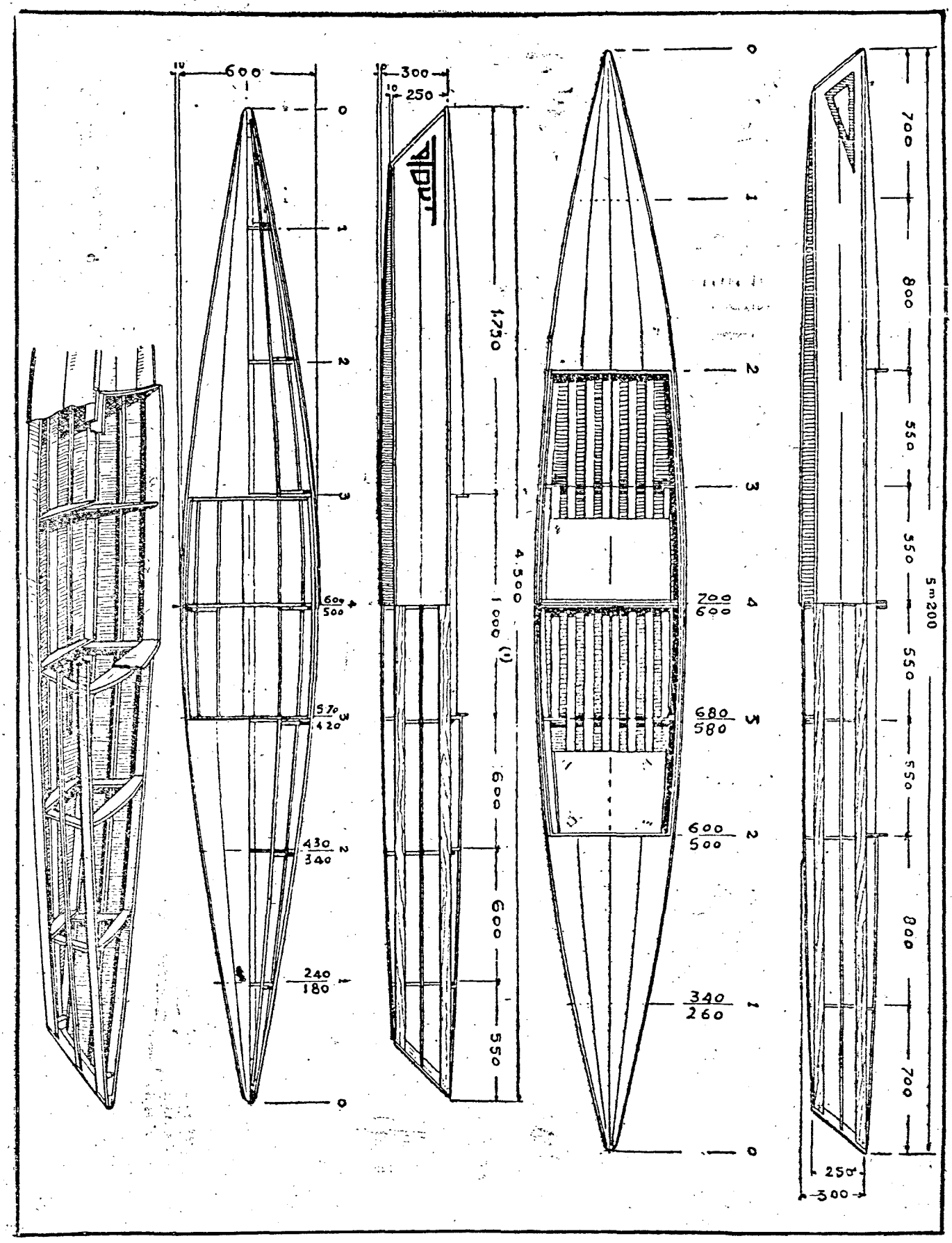
Фиг. 2.

Ще внимаваме, щото на срѣдната преграда, която образува мѣстото на гребеца, да не отрѣзваме платното наравно съ надлъжнитѣ ребра, а да го подгънемъ навжтре и да го залепимъ не съ специаленъ клей, а съ едно масло, което да го направи непромукаемо, както е напримѣръ „авионина", „новурия" и пр.

„авионинъ" само първия пластъ и последния (лакираното) а за втория и третия, може да се употрѣби „авионинъ", само че цвѣтенъ.

Обикновенно може да ни стигне 1 $^1/_2$ литъръ безцвѣтенъ „авионинъ" и 1 литъръ цвѣтенъ.

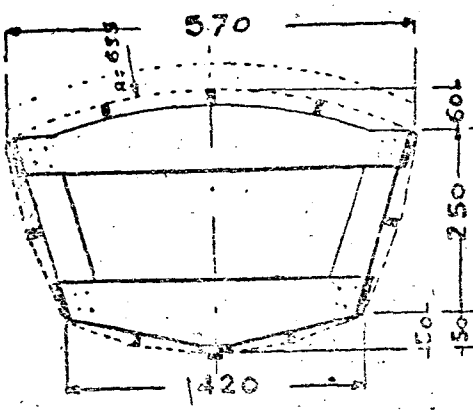
Цената на тая лека лодка, построена отъ насъ е


600
300
250
0
1
2
3
4
600/500
570/420
430/340
240/180
1.250
4.500
1.000 (1)
600
600
550
700/600
680/580
600/500
340/260
700
800
550
550
550
550
800
700
5m200
250
300

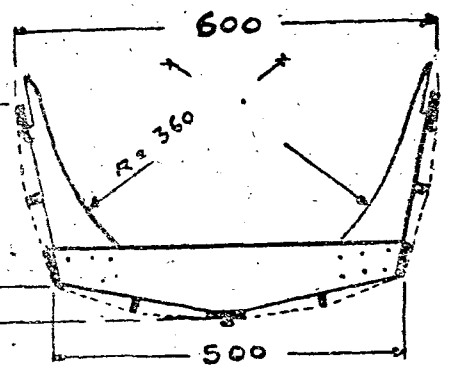
съвсемъ малка. Лодката е много лека и съ много голѣма трайность.

Устойчивостьта е великолепна, ако разбира се слѣдваме точно даденитѣ размѣри, тъй че е осигурена една голѣма сигурность.

Нека да кажемъ още една дума и за греблото. Греблото, купено готово, е доста скжпо, но ний можемъ сами да си го направимъ отъ две борови дъски съ по 1 м. дължина, 160 мм. ширина и 30 мм. дебелина. Чертежътъ показва ясно неговата направа. Слѣдъ като рендосаме дъскитѣ полегато, изрѣзваме ги и съ помощьта



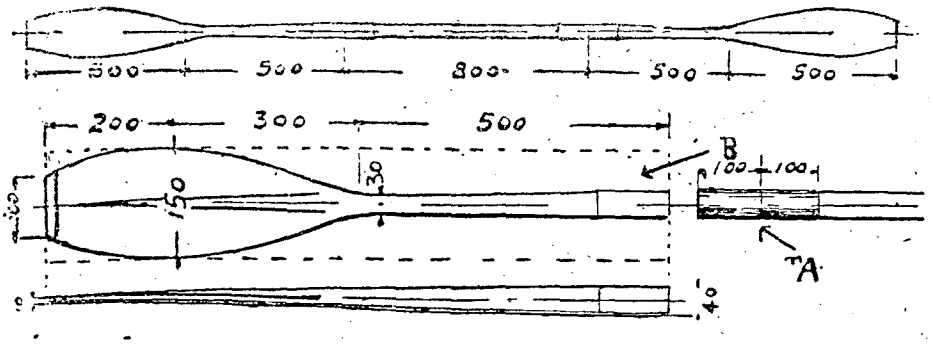
Фиг. 3.



фиг. 4.

на скобата за дѣлане (рукана) имъ изтъняваме краищата къмъ плоската часть. Едно обло дърво и две леки латунени тржби ще ни послужатъ за съединяването имъ.

Добре е да се слага на краищата на плоскитѣ части на греблото по една тѣсна латунена гривна, за да го предпазимъ отъ напуквания въ случай на по-силенъ ударъ.



Какъ да се направи греблото

Ако желаете да имате една лека лодка съ две мѣста, погледнете плановетѣ.

Направата е сжща, само размѣритѣ се измѣнятъ.

Консуловъ
изъ „Marea Noastra"

Изъ живота и дейностьта на организацията

1. На 5 мартъ т. г. председательтъ на Гл. упр. тѣло на Б. Н. М. С. г. Ал. Маноловъ, е ималъ случай, при другарска среща на Върховния съветъ на запаснитѣ офицери въ София, да изложи предъ членоветѣ на съвета целитѣ и задачитѣ на Б. н. м. сговоръ, както и въпроситѣ свързани съ морската политика на държавата ни. Това е възбудило интереса на присжтствующитѣ къмъ дейностьта на Морския сговоръ и е предизвикало общо одобрение както къмъ програмата на организацията ни, така и по постиженията и успѣхитѣ на проведеното ни до сега за запознаване на българския народъ съ ползата отъ морето и неговитѣ промисли, както и за нуждата отъ свободни морски съобщения.

2. На 16 май т. г. въ Бургасъ имаше голѣми тържества по случай освещението на 10 гребни лодки, построени отъ „Бранникъ" и предназначени за спортуване отъ младежитѣ на сжщата организация.

Освещението на лодкитѣ стана на плажа предъ бургаскитѣ морски бани въ присжтствието на бургаския обл. директоръ г. Хр. Гуцовъ, на висши представители на мѣстнитѣ административни и военни власти, на дамски и мжжки чети отъ „Бранникъ", както и на отряди отъ всички мѣстни спортни организации.

Всички лодки бѣха кръстени отъ замѣстникъ-ржководителя на „Бранникъ" г. Захари Стоилковъ, съ обичайното разбиване на бутилка шампанско на носа на всѣка лодка, като последнитѣ се наименоваха съ имената на офицери и моряци отличили се и заслужили за България. Тържеството се привърши съ церемониаленъ маршъ на отредитѣ, които минаха предъ старшия вое-

ненъ началникъ въ примѣренъ редъ и бодъръ, отличенъ строй.

Б. н. м. сговоръ бѣше прѐдставляванъ отъ гл. ни секретарь г. инж. Т. Атанасовъ, който се е срещналъ съ замѣстникъ-ржководителя на „Бранникъ" г. З. Стоилковъ, както и съ видни лица отъ щаба на „Бранникъ", съ които е ималъ случай да размѣни мисли върху взаимнитѣ отношения между „Бранникъ" и „Морски сговоръ", както и относително общата дейность по водния спортъ.

3. На 16 юний т. г. стана сѫщо подобно тържество въ Варна по случай освещението на други 10 гребни лодки, отъ построенитѣ такива въ бургаската работилница отъ „Бранникъ" и доведени въ Варна за спортуване отъ младежкитѣ отреди на варн. спортна область.

Освещението стана прѣдъ морската градина на морския плажъ следъ молебенъ извършенъ отъ негово високопреосвещенство варненски и преславски митрополитъ г. г. Иосифъ въ присѫтствието на висши прѐдставители на военни и граждански власти, на чети отъ „Бранникъ", а сѫщо и на представителни отреди отъ Б. н. м. сговоръ съ лодкитѣ си и отъ мѣстнитѣ спортни организации.

Главенъ представитель отъ щаба на „Бранникъ" бѣ г. Андрей Стефановъ, началникъ отдѣла на външнитѣ работи, колективни членове, тѣлесно възпитание и спортъ. И тукъ кръщението на лодкитѣ стана съ разбиване бутилки шампанско на носа на лодкитѣ, които и тукъ се наименоваха по името на заслужили на България и отличили се офицери и моряци.

На председателя на Б. н. м. сговоръ, г. Александъръ Маноловъ, бѣ направена честьта да бѫде кръстникъ на една отъ лодкитѣ.

Тържеството и тукъ, при чудесно хубаво време, се привърши съ парадъ на отредитѣ, които взеха участие въ освещението.

4. Презъ днитѣ 24—28 юний се състоя конференция между представители на „Бранникъ" и на Б. н. м. сговоръ за уреждане положението на Б. н. м. сговоръ като колегивенъ членъ на „Бранникъ".

Представители на „Бранникъ" въ тази конференция бѣха:

а) Замѣстникъ гл. ржководитель г. З. Стоилковъ

б) Началникъ отдѣла за външни работи, колективни членове, тѣлесно възпитание и спортъ г. Андрей Стефановъ и

в) Началникъ служба „Колективни членове", организация тѣлесно възпитание и спортъ — г. Армянковъ.

Б. н. м. сговоръ се представляваше:

а) Отъ председателя си г. Ал. Маноловъ,

б) Отъ гл. секретарь г. инж. Т. Атанасовъ,

в) Отъ члена на Гл. упр. тѣло — капитанъ II р. г. Г. Пецовъ — началникъ щаба на Морскитѣ на Н. В. войски,

г) Отъ председателя на Соф. клонъ на Б. н. м. с. — г. Кирилъ Друмевъ и

д) Капитанъ I р. о. з. г. Г. Славяновъ бившъ гл. секретарь на Б. н. м. сговоръ.

Следъ обширни обсѫждания на въпроситѣ, изложени въ приготвения писменно дневенъ редъ, дошло се е до пълно разбирателство и сѫ били възприети следнитѣ становища:

1. Пълното ржководство на водния спортъ въ страната се повѣрява на Б. н. м. сговоръ, който единствено ще дава напѫтствия за провеждане на една целесъобразна програма, като изпълнението на последната, колкото се отнася до юношескитѣ години (предказарм. периодъ) ще става подъ наблюдението на „Бранникъ", а следъ горната възрасть — на Б. н. м. с. Това решение ще се проведе последователно, за да не се попрѣчи на спорта.

2. За провеждане на програмата, още тази година въ Варна, подъ надзора и съ съдействието на Б. н. м. с., ще се организиратъ курсове по воденъ спортъ, на които ще се приематъ лица, които въ бѫдаще ще поематъ ржководене обучението по воденъ спортъ въ бранническитѣ отрѣди.

3. За подготвяне плувни басейни, „Бранникъ" ще отпустне подъ форма на помощи суми, които ще послужатъ за стимулиране мѣстнитѣ общински или други учреждения, както и частнитѣ лица, за да отдѣлятъ срѣдства, съ които да се подпомогне построяването на плувни басейни.

4. Споредъ сегашнитѣ нужди и срѣдства тази година ще бѫде отпустната за помощи отъ „Бранникъ" една сума отъ 300,000 лв., която ще се използува за цельта.

5. За използуване сумитѣ—помощи и за опредѣляне где точно и за какво и какъ тѣ да се употрѣбятъ, създава се при „Бранникъ" единъ строителенъ комитетъ, въ който за представитель отъ страна на Б. н. м. с. се опредѣли бившия директоръ на воднитѣ съобщения, капитанъ I р. о. з. Г. Славяновъ, който е единъ отъ първитѣ дейци на Морски сговоръ и бившъ гл. секретарь, членъ на Гл. упр. тѣло на сговора.

6. Като се признаваме отъ страна на „Бранникъ", който е държавенъ уредникъ и контрола на спорта въ страната, Б. н. м. сговоръ получи увѣрение, че не ще бѫдатъ допустнати въ България други организации, занимаващи се съ воденъ спортъ, освенъ сговора, който е единственията признатъ членъ на международната организация за плувенъ спортъ (F. I. N. A.). Съ това ще се дири да се избѣгнатъ разколи и безредие въ този спортъ толкова нуженъ и полезенъ за бълг. младежь, пазителка на отечественитѣ граници, но сѫщевременно свързанъ съ толкова рискове за живота на членоветѣ си, ако бѫде той оставенъ да бѫде упражняванъ безъ необходимото умение и недостатъчно правилна подготовка.

Тѣзи решения, по причина ноочакваното смѣнение на ржководния персоналъ отъ щаба на „Бранникъ", се очаква да бѫдатъ санкционирани отъ „Бранникъ" и да се пристѫпи къмъ привеждането имъ въ изпълнение.

5. Утвърди се отъ Гл. упр. тѣло състава на упр. тѣло на Софийския клонъ отъ сговора, тъй както е билъ избранъ въ годишното събрание на членоветѣ му състояло се на 30 априлъ 1943 г., а именно:

Председатель — Кирилъ Друмевъ — адвокатъ
Подпредседатель — Крумъ Никодимовъ
Секретарь — Димитъръ Алексиевъ
Касиеръ — Владимиръ Мицовъ
Медиц. съветникъ — д-ръ Панайотъ Ганевъ
Членове: — Димитъръ Тодоровъ
Владимиръ Николовъ
Петъръ Ивановъ
Манчо Димитровъ
Боянъ Берберовъ
Любенъ Мелнишки
Василъ Мариновъ
Иванъ Райновъ
Дора Конова
Мария Паскалева и
Цвѣтана Йончева

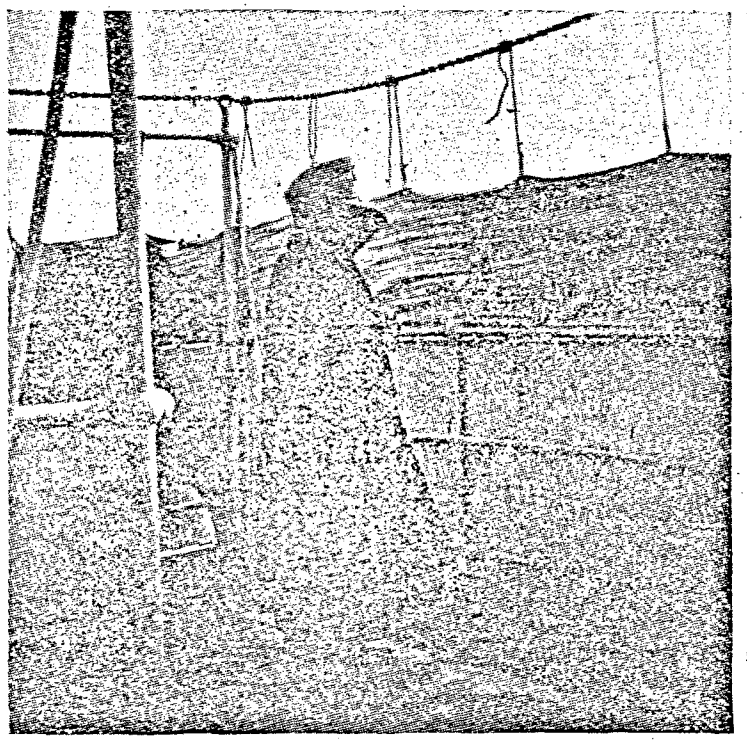
Провѣрителенъ съветъ:

Председатель — д-ръ Димитъръ Калиновъ
Членове: — Панайотъ Богдановъ и
Стоянъ Байчевъ

Ржководитель водния спортъ — лейтенантъ П. Рашеевъ

6. За провѣрка дейностьта на клоноветѣ, както и за уреждане на нѣкои висящи въпроси, гл. секретарь на гл. упр. тѣло г. инж Т. Атанасовъ е посетилъ: а) на 15 май т. г. Бургаския клонъ, б) на 28 юний е билъ въ Пловдивъ и в) на 29 юний е билъ въ Лжжене. На всѣкжде се е срещналъ съ упр. тѣла на респективнитѣ клонове, които сж били свикани на нарочни заседания. Отъ размѣната на мисли се констатирало, че поради изключителнитѣ обстоятелства, които преживяваме понастоящемъ, клоноветѣ прокарватъ въобще намалена дейность, тъй като голѣма часть отъ членоветѣ на настоятелствата сж мобилизирани, а сжщо дружественитѣ членове сж заняти съ мжчнотиитѣ, които днешнитѣ условия имъ създаватъ. Въ всѣки случай въпрѣки тѣзи мѣчнотии, интересътъ къмъ организацията ни не е намалѣлъ или загасналъ.

Посетенъ е билъ сжщо на 30 юний отъ члена на гл. упр. тѣло, капитанъ II р. Г. Пецовъ, клона ни въ гр. Вратца, отъ гдето той е излѣзълъ съ отлични впечатления. Въ Вратца се използува съ благодарность отъ мѣстното граждинство, построения отъ тамошния клонъ на Б. н. м. с плувенъ басеинъ, който обаче, трѣбва да бжде поправенъ отъ нанесенитѣ му отъ миналогодишното наводнение повреди, които правятъ кжпанего затруднено. Гл. упр. тѣло е сполучило да издействува и бжде отпуснатъ отъ „Бранникъ" единъ кредитъ отъ 50,000 лв, съ който повредитѣ и свързанитѣ съ тѣхъ несгоди ще могатъ да се поправятъ.



На мостика въ време на походъ

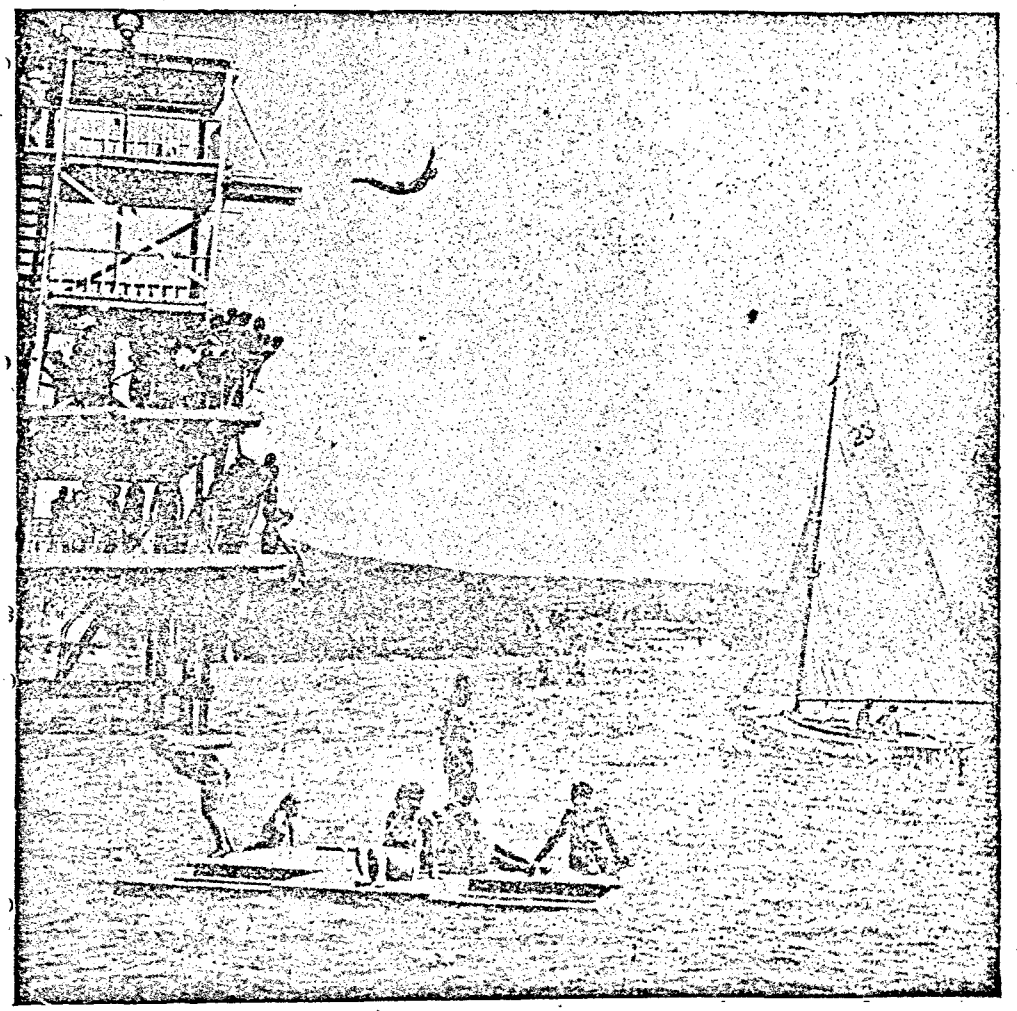
Съдържание:

1. Дунавското ни корабоплаване — Ал. Маноловъ, 2. Морската война въ Тихи океанъ — К., 3. Помощнитѣ кръстосвачи като оржжие въ морската война — оберлейтенантъ Улрихъ Моръ, 4. Развитие на военното корабостроене въ XVIII вѣкъ върху научна основа — В. Кутевски, 5. Унищожаване на североамериканскитѣ самолетоносачи — инж. Герхардъ Хьофтихъ, 6. Спасителенъ подвигъ — Сава Н. Ивановъ, 7. Една фатална нощь — мичманъ К. Цачевъ, 8. Приказка — Д. Роевъ, 9. Действията по море презъ януарий и февруарий т. г. — Ку, 10. Какъ да си построимъ една лека лодка русалка—Консуловъ, 11. Изъ живота и дейностьта на организацията.

Редакционенъ комитетъ: кап.-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 морското казино. ДАНСИНГЪ-БАРЪ

Устройваме 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.

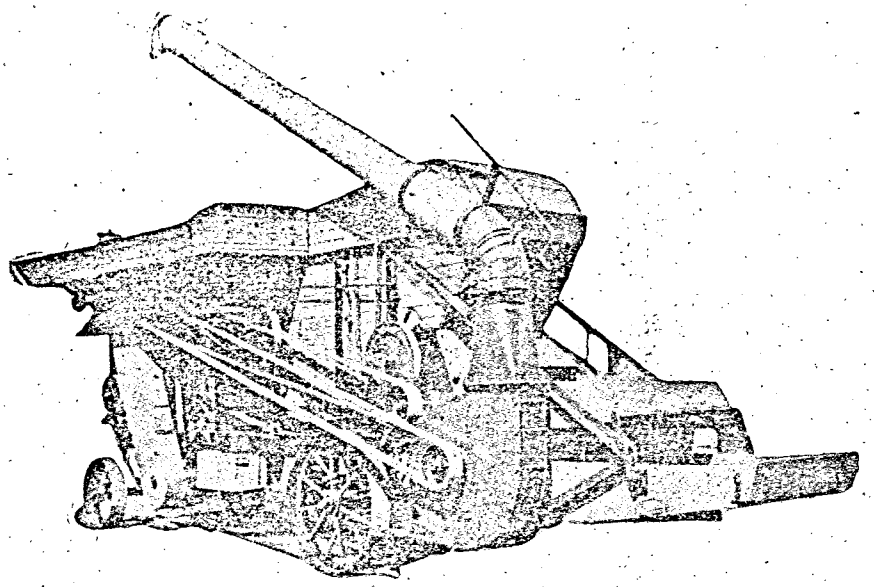
ЗА ВСИЧКИ СВЕДЕНИЯ, АНГАЖИРАНЕ НА СТАИ И ДР., ОТНАСЯЙТЕ СЕ ДО КУРОРТНА ДИРЕКЦИЯ — ВАРНА. ТЕЛЕФОНЪ № 22-97.

МАШИННА ФАБРИКА

Е. МЮЛХАУПТЪ & СИЕ

Основана въ 1907 год. РУСЕ

„EMAD“ 42 - 36 и 42 ЦОЛА



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

Най-добре пригодената вършачка за българскитѣ условия.

ДЪРЖАВНИ МИНИ

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

ДО ВСИЧКИ КЛИЕНТИ НА ВЖГЛИЩА И БРИКЕТИ

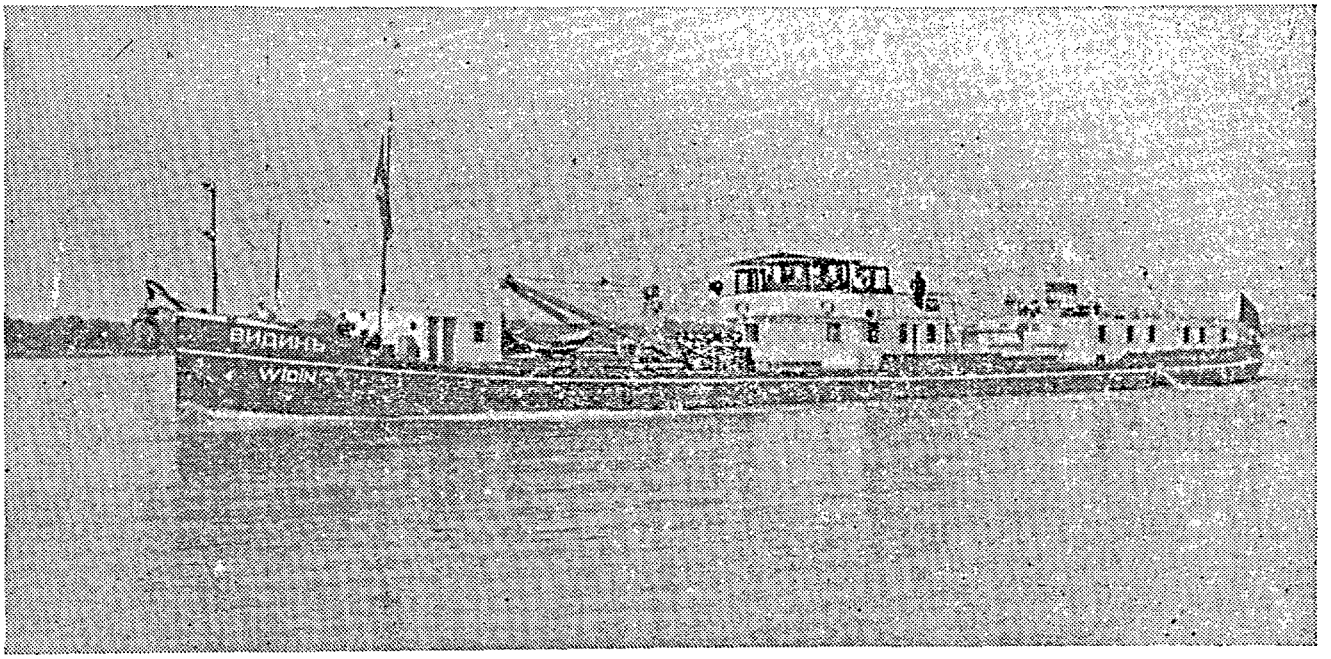
Държавнитѣ мини съобщаватъ, че поржчкитѣ за вжглища и брикети, начиная отъ 1 мартъ 1943 год. се изпълняватъ при следнитѣ цени:

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

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.

МИНИТѢ

Българско рѣчно плаване - Русе



Б Р П

Б Ъ Л Г А Р И,

Корабитѣ на Българското рѣчно плзване (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 да бжде товарена на български параходъ.

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

БЪЛГАРСКО ТЪРГОВСКО ПАРАХОДНО ДРУЖЕСТВО ПОДЪРЖА:

1. Пжтническа — стокова линия 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

П. ч. тип. ..., Пъндъклийски, ул. „Панагюрище" 4 — Варна Тел. 23-15