



МОРСКИ СГОВОРЪ



Г. Велков

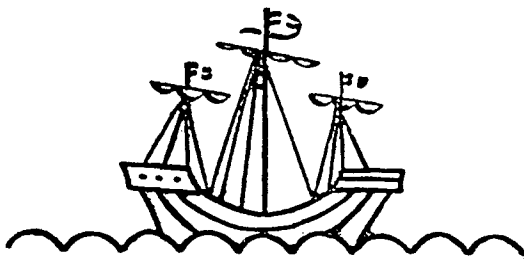
3-4

МАРТЪ

АПРИЛЪ

1943

XX



МОРСКИ СГОВОРЪ

ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

Година XX

Урежда

Брой 3 и 4

Варна, мартъ и априль 1943 г.

Книжно-просвѣтния отдѣлъ

Гл. редакторъ: В. ПАСПАЛЕЕВЪ

Ал. Маноловъ

кап. II р. о. з.

председателъ на Б. н. м. сговоръ

ВОДНИЯТЪ СПОРТЪ

Преди шестъ години правителството покани известния спортенъ деятель д-ръ Димъ, за да вземе неговото мнение по поставянето на спорта у насъ въ тия рамки, въ които го изисква новото време.

Въ главнитѣ си насоки д-ръ Димъ препоръчва да се възприеме упражняването на водния спортъ, туризъма и леката атлетика.

Това го каза единъ чужденецъ, доброжелателъ и приятелъ на България. И добре стана, че д-ръ Димъ дойде при насъ, защото ний не обичаме да зачитаме българския авторитетъ и предпочитаме чуждия.

Далеко преди д-ръ Димъ водниятъ спортъ се създаде отъ Б. н. м. сговоръ, туризъмътъ — отъ незабравимия Алеко Константиновъ и леката атлетика отъ учителитѣ по физическо възпитание, начело съ бившия министъръ на просвѣтата Георги Живковъ, чрезъ организацията „Юнакъ“.

Значи, здравиятъ инстинктъ на българския народъ отъ много години следъ освобождението правилно насочи българския спортъ, който се разстрои впоследствие съ нововъведения, дошли отъ чужбина, а особено отъ футбола, който отклони понятието правилень спортъ.

Упражняването на водния спортъ отъ българската младежъ, освенъ че дава всестранно движение, хигиена и изключително чистъ въздухъ, има голѣмото

значение въ подготовката на най-сигното на България — нашата войска.

Печални сж примѣритѣ отъ Балканската и европейската война, когато въ малки придошли рѣкички се давѣха български войници. Това печално явление се повтори и презъ време на най-новитѣ ни военни маневри и, въпрѣки нашитѣ голѣми проповѣди, водниятъ спортъ е слабо застъпенъ въ нашата страна.

Първитѣ тридесетъ и шестъ часа при голѣмото наводнение въ Видинъ спасителнитѣ работи бѣха извършени съ голѣма самоотвержаностъ отъ отредницитѣ — гребци съ лодкитѣ на Морския сговоръ. И ако не бѣше този скромень водень спортъ, Видинъ щѣше сигурно да даде стотици жертви.

Български авиаторъ пада поради повреда на машината му въ водитѣ на о-въ Тасосъ; благодарение на това, че е билъ отредникъ на Морски сговоръ въ Бургасъ, той знае отлично да плава и да гребе, спасява себе си и другаря си, а следъ това бърза да намѣри представителя на Морски сговоръ въ Кавала и да му заяви, че ако не е билъ членъ на Морски сговоръ, щѣлъ да бжде сега мъртвецъ.

Ето това е голѣмото значение на водния спортъ въ служба на Отееството!

Дано почерпимъ поука, защото събитията не ще ни простятъ!

ОТКРИВА СЕ ПОДПСКА

за година XX на списание

МОРСКИ СГОВОРЪ

органъ на Български народенъ морски сговоръ

ГОДИШЕНЪ АБОНАМЕНТЪ 120 ЛЕВА

А.

Германскиѣ подводници и свободата на моретата

За втори пѣтъ въ историята си Германия използва своитѣ подводници като рѣшаещо бойно сръдство въ морската война.

Въ началото на първата свѣтвна война липсваха каквито и да е било практични резултати за действията и възможноститѣ на новото бойно сръдство. Неочакваниятъ успѣхъ предъ холандския брѣгъ на капитанъ лейтенантъ Веддингъ на 22 септември, 1914 година срещу триѣ английски крайцера „Хопъ“, „Креси“ и „Абукиръ“ обърна вниманието на цѣлия свѣтъ върху германскиѣ подводници.

Стратегическиѣ послѣдствия отъ действията на „U 9“ бѣха, че английскиятъ флотъ трѣбваше да се оттегли отъ Северното море въ севернитѣ шотландски пристанища и дори за известно време чакъ на атлантическия брѣгъ на английскитѣ острови и да внимава при използването на всѣки по-голѣмъ корабъ.

Истинското приложение на подводницитѣ, обаче, последва едва по късно, когато тѣхнитѣ голѣми успѣхи доведоха още въ 1918 година англичанитѣ до толкова тежко положение, щото тамъ се появиха голѣми опасения за изхода на тази война за тонажъ, а съ това и за изхода на цѣлата война.

Въпреки своето надмощие, английскиятъ флотъ не бѣ въ състояние да предотврати тази опасностъ, която грозѣше неговитѣ морски пѣтища. Въвеждането на конвойната система, засилването на противоподводнитѣ оръжия и блокирането на германскиѣ изходни бази въ Северното море не можаха да попрѣчатъ и да спратъ подводната война. Германскиѣ подводници продължиха своята кампания отъ стратегически неблагоприятнитѣ изходни бази до последнитѣ дни на първата свѣтвна война и нанасяха тежки удари на неприятеля.

Геройската борба на германскиѣ подводници презъ

първата свѣтвна война даде необходимитѣ основни поуки за създаването и приложението на подводнитѣ сръдства на нова Германия. Англия съзна голѣмата опасностъ, която грозѣше нейнитѣ морски сили. И не напраздно Версайлскиятъ договоръ изрично забраняваше строенето на подводници въ Германия, докато останалитѣ сили си осигуряваха за сѣщото време голѣми подводни флоти.

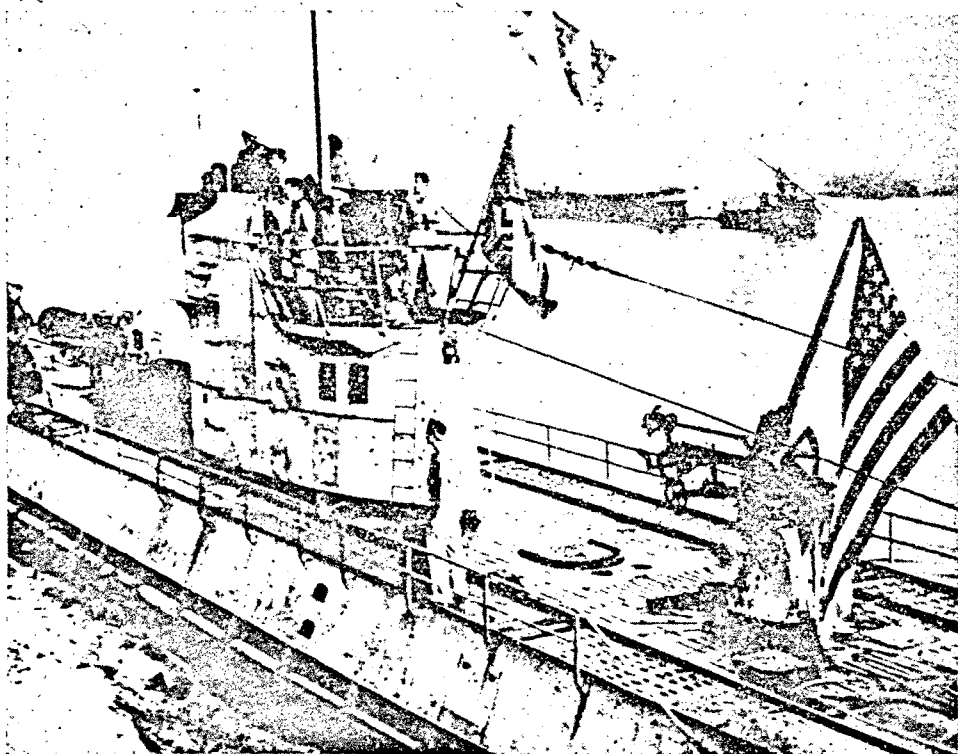
Когато следъ дълго време Райхътъ наново се съвзе отъ своята слабостъ и разкъса веригитѣ на Версайлъ, удари и часттъ за възраждането на германския подводникъ. Веднага следъ сключването на германо-английския морски договоръ въ Германия започна наново строежътъ на подводници следъ старателни изпробвания и подобрения до започването на войната презъ 1939 година. Тѣ принадлежаха къмъ елитнитѣ бойни сръдства на Германия.

Обявяването на война срещу Англия наложи отново да се използватъ подводницитѣ като главно оръжие въ морската война.

Германскиятъ подводникъ е постижение на голѣмото усъвършенствуване на техниката и корабостроенето. Снабденъ съ всичкитѣ необходими оръжия, машини и помощни части, той притежава още при самата постройка последнитѣ подобрения, които изискватъ неговитѣ бойни действия и затова е най-добриятъ въ цѣлия свѣтъ.

Следъ основно обучение съ опитни командири растящиятъ брой на новитѣ подводници заема своето мѣсто на фронта.

Неприятельтъ търсѣше и още търси да се справи съ голѣмата опасностъ, като използва сръдствата, които бѣха прилагани още презъ миналата свѣтвна война. Съ въвеждането на конвойтъ и въоръжаването на всички търговски кораби неприятелското корабоплаване наново стана плячка на германскиѣ подводници, съ изключение



Германски подводникъ на връщане отъ Атлантически океанъ

само на невъоръженитъ неутрални кораби.

И отъ дветъ воюващи страни обявенитъ за опасни или операционни зони засилиха интензивността на военнитъ действия.

По-късно Англия откри нови срѣдства и нови методи за борбата срещу подводницитъ, които иматъ много по-ефикасни действия, отколкото тѣзи отпреди двадесетъ и петъ години.

Самолетитъ сжщо така се оказаха особено опасни противници на подводницитъ, съ които трѣбваше да се съобрази и тѣхната тактика.

Но въпреки неприятелскитъ усилия, германскитъ подводници продължаватъ успѣшно своята война. Поради силното охраняване на конвоитъ прибѣгна се до тактиката нѣколко подводници да се групиратъ и действуватъ едновременно, което можа да осжществи благодарение на отличнитъ нови съобщителни срѣдства, които липсваха презъ първата свѣтова война. Още съ откриването на единъ неприятелски конвой въ океана започва продължителниятъ ловъ съ многобройни единични действия, които завършватъ едва когато конвойтъ е унищоженъ или разбитъ или пъкъ когато буритъ или близкиятъ брѣгъ ограничаватъ тѣхнитъ действия.

Стратегическиятъ изходни бази за воденето на подводната война сж, съ осигуряването на открития атлантически брѣгъ въ Северна и Западна Европа, много подобри отколкото презъ 1918 година. Голѣмитъ, модерни подводници могатъ да опериратъ изъ най-отдалеченигъ води. Германскитъ подводници преследватъ своята плячка отъ Ледовитото море до Индийския океанъ и отъ Срѣдиземно море чакъ до Караибското море. Това обширно поле на действия създава все нови грижи и задачи на неприятелската отбрана и разпилява нейнитъ сили.

Още въ 1941 год. Англия не бѣ въ състояние сама да осигури важнитъ си морски артерии; тя потърси и получи помощъ отъ американскитъ морски сили, които бѣха отчасти размѣнени за ценни английски колонии, и

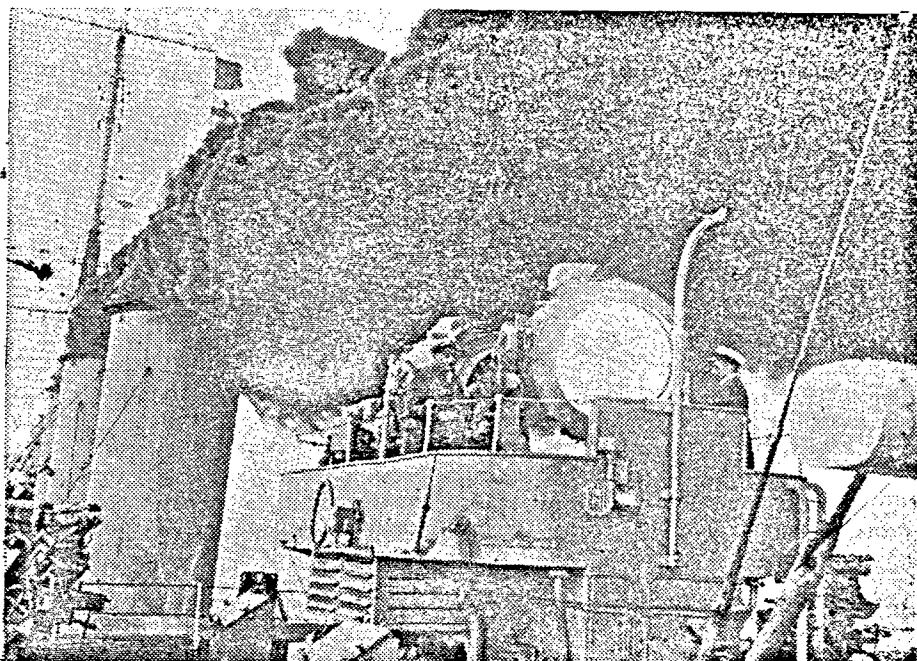
отчасти подъ неутралното американско знаме взеха участие въ борбата срещу германскитъ подводници. Сжщо така и съ отстъпването на търговскитъ кораби Съединенитъ Щати успѣха, съ цель да се осжществи империалистическата политика на Рузвелтъ, да подобрятъ тежкото положение на своитъ съюзници.

Следъ влизането на Съединенитъ Щати въ войната, днесъ англо-саксонцитъ се опитватъ, като използватъ всичкитъ си сили и специално съ голѣмия корабостроителенъ капацитетъ на Съединенитъ Щати, да балансиратъ загубитъ на кораби съ огромното нарастване на производството на нови търговски кораби. Отъ друга страна на дневенъ редъ е и една голѣма програма за построяването на нови морски сили, които ще иматъ за цель да се справятъ съ германскитъ подводници.

Борбата за Атлантика, най-голѣмата отъ всички борби, се превръща въ едно надпреварване между потопенитъ отъ германскитъ подводници кораби и ново-построенитъ отъ „съюзенитъ страни“. Борбата ще бжде много ожесточена, и Германия не пренебрѣгва възможноститъ и решителността на нейнитъ неприятели да приложатъ всички срѣдства, но да постигнатъ победата.

Тѣзи възможности, обаче, не сж неограничени. Германскиятъ воененъ флотъ, който подпомага съ всички сили борбата на своитъ подводници, е увѣренъ, че съ успѣхътъ на тонажната борба той ще може да допринесе решителния ударъ за последната победа.

Дотогава, докато „съюзенитъ народи“ не победятъ въ борбата на моретата, тѣхното вътрешно продоволствие и производство остава неуредено и застрашено. И преди всичко тѣ не могатъ — колкото и безкрайни да сж тѣхнитъ резерви — да транспортиратъ, тамъ където сж необходими, своитъ войски и материали. Така германската подводна война спира неприятелското ръководене на война и трѣбва съ своитъ придобивки да осигури условията за крайната германска победа и за възвръщане свободата на моретата.



Кръстосвачъ подъ пълна пара

Беликиятъ адмиралъ Дьоницъ

Сегашниятъ главнокомандуващъ германскитъ морски сили, великиятъ адмиралъ Дьоницъ, който е навършилъ вече 51 година, презъ миналата свѣтовна война като младъ мичманъ билъ последователно командиръ на подводницитъ „UC 25“ и „UB 68“, отъ което време е добилъ обширна бойна опитностъ относно възможноститъ и действията на подводното оръжие.

Въ 1919 год. той продължилъ службата си въ



Адмиралъ Дьоницъ

значително намаления съгласно мирнитъ договори германски флотъ, съ надеждата за бъдещата възможностъ за възобновяването на нѣмскитъ подводници.

Много години той билъ командиръ на торпедоносецъ и командуващъ флотилия новопостроени торпедоносци; служилъ е като адмиралшабенъ офицеръ, а презъ време на една своя задгранична отпускатъ извършилъ дълго пътешествие, като посетилъ Индия, Малая и Източна Азия.

Като командиръ на новия кръстосвачъ „Емденъ“, той извършилъ околосвѣтско пътуване, преминаващо

презъ Индийски океанъ, бойното поле на легендарния кръстосвачъ „Емденъ“ презъ миналата Свѣтовна война.

Когато презъ 1935 год. съгласно англо-германското морско споразумение Германия получила правото да притежава подводници, той билъ назначенъ за командиръ на първата флотилия подводници „Веддигенъ“. Съ пълна готовностъ капитанъ II р. Дьоницъ поелъ командването на нововъзраждащото се нѣмско подводно оръжие, като вложилъ всичкитъ си сили, старание, умѣние, настойчивостъ и неуморностъ за пълната и добра подготовка на командиритъ и обслугитъ на новитъ нѣмски подводници.

За целта той твърде умѣло използвалъ малкитъ, двеста и петдесетъ тонни подводници, съ които се извършило обучението на офицеритъ, подофицеритъ и моряцитъ, действащи и отбелязващи презъ настоящата война такива голѣми постижения съ своитъ подводници.

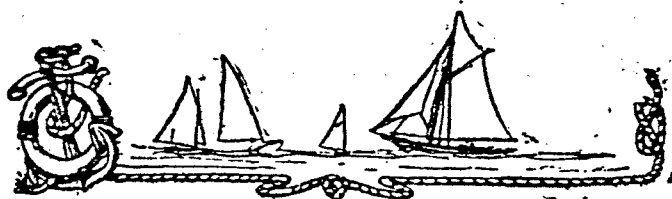
Презъ време на тая упорита и планомерна подготовка командирътъ на германскитъ подводници почти непрекъснато се намиралъ въ открито море, плавайки и прехвърляйки се отъ подводникъ на подводникъ, гдето напътствувалъ иследътъ за практическата подготовка и придобиване опитността на подводниковитъ обслуги. Когато подводницитъ се завръщали отъ своитъ практически плавания и заставали на вързала въ пристанището, той, не считайки се съ времето и необръщайки внимание на умората, събиралъ и задържалъ до късно презъ нощта командиритъ, предъ които излагалъ отбелязанитъ грѣшки и всрѣдъ които планомерно насаждалъ непоколебимия духъ за победа на храбритъ подводникови командири.

Сжшестременно той сложилъ основитъ на най-новата тактика на подводницитъ, съобразена съ съвременнитъ срѣдства за борбата срещу подводниковата опасностъ и съ огледъ на бъдещата морска война. Съгласувайки се съ тая нова тактика на масово използване подводницитъ при действията имъ срещу корабнитъ кървани, капитанъ II рангъ Дьоницъ изискалъ извършването на редица подобрения въ новостроящитъ се нѣмски подводници, главно въ усъвършенствуване на свързочно-техническитъ устройства. Изненадващитъ постижения отъ тая планомерна, непрекъсната и настойчива дейностъ сж известни вече на цѣль свѣтъ.

Следъ проникването и смѣлитъ действия на подводника на лейт. Принъ въ Скапа Флоу, командуваниятъ нѣмското подводно оръжие билъ произведенъ въ чинъ контъръ адмиралъ, а следъ голѣмитъ постижения на подводницитъ срещу английскитъ корабни кървани презъ есенята на 1940 год., той билъ повишенъ въ вице-адмиралъ и кратко време следъ това въ чинъ пълненъ адмиралъ.

На 30 януари 1943 год. адмиралъ Дьоницъ като великъ адмиралъ пое общото командване на германскитъ морски сили.

Неговото име е свързано съ голѣмата подводна война въ Атлантическия и др. океани и морета, гдето нѣмскитъ моряци нанасятъ съкрушителни удари на англо-американското корабоплаване, отправяйки къмъ океанското дѣно почти цѣли корабни кървани.



Куюджуклиевъ

Борбата въ свѣтовнитѣ морета

Действията на въоръженитѣ морски сили на воюващитѣ държави обхващатъ обширнитѣ водни пространства на всички свѣтови морета и океани. Обаче най-оживена е борбата въ Атлантически океанъ, презъ който минаватъ почти всички важни продоволствени морски пътища на англо саксонцитѣ и тѣхнитѣ съюзници.

За подържането на своитѣ въоръжени сили, намиращи се по различнитѣ фронтове, съ всичко необходимо за борба и животъ Англия, Америка и Русия сж принудени да използватъ дългитѣ водни пътища за снабдяване, по които непрестанно, въпрѣки подводната опасностъ, се движатъ множество корабни кервани. Последнитѣ всѣкога сж придружавани и охранявани отъ значителенъ брой военни кораби. Така, единъ керванъ отъ 70 превозни кораба се нуждае отъ защитата на двойно по-голямъ брой военни кораби: кръстосвачи, изтрѣбители, корветни и др. кораби.

Уреждането на керванната служба изисква голѣми грижи и подробни пресмѣтания, поради което въ Англия сществува нарочна комисиия, съставена отъ 40 души — представители на различни министерства, пристанища и пр., която комисиия ежедневно заседава, за да опредѣли, съобразно възникналитѣ нужди, голѣмината на кервана, вида и количеството на товара, който трѣбва да бже превозенъ, изходнитѣ и стоварни пристанища, пътищата, по които трѣбва да се движатъ керванитѣ, и редица други подробности относно точното и планомѣрно провеждане на тая тежка служба. Комисиията разполага съ радиостанция, чрезъ която предава своитѣ нареждания на движещитѣ се въ откритото море или готвящитѣ се за отплаване корабни кервани.

Презъ Атлантически океанъ преминаватъ множество керванни пътища, които често се промѣнятъ, обаче все пакъ се включватъ въ известни, съ различна ширина водни пространства. Така пътищата отъ Америка за Англия и Русия минаватъ предимно презъ северната частъ на Атлантически океанъ, покрай брѣговетѣ на Канада, Ню Фундландъ, Гренландия и Исландия. Морскиятъ пътъ за корабнитѣ кервани отъ Ню Йоркъ за северозападнитѣ пристанища на Англия, като се пресмѣтне срѣдна скоростъ на кервана 9 мили, се изминава отъ 20 до 22 денонощия. Пътътъ отъ Америка до болшевишкото пристанище Мурманскъ, който преминава презъ Северното Ледовито море и далечъ отъ норвежкитѣ брѣгове, се изминава за 49 до 50 денонощия. Конвоитѣ стигатъ отъ Англия до Гибралтаръ за 8 денонощия, до Капшадъ — за 32, а до Египетъ, презъ Червеното море или до пристанището Басра въ Персийския заливъ — за 60 денонощия. За продоволствието и снабдяване на американскитѣ войски въ Срѣдния Изтокъ търговскитѣ кораби изминаватъ разстоянието отъ Съединенитѣ Щати покрай Капшадъ до Персийския заливъ или Египетъ за срѣдно 65 денонощия.

Намирайки се продължително време на пътъ презъ просторнитѣ води на Атлантически океанъ, англо-американскитѣ корабни кервани, въпрѣки значителната защита отъ бойни кораби, сж изложени на твърде резултатнитѣ действия отъ страна на намиращитѣ се въ океана германски и италиански подводници, които споредъ често оповѣстванитѣ извънредни радиосъобщения атакуютъ настойчиво и потопяватъ почти всички кораби отъ кервана.

Борбата срещу англо-американското корабоплаване въ свѣтовнитѣ морета се провежда не само отъ подводниците, а и отъ другитѣ бойни кораби, предимно спомагателнитѣ кръстосвачи.

Последнитѣ, освенъ прѣката задача за водене на корсарската война и унищожението на неприятелскитѣ търговски кораби, иматъ и друго назначение, главно да поставятъ тайно минни заграждения въ водитѣ прѣдъ важнитѣ вражески опорни срѣдища, намиращи се въ различни части на свѣта. Така, англичанитѣ били изненадани следъ установяване на множество нѣмски мини въ водитѣ прѣдъ южното крайбрѣжие на Африка, около Австралия, Нова-Зеландия и въ протока Басъ (между юго-източното австралийско крайбрѣжие и островъ Тасмания). На поставеното отъ нѣмски спомагателенъ кръстосвачъ минно заграждане въ Тасманския протокъ Басъ се натъкналъ и потъналъ английскиятъ корабъ „Ниагара“ (14,000 бр. р. т.), поради което протокътъ билъ обявенъ за опасенъ и забраненъ за корабоплаването.

Действащитѣ въ свѣтовнитѣ морета нѣмски спомагателни кръстосвачи, чийто брой и имена по понятни причини се пазятъ въ тайна, сж принудени да странствуватъ твърде продължително време нѣ открито море, откъснати отъ родината и лишени отъ възможността да се приютятъ отъ бурята или отъ многодневното странствуване въ нѣкое тихо пристанище, гдето да се запасятъ съ гориво и припаси, да подтегнатъ машинитѣ и механизмитѣ, а обслужата имъ да намѣри отмора. Много отъ тия кръстосвачи се намирили повече отъ двадесетъ месеци въ непрекъснато движение изъ просторнитѣ води на океана, гдето сж водили резултатна корсарска война. Спомагателниятъ кръстосвачъ „Атлантисъ“, до деня на самопотопяването си престолялъ 655 денонощия въ открито море.

Освенъ борбата срещу неприятелското корабоплаване, нѣкои отъ спом. кръстосвачи развили и друга дейностъ. Напр. спом. кръстосвачъ „Пингвинъ“ презъ януари 1941 год. пленилъ въ Южното Ледовито море два китоловни кораба — работилници, единъ превозенъ корабъ и десетъ ловджийски кораба. Всички, съ изключение на два ловджийски кораба (такива пригодени за преследване и убиване на китове) съ водоизмѣстване по 400 бр. р. тона, благополучно били отведени въ германски пристанища, заедно съ цѣлия имъ товаръ отъ 22,000 тона китова масъ.

Другъ нѣмски спом. кръстосвачъ водилъ сражение съ двата британски спом. кръстосвача „Алкантара“ и „Карнарвонъ Кяслъ“, на които нанесълъ тежки повреди и ги принудилъ да се отдалечатъ отъ полесражението и се отправятъ за пристанищата Рио де Жанейро и Монтевидео за поправка. Сжщиятъ нѣмски корабъ сполучилъ въ краткъ артилерийски двубой да потопи британския спом. кръстосвачъ „Волтеръ“.

А спом. нѣмски кръстосвачъ „Корморанъ“, който билъ въоръженъ съ 20 орджия и 4 торпедни трѣби, завързалъ бой съ австралийския кръстосвачъ „Сидней“, когото успѣлъ да потопи. Тежко засегнатъ, „Корморанъ“ сжщо потъналъ.

Така съ подводници и спомагателни кръстосвачи нѣмскитѣ въоръжени сили водятъ успѣшна борба въ свѣтовнитѣ морета, нанасяйки твърде чувствителни удари върху англо-американското корабоплаване, и затрудняватъ съ това значително снабдяването и продоволствието на войската и народа на противника.

Борбата въ свѣтовнитѣ морета се окачествява предимно като такава за унищожаването на тонажъ, отъ наличието на който безспорно зависи и крайниятъ изходъ на ожесточената свѣтова война.

Ку.

ГВАДАЛКАНАРЪ

Повече отъ седемъ месеци областта въ Тихи океанъ между Австралия, Нова Гвинея и Соломоновитъ острови представлява срѣдище на ожесточени морски сражения между японскитъ и американскитъ военноморски сили. Презъ месецъ юни миналата година японски войски бѣха стоварени въ Буна, североизточниятъ край на островъ Нова Гвинея, и се насочиха по посока на опорното срѣдище Портъ Моресби. Така сжщо войски бѣха стоварени и въ Соломоновитъ острови, намиращи се източно отъ островъ Нова Гвинея. Въ сжщото време, обаче, американски войски бѣха стоварени и на островъ Гвадалканаръ, включващъ се въ Соломоновитъ острови. Отъ тогазъ до настояще време се води постоянна и ожесточена борба за завладяването на Гвадалканаръ и като последица отъ тая борба се завързаха редица морски сражения, въ които американцитъ загубиха значителна частъ отъ своя тихоокеански флотъ.

Испанскиятъ мореплавателъ Алворе де Мендена въ 1567 год. открилъ североизточно разположени отъ Австралия група острови и, предполагайки че е намѣрилъ най-подиръ приказната златна земя на Офиръ, назовалъ ги Соломонови острови. Скоро, обаче, островитъ били забравени и двеста години по-късно въ 1767 год. били открити отъ французина Буженвилъ, на чието име е названъ най-големиятъ отъ Соломоновитъ острови.

Последнитъ обхващатъ пространство съ дължина 1100 и ширина около 400 километра. Състоятъ се отъ седемъ голѣми и множество малки острови, обградени съ многобройни коралови плитковини и подводни скали. Най-големиятъ островъ, Буженвилъ, обхваща площъ отъ около 10,000 квадратни километра, а островъ Гвадалканаръ — 6,500 кв. клм. На Буженвилъ се намиратъ два още действащи вулкана, които изригватъ и покриватъ съ гореща пепель околнитъ острови и предизвикватъ чести земетресения.

На островъ Гвадалканаръ се издигатъ планини, чийто върхове достигатъ 2,500 метра височина надъ морското равнище. Климатътъ е тропически влаженъ, не напълно здравословенъ и трудно поносимъ.

Гвадалканаръ съ другитъ Соломонови острови и островъ Нова Гвинея съставляватъ естествена преграда простираща се отъ северозападъ къмъ североизтокъ и препрѣчваща пътищата за нахлуване въ обширната и слабо населена Австралия.

Схващайки голѣмото значение на Соломоновитъ острови и островъ Нова Гвинея за следващото проникване въ земитъ на петия континентъ, следъ започване на японо-американската война, японски морски сили

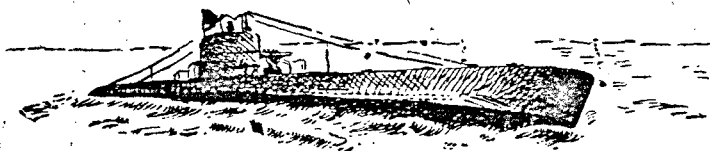
придружиха превозни кораби, отъ които бѣха стоварени войски на островъ Нова Гвинея, отгдето да предприематъ действие срещу Австралия. Последната се почувствува застрашена и потърси покровителството на Америка.

Избѣгалиятъ съ самолетъ следъ падането на Филипинскитъ острови американски главнокомандващъ генералъ Маркъ Артъръ се отзова въ Австралия, гдето дочака пристигането на войскови подкрепления отъ Съединенитъ щати. Последнитъ, които загубиха множество отъ своитъ опорни срѣдища на островитъ въ Тихия океанъ, изработиха планъ за повторното завладяване на всички свои владения въ океана. Като начало за осъществяването на тоя планъ американцитъ завзеха островъ Гвадалканаръ, обаче напредването имъ къмъ другитъ острови на Великия океанъ бѣ осуетено отъ силния противоударъ на японскитъ морски, въздушни и сухопътни сили.

Съгласно американския планъ за действие въ Тихия океанъ, ядрото на японскитъ морски сили трѣбвало да бжде привлѣчено въ областъ, откъсната и далечна отъ отечественитъ опорни срѣдища, въ които снабдяването и продоволствието на корабитъ ще бждатъ подложени на ударитъ и унищожени отъ американскитъ морски сили. Сразявайки японския воененъ флотъ, тоя на Съединенитъ щати ще стане господаръ на Тихия океанъ и ще спомогне за най-лесното завладяване на своитъ и тия на противника острови въ океана. Тоя планъ, обаче, съвпадна и съ японския за унищожаването на американския боеенъ флотъ. Поради това Гвадалканаръ послужи като примамка за морскитъ сили на воюващитъ страни въ Тихия океанъ, които се впуснаха въ продължителна, ожесточена и унищожителна морска война, която се изрази въ многократни морски сражения, въ които бѣха потопени значителенъ брой американски войни и продоволствени кораби.

Сведенията, дадени отъ японското главно командване, установяватъ, че въ борбата за Гвадалканаръ били потопени надъ 65 и тежко засегнати 95 американски бойни кораба и били свалени надъ 870 самолета.

Борбата за Гвадалканаръ продължава и ще бушува съ своята ожесточеностъ и упоритостъ до пълното сломяване на американската морска мощъ и запазване на японското стратегическо положение, отстраняващо проникването на неприятелскитъ кораби въ водитъ на Далечния изтокъ и позволяващо на японскитъ въоръжени сили да нахлуятъ въ Австралия.



Заграднитѣ мини въ сегашната морска война

(Продължение отъ брой 1 и 2)

Въ съглашението за примирие между Германия и Франция сж включени две статии, засѣгащи въпроса за миннитѣ заграждения. Статия 8 предвижда, че отъ Франция се предоставятъ военни кораби за тралене на мини. Въ статия 9 се говори: „Всички сведения върху поставенитѣ мини и за морскитѣ укрепления трѣбва да бждатъ предадени на Германия. Издаването на минитѣ отъ французкитѣ сили трѣбва да се продължава“.

Въ съглашението за примирие между Италия и Франция се казва (въ статия 3): „Италианското командуване ще получи сведения за всички (французки) минни заграждения“.

По такъв начинъ Германия и Италия е трѣбвало да получатъ сведения за всички французки минни заграждения въ Северното и Сръдиземно морета.

Отъ англичанитѣ било открито минно заграждение при носъ „Агулласъ“, южно отъ носъ Добра Надежда, при крайбрѣжието на Южно-Африканския съюзъ. Този фактъ не се е показалъ на англичанитѣ неочакванъ, тъй като презъ войната 1914—1918 г. въ този сщия районъ германскитѣ спомагателенъ крайсеръ „Волфъ“ билъ поставилъ две минни заграждения, всѣко по 25 мини. Англичанитѣ считатъ за най-вѣроятно, че заграждането при носъ Агулласъ било поставено отъ германски подводни кораби, излѣзли презъ зимнитѣ месеци отъ Килъ, укриващи се въ неутрални пристанища, а следъ това отправили се къмъ южнитѣ брѣгове на Африка. При това се допуска, че германскитѣ кораби биха могли да поставятъ заграждения и въ други райони на Африка. Обаче не се изключва така сщщо възможността, че това заграждане да е било поставено отъ подводници, защото споредъ английски сведения, въ състава на германския флотъ има подводни заградители.

Въ всѣки случай, откриването на това заграждане показва, че Германия е разпространила минната война до брѣговетѣ на английскитѣ колончи.

На 21 юлий 1940 г. шведския параходъ „Грета“ загиналъ отъ взривъ на мина въ датскитѣ териториални води. Шведското морско министерство счита, че причината на неговото загиване била магнитна мина, поставена отъ английски самолетъ въ пролива Зундъ. Споредъ наблюденията на шведскитѣ военни моряци, въ сръдата на юлий се е засилила боевата деятелностъ на английската авиация въ Зундъ и Белтоветѣ. Движението на желѣзопътния корабъ между шведския градъ Хелсинборгъ и датския градъ Хелсингеръ, било временно преустановено.

Английски самолети сж поставили мини въ германскитѣ пристанища на Северното море.

Британското адмиралтейство обявило за поставянето на допълнително минно заграждане на рѣка Клайдъ, простиращо се отъ полуострова Кинтаиръ въ Алгешаиръ до Уаигтоншаиръ. Въ северната си частъ това заграждане имало ширина 23 мили, а въ южната 25 мили. То прикривало цѣлия заливъ, водящъ къмъ рѣката Клайдъ, на който сж разположени главнитѣ корабостроителни центрове на Англия, като Глазговъ, Нюкаслъ и др.

Английски хидроплани поставили магнитни

мини на рейда Мерсъ алъ Кебиръ, явяващъ се морска база на Оранъ. Този актъ билъ отправенъ противъ намиращитѣ се въ Оранъ французки военни кораби, отказващи да се предадатъ на англичанитѣ.

Споредъ съобщенията на агенция Ройтеръ, цѣлиятъ воденъ районъ, простиращъ се отъ Оркнейскитѣ острови предъ Исландия до Гренландия, е миниранъ отъ английски воененъ флотъ. Назначението на това голѣмо заграждение било да възпрепятствува на намѣрението на германцитѣ да нахлуятъ въ Ирландия или западна Англия отъ страна на Скандинавия. Тази постановка се явява опитъ да се създаде втора отбранителна граница (следъ Дувърската) — бразжъ за борба съ германскитѣ подводници и надводни кораби.

Къмъ сръдата на сщия месецъ английското морско министерство направило съобщение за миниране на Ирландското море. При това било обявено, че задъ предѣлитѣ на териториалнитѣ води на Ейре ирландското крайбрѣжие е минирано на протежение на около 50 мили между Дангарвалъ и Усксфордъ. Къмъ страната на английското крайбрѣжие минното заграждане е поставено въ 35 милина ивица между заливитѣ Барнстейлъ, Подсто и Нюки. Къмъ центъра на пролива Са. Георги заграждането се разширява приблизително до 50 мили и следъ това се стѣснява къмъ западъ до ирландскитѣ териториални води.

Въ връзка съ поставянето на минни заграждения въ частитѣ отъ Ирландското море и Бристолския заливъ плаването на търговски кораби въ тия райони станало опасно. Транспортитѣ, излизашци отъ Фалмутъ за Бристолъ, трѣбвало да минаватъ въ кржговъ пѣтъ, като обикалятъ Ейре и северна Ирландия. По такъв начинъ, въ английски пристанища може да се попада само презъ севернитѣ покрайнини на Ирландия.

Въ Англия смѣтатъ, че въ течение на м. юлий 1940 год. на мини, поставени отъ английски самолети, сж загинали 12 германски самолети.

Въ началото на сщия месецъ английски военни кораби завзели въ Кизабланка флотилия французки миночистачи и я завели въ Гибралтаръ.

Поставеното отъ германския флотъ презъ този месецъ минно заграждане въ района на Дюнкеркъ при французкото и белгийското крайбрѣжие, споредъ признанията на самитѣ англичани, затруднило приближаването на английскитѣ транспорти къмъ пристанището за евакуиране на експедиционнитѣ войски отъ Белгия. Частъ отъ транспортитѣ загинали, взриващи се на минитѣ отъ това заграждане.

Германскитѣ самолети продължили поставянето на активни заграждения отъ магнитни мини въ английскитѣ пристанища и бази.

Германската авиация нееднократно е бомбардирала английскитѣ миночистачи при изпълняване на тоални работи въ юго-източното крайбрѣжие на Ирландия. Въ района на Кинсейна билъ силно повреденъ отъ авиобомби миночистачътъ „Сити офъ Абердинъ“.

Германскитѣ кораби продължили поставянето на мини въ отдалеченитѣ райони. При южно-африканското крайбрѣжие загинали отъ германски ми-

ни осемъ английски транспорта. Нѣколко английски транспорта загинали, взривали се на германски мини, поставени при австралийскитѣ брѣгове.

Минирането отъ англичанитѣ на подходитѣ къмъ германскитѣ бази и проливитѣ Зундъ и Белта, изисквали отъ германскитѣ тралчици твърде голѣмо напрежение.

Въ началото на юлий 1941 г. отъ военнитѣ самолети на Съединенитѣ Щати е била открита близко до Панамския каналъ подводна лодка отъ неизвестна националностъ. Въ връзка съ това американското правителство разпоредило да се поставятъ минни заграждения въ района, прилежащъ къмъ Панамския каналъ.

Споредъ съобщенията на агенция Ройтеръ, английската авиация систематически поставяла мини при германскитѣ крайбрѣжия въ Балтийското море и проливитѣ. Презъ време на норвежката операция английскитѣ самолети прелетѣли за поставяне на мини около 600,000 мили. За обезпечаване на търговското корабоплаване англичанитѣ продължили да поставятъ минни заграждения въ Ламанша.

За борба съ германскитѣ мини англичанитѣ непрекъснато увеличаватъ своитѣ трални кораби. Само за първата година отъ войната въ Англия сж мобилизирани до 1500 търговски и риболовни кораби за тралене на мини и за борба съ подводнитѣ лодки, следва да се счита, че приблизително половината отъ тия кораби сж обзаведени като тралчици. Състава на английскитѣ трални кораби се попълва сжщо така за сметка на заловенитѣ тралчици на Франция, Норвегия, Белгия и Холандия. Въ английскитѣ корабостроителници се строятъ специални тралчици. Обема на работата на английскитѣ тралчици се силно увеличилъ, особено следъ обявената отъ Германия въ срѣдата на августъ пълна блокада на британскитѣ острови.

Въ системата на германската блокада на минитѣ се отдѣля голѣма роля. Англичанитѣ очакватъ, че съ настѣпване на есенъта, когато ношитѣ ще станатъ по-дълги, Германия ще уеили минозаградителнитѣ операции.

Германскитѣ минни заграждения, поставени въ английскитѣ портове, силно затрудняватъ английското търговско корабоплаване, обаче, както е съобщено отъ агенция Ройтеръ, тралчицитѣ се справяли успѣшно съ своята задачи и до сега нито единъ отъ главнитѣ английски портове не е билъ затворенъ повече отъ день пореди опасността отъ германски мини.

За борба съ германскитѣ магнитни мини английскитѣ тралчици прилагатъ способъ съкратенъ способъ, даващъ положителни резултати.

Въ втората половина на августъ отъ английскитѣ тралчици сж открити въ Бристолския заливъ голѣмо количество мини, поставени отъ германски самолети. При траленето на тия мини английскитѣ тралчици понесли загуби.

Англичанитѣ започнали широко да практикуватъ привеждането на транспортитѣ въ пристанището непосредствено задъ тралчицитѣ съ поставени тралове. При подходане къмъ портоветѣ транспортитѣ викатъ тралчицитѣ, които имъ обезпечаватъ безопасенъ входъ въ порта. При това транспортитѣ следватъ задъ тралчицитѣ съ малъкъ ходъ. Въ нѣкои райони тѣ се излагали въ това

време на атакуване отъ германскитѣ подводни лодки и самолети.

Германскитѣ самолети систематически водятъ борба съ английскитѣ тралчици. Въ връзка съ това презъ последното време зенитната отбрана на тралчицитѣ била усилена. Били сж случаи, когато зенитната артилерия на тралчицитѣ е отблъсвала успѣшно нападението на самолетитѣ. Действията на авиацията въ съвременната война на море твърде много усложняватъ работата на тралчицитѣ, което почти не е било презъ време на войната 1914—1918 год.

Въ течение на августъ заградителнитѣ операции на Германия се развърнали главно противъ британскитѣ острови. Съ обявяване на пълната блокада на Англия минната блокада била още усилена — Германия заявила, че цѣлата зона около британскитѣ острови ще бжде минирана. Въ известията на върховното командване на германската армия отъ 8, 16, 21, 23, 28, 29 и 31 августъ се казва за поставяне на мини отъ германски самолети при входоветѣ на английскитѣ пристанища.

Презъ втората половина на августъ най-голѣмо количество мини сж поставени отъ германскитѣ самолети въ британскитѣ заливи за борба съ транспортитѣ, доставящи на Англия сурови материали и продоволствия.

Освенъ съ самолети, поставянето на мини въ английското крайбрѣжие се произвеждало отъ германскитѣ подводни лодки и надводни кораби. Окупацията на морското крайбрѣжие отъ Норвегия до Испания значително облекчило Германия въ осъществяване минозаградителнитѣ операции за блокиране на Англия. Най-важнитѣ райони, независимо отъ минитѣ, се блокиратъ отъ подводни лодки.

Установено е, че германскитѣ минни заграждения въ отдалеченитѣ райони—при южнитѣ брѣгове на Африка и при брѣговетѣ на Австралия—били поставени отъ германскитѣ спомагателни кръстосвачи (въоръжени параходи). Въ това отношение Германия използва опита отъ 1914—1918 год., когато спомагателнитѣ кръстосвачи се използвали за сжщитѣ цели.

Въ началото на августъ германски надводни кораби сж поставили голѣмо отбранително минно заграждение въ Килския заливъ.

Германски тралчици се борятъ успѣшно съ английскитѣ заграждения въ Ламанша, изпълнявайки своята работа подъ защитата на брѣговата артилерия, установена на френското крайбрѣжие.

За организиране на тралнитѣ работи Германия отдѣля не по-малко внимание отъ Англия. Числото на тралещитѣ кораби се увеличава непрекъснато. Въ корабостроителницитѣ се строятъ специални тралчици. Много усилия сж отправени за създаване материална частъ за тралѣното орѣжие, а така сжщо за изработване на тактически правилно на траленето и тактиката на безопасността при тралнитѣ работи.

Германскитѣ тралчици често иматъ работа съ противодействието на английската авиация. Известни сж случаи, когато на тѣхъ сж извършвани нападения отъ съединения на самолети до 10 единици. Затова въ германския флотъ се отдѣля голѣмо внимание на нощното тралене, когато прѣчката отъ страна на авиацията е по-малка.

Тралните работи се считатъ въ германския флотъ за опасни. При тяхното изпълнение цѣлятъ личенъ съставъ е длъженъ да бжде съ спасителни ризи. Презъ време на траленето се разрешава да спятъ твърде ограничено число отъ екипажитъ. Що се касае до тактическитъ правила, то въ германския флотъ широко се прилага обследване фарватеритъ и районитъ, опасни отъ задръстване съ мини.

Италия е усилила поставянето на минни загради въ различнитъ части на Сръдиземно море, за борба съ Англия и въ други райони, предупреждавайки неутралнитъ държави за опасността за плаване на транспорти въ британскитъ крайбрежия въ Сръдиземно и Червено море, въ Аденския заливъ, а така сжщо и въ крайбрежията на английскитъ колонии въ Африка и въ крайбрежията на Египетъ и Суданъ.

Следъ загиването на гръцкия кръстосвачъ „Хела“ (2,115 тона), торпилиранъ на 16 августъ отъ неизвестна подводна лодка (кръстосв. е стоялъ на котва на около 1000 метра отъ мола при островъ Тиносъ въ Егейско море), по разпореждане на гръцкото правителство били поставени заграждения за отбрана на нѣкои заливи.

Отъ така направеното до тукъ описание за воденето на минната война, могатъ да се направятъ нѣкои предварителни изводи по отношение използването на минитъ въ съвременната война на море.

1. Мината, като оржие въ морския флотъ, е заела едно отъ виднитъ мѣста сръдъ другитъ сръдства за борба на море. Както въ войната 1914—1918 год., използването на мината носи широкъ масовъ характеръ.

2. Поставяне на минни заграждения се прави почти въ всички морета и океани. Мини сж поставяни въ крайбрежията на Европа, Азия, Африка, Америка и Австралия. Германски мини сж открити въ отдалечени райони—въ южнитъ крайбрежия на Африка и при брѣговетъ на Австралия.

3. Флотитъ на воюващитъ държави сж поставяли активни, отбранителни, позиционни и маневрени минни заграждения. Неутралнитъ държави сж поставяли отбранителни заграждения.

4. Съвременната минна война носи преимущественно активенъ характеръ: — активнитъ заграждения преобладаватъ надъ отбранителнитъ. Въ войната 1914—1918 год. въ активнитъ заграждения сж поставени 34%, въ отбранителнитъ 66% мини. Въ текущата война съотношението на минитъ въ загражденията е по-иначе.

Германия води преимущественно активна минна война. Въ тоталната блокада на британскитъ острови на мината принадлежи видно мѣсто.

Англия въ последно време е преминала преимущественно къмъ отбранителна минна война. Въ нѣкои бази англичанитъ сж поставили позиционни заграждения подъ прикритието на огъня на брѣговитъ батареи.

За борба съ проникването на германски под-

водни лодки въ Атлантическия океанъ отъ англичанитъ сж създадени две противоподводни минни граници: — въ Дувърския проливъ и между Оркнейскитъ острови и Исландия.

Поставянето на маневрени минни заграждения се е правѣло на курсовѣтъ за движение на транспортитъ, плаващи подъ конвой. Тия заграждения се поставяли отъ германскитъ подводни лодки и самолети.

5. Презъ разглеждания периодъ сж използвани котвени, дънни и плаващи мини (безкотвени). Новостъ се явяватъ дъннитъ и плаващи мини, прилагани отначало въ Германия, а следъ това и отъ Англия. Има съвсемъ кратки сведения за германскитъ мини съ фотоеlementи (мини съ оптическо действие). Котвенитъ мини сжщо така сж усъвършенствувани по отношение на противодействието имъ при тралене. Дължината на миннитъ вжжета въ сравнение съ тия, употребявани въ 1914—1918 год., се е увеличила. Теглото на заряда въ голѣмитъ мини е достигнало до 300 кгр. Споредъ английски съобщения, германскитъ мини се пълнятъ не само съ тринитротолуолъ, но и съ ново взривчато вещество, превъзхождащо последния съ своята сила съ 25—30%.

Германцитъ поставятъ мини презъ тржбитъ на торпеднитъ апарати на подводнитъ лодки, за което има специаленъ типъ мини. Вмѣсто торпедо въ тржбата на торпедния апаратъ се поставятъ две мини. Англичанитъ сжщо прилагатъ поставянето на мини презъ торпеднитъ тржби на подводнитъ си лодки.

6. Мини се поставятъ съ надводни кораби, подводни лодки и самолети. Надводнитъ кораби били използвани и отъ дветѣ воюващи страни главно за поставяне на отбранителни минни заграждения. Англичанитъ сж използвали надводни заградители за активни минни загради въ норвежката операция. Подводнитъ лодки сж се прилагали широко за активни минни загради на морскитъ комуникации, при крайбрежието и въ базитъ на противника; тѣ сж използвани и за поставяне на маневрени заграждения. Целесъобразността за постройка на подводни лодки съ комбинирано торпедно минно въоръжение се е оправдало напълно въ съвременната война. За поставяне на минни заграждения съ голѣми протежения въ състава на германския и английския флотъ има подводни заградители, вземащи по 80 мини.

Самолетитъ като минопоставачи сжщо така заели видно мѣсто. Германия и Англия сж използвали широко самолета за поставяне на активни заграждения, особено въ отдалечени райони, а така сжщо и въ стѣсненитъ райони, недостъпни за подводни лодки.

Презъ войната 1914—1918 год. надводнитъ кораби сж поставили 96%, подводнитъ лодки—4% отъ общото число мини; германскитъ самолети поставили само 70 мини. Въ настоящата война това съотношение значително се измѣнява въ полза на авиацията и подводнитъ лодки.

В. Кутевски

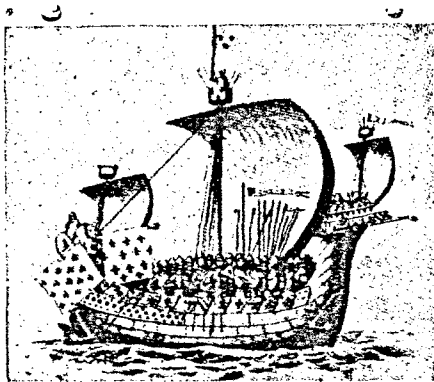
Развитието на военното корабостроение въ срѣднитѣ вѣкове

Въ IV вѣкъ могъщата Римска империя преживяваше агония. Въ 328 год. тя се раздѣли на западна и източна империя. Последната, следъ падането на западната империя, запази до XV вѣкъ своето могъщество и изникнаха голѣми градове — Венеция и Генуа въ Италия, а на северъ Хамбургъ, Бременъ, Любекъ и др. Последнитѣ се обединиха въ ханзейски съюзъ и развиха оживена морска търговия съ западна Европа и Русия.

За тѣхната защита отъ нападенията на арабитѣ, а следъ това и отъ турцитѣ на югъ и отъ норманитѣ на северъ започнаха да строятъ и военни кораби. Въ VII вѣкъ арабитѣ завладѣха Сирия, Египетъ, а следъ това Сицилия и южна Испания. После разрѣстна турското могъщество. То се разпротрѣ върху Мала Азия и отне области отъ Византия. Турцитѣ имаха флотъ, който заплашваше търговскитѣ сношения въ Срѣдиземно море. Норманитѣ се установиха въ северна Фринция. Тѣ създадоха голѣмъ флотъ и въ 1066 год. завладѣха Англия. Источнитѣ нормани (датчани и скандинави) продължаваха пиратскитѣ си набѣзи и заставиха ханзейския съюзъ да притежава въоръжени кораби.

Въ XV вѣкъ въ връзка съ растежа на градоветѣ се разви и промишлеността и техниката, обосновани върху голѣми изобретения. Появи се барутътъ, въведе се книгопечатането. Новитѣ методи въ лѣненето на чугуна и медъта дадоха възможностъ да се изработи огнестрелно оръжие.

Епохата на великитѣ географски открития и разширяването на свѣтовнитѣ пазари не засегнаха Венеция, Генуа и Ханзата. Корабостроението отъ тѣхъ се премѣ-



фиг. 1. Военния корабъ на Вилхелмъ Завоевателъ

сти въ държавитѣ, които владѣха крайбрежията на Атлантическия океанъ (Испания, Португалия, Англия, Холандия и следъ това и Франция).

Военното корабостроение до появата на огнестрелното оръжие

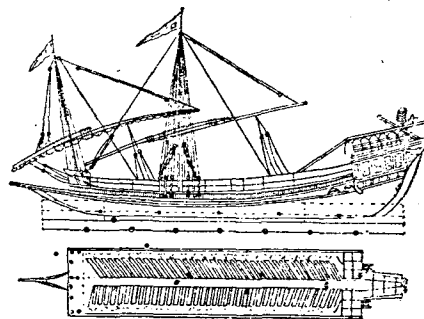
Въ Срѣдиземно море Венеция и Византия замѣстиха римлянитѣ въ развитието на мореходството и корабостроението. Тѣ строеха търговски кораби и за защитата имъ отъ пирати строеха и военни. Венеция взе за образецъ римската либурна и създаде галерата. Византия преобрази древната бирема въ дромонъ. Тѣзи два типа кораби сж гребни съ спомагателни вѣтрила.

Императоръ Левъ Философъ написа въ IX вѣкъ трактатъ „Военно изкуство“. Той казва, че „дромона“ е корабъ съ пропорционални размѣри, лекъ на ходъ. Обшивката не е била дебела, за да се отстранятъ форми, които намаляватъ скоростта. Дромонитѣ сж имали палуба и на всѣка стена по два реда гребла въ височина, на всѣки редъ по 25 пейки за гребцитѣ, които сж били 100.

Имало дромони по-голѣми съ по 200 гребци, а като изключение и съ 300 гребци.

Съ намаляване морското могъщество на Византия, се издигна Венеция. Следъ като победи норманитѣ, тя разпротрѣ влиянието си върху Италия, Далмация и по бреговетѣ на Мала Азия. Въ началото на XII вѣкъ флотътъ ѝ се състоеше отъ 200 кораба.

Въ срѣдиземноморскитѣ страни следъ като турцитѣ победиха Византия (1453 год.), дромонитѣ изчезнаха и останаха по-леко подвижнитѣ галери. На фигура 2 е показана лека венецианска галера. Тя е дълга около 40



фиг. 2. Общъ видъ на лека венецианска галера

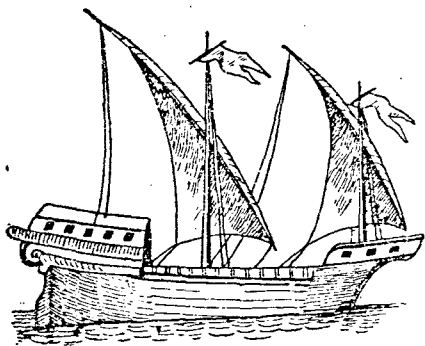
метра, широка 5 — 5,2 м. и потъва 1,75 — 1,90 м. Отличителната особеностъ на галерата сж дългитѣ напръчници. Предъ бой платната се прибиратъ. Скоростта на галерата е достигала 7 — 8 мили. Греблата сж били уравновесени съ олово.

Боевитѣ срѣдства на галерата сж: таранътъ въ надводната частъ, метателни машина (камъни, машини, запалителни вещества) и стрелци. Презъ боя по стеницѣ стоятъ стрелцитѣ. При абордажа на полубата се хвърлятъ желѣзни дребни топки съ острия, за защита на людитѣ отъ стрелитѣ използватъ защитнитѣ прегради. Стрелцитѣ иматъ кожени или желѣзни нагрѣдници. Историята на галерата завършва въ XVIII вѣкъ. Заедно съ галеритѣ се развиватъ и крѣглитѣ кораби или нефи. На фигура 3 е показанъ срѣдиземноморски нефъ отъ XII вѣкъ. Въ венецианскитѣ и генуезки статuti отъ XIV — XV вѣкове се споменава за нефи, които иматъ три палуби и при обслуга 120 души могатъ да превозватъ до 1500 пжтници или 1200 тона товаръ.

Френскиятъ кралъ Людовигъ IX въ кръстоносния походъ пжтувалъ до Палестина съ нефъ, превозващъ 800 бойци. Нефитѣ имали обикновено 200—600 тона водоизмѣстване, дължина по водолинията 20 — 32 м., ширина 6—12 метра и потъване 2—3,7 метра.

Бързоходнитѣ нефи, макаръ и не много виѣстителни, се наричатъ галиони и сж типъ кораби, отъ които произлѣзе усъвършенствуванитѣ воененъ корабъ въ

прехода отъ гребния къмъ вѣтроходния флотъ. Въ XIV и XV вѣкъ тѣ бѣха въ числото военни кораби



фиг. 3. Нефъ отъ XII вѣкъ

на Испания, Англия и Франция и бѣха въоръжени съ оръдия.

Въ севернитѣ страни отъ XI вѣкъ започватъ да се строятъ изключително вѣтроходни, както търговски, така и военни. За покоряването на Англия норманския херцогъ Вилхелмъ събра флотъ отъ 1000 кораби съ различни размѣри. На тѣзи кораби Вилхелмъ пренесе отъ Нормандия (Сенъ Валери близо до Диепъ) въ Англия армия отъ 60,000 войници. Следъ десанта той заповѣдалъ да се унищожатъ корабитѣ, за да не послужатъ като поводъ за отстъпление. На фигура 1 е показанъ единъ отъ тѣзи кораби.

Вилхелмъ измѣни старата система за строежа на корабитѣ отъ феодалитѣ и градоветѣ, понеже въ необходимия моментъ флотътъ нѣма да бѣде готовъ и страната ще бѣде покорена. Той и приемницитѣ му избиратъ 5 града — Хастингъ, Сандвичъ, Дувъръ, Ромней и Хистъ, които имали голѣми риболовни предприятия въ Северно море и притежавали кораби и добри моряци. На тѣзи градове били дадени голѣми привилегии съ условие да обзаведатъ свои пристанища и да държатъ кораби въ такъвъ видъ, че въ даденъ моментъ да ги въоръжатъ като военни. Тѣзи система е зародиша за развитието на английския флотъ. Английскиятъ кралъ Ричардъ Лъвското Сърдце въ 1190 година събира флотъ отъ 160 въоръжени вѣтроходи и участвува съ тѣхъ въ кръстоносенъ походъ — 9 голѣми 30 малки галери и голѣмо число транспорти за превозъ на запаси и провизии.

Влиянието на великитѣ географски открития и употребата на огнестрелното оръжие за развитието на корабостроенето

Въ живота на европейскитѣ народи XV вѣкъ е характеренъ съ събития отъ сжществено значение — великитѣ географски открития: откриването на Америка отъ Христофоръ Колумбъ, откриването на морския пътъ за Индия отъ португалцитѣ, околосвѣтското плаване на Магеланъ и др.

Засилването на свѣтовната търговия, размѣната на стоки и сурови материали между колонитѣ и метрополитѣ създаде условия за появата на нови типове кораби въ търговскитѣ и военни флоти.

Въ 1498 година португалеца Васко де Гама обходи Африка и достигна брѣговетѣ на Индия. Стойността на превозенитѣ материали бѣ 6 пжти по ценна отъ разходитѣ за тази експедиция. Почти въ сжщото време (1492 год.) Колумбъ преследвайки сжщата целъ да достигне Индия,

ала въ друго направление, откри Америка.

Въ областта на навигацията по това време бѣ достигнатъ известенъ напредѣкъ.

Въ 1302 година стана известенъ магнитния компасъ. Откриването му се приписва на Флавио Джой. Разви се картографията. Измѣрване височинитѣ на небеснитѣ свѣтила въведено отъ Мартинъ Бехаймъ въ 1480 год., се използваше отъ мореплавателитѣ. Сжществуващитѣ по това време кораби не отговаряха на условията за океанско плаване. Ето защо въ XV вѣкъ се построиха нови типове кораби — караки, буси и каравели като търговски кораби; въ военнитѣ флоти се появиха голѣми галери —

галеаси у венецианци и испанци и усвѣршенствувани галиони. Карака представлява голѣмъ търговски корабъ до 2,000 тона водоизмѣстване, съ три палуби и пригоденъ за морска търговия съ Индия.

Каравелата е сравнително по-малѣкъ корабъ (200 — 400 тона) по-бързоходенъ, еднопалубенъ съ високъ носъ за защита отъ вълнитѣ, 3 стожера. Каравелитѣ се използваша отъ португалцитѣ и испанцитѣ за открития въ Атлантическия океанъ. Колумбъ извърши първата си експедиция съ каравели.

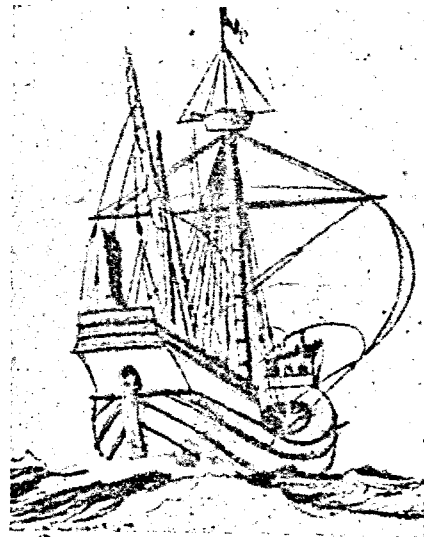
Бусътъ представлява усвѣршенствуванъ нефъ и бѣ употребенъ въ Срѣдиземно море и севернитѣ страни. На фигура 4 е показанъ срѣдиземноморски бусъ отъ XV вѣкъ.

Галеасътъ представлява видоизмѣнение на галерата. Галионътъ бѣ въ състава на военнитѣ флоти въ странитѣ, които граничеха съ Атлантическия океанъ, като океански воененъ корабъ.

Испанцитѣ и португалцитѣ получиха монополъ върху морскитѣ пжтища до новооткрититѣ страни.

Въ 1507 година Америго Веспучи бѣ известенъ като голѣмъ мореплавателъ, и на негово име бѣ нареченъ откритиятъ отъ Колумба материкъ.

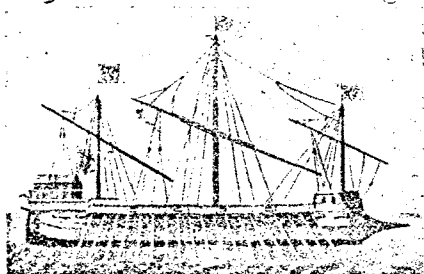
Въ 1498 година Англия реши да вземе участие въ откритията и обзаведе експедиция подъ водачеството на Себастианъ Кабо, който откри Лабрадоръ и Ньюфаундленъ, като основа тамъ колонии. Английскитѣ и холандски моряци преследваха богато натоваренитѣ испански конвои, нападаха ги и ги ограбваша. Тази борба за свѣтовнитѣ



фиг. 4. Срѣдиземноморски бусъ отъ XV вѣкъ

пазари създаде вражда между Испания и Англия и завърши съ потопяването на „Непобедимата армада“.

Съвмѣстно съ условията на океанското плаване въ развитието на корабостроението, както и въ воденето на морскитѣ сражения изигра решающа роля въвеждането на огнестрелното оръжие. Първото оръжие бѣ бомбардата — кжса жѣлѣзна кована трѣба, напълнена съ барутъ и каменно ядро. Първиятъ исторически фактъ за използване на бомбардата, споредъ испанскитѣ хроники, се отнася къмъ 1333 година въ морския бой между мавритѣ на Севиля и тия на Тунисъ. Следъ това презъ 1379 година въ войната между венецианцитѣ и генуезцитѣ бѣ използвана бомбардата. Въ боя на французкия и английския флотъ въ устието на Темза въ 1387 год. корабитѣ стреляли съ оръдия съ каменни ядра. Първитѣ оръдия, които бѣха поставени на корабитѣ, сж отъ малкъ калибъръ (50 — 160 мм.).

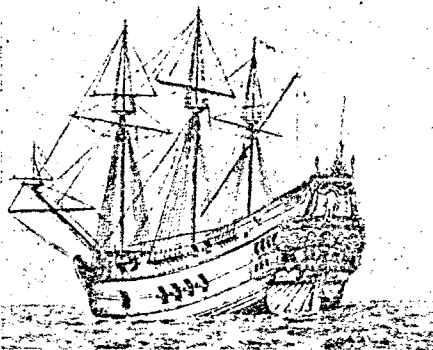


фиг. 5. Венециански галеасъ отъ XIV вѣкъ

Стрелбата е била много бавна и това е наложило да се увеличи числото на оръдията. Далекобойността е достигала 120 метра.

На галеритѣ оръдията се поставяха на носа, кърмата и на палубата.

Презъ XVI вѣкъ венецианскитѣ корабостроители



фиг. 6. Португалска карака отъ XVI вѣкъ

Франческо Бресанъ построи отъ джбъ високостененъ корабъ, срѣденъ по типъ между галерата и вѣтроходъ. Този корабъ бѣ нареченъ галеасъ; той ималъ 1 редъ гребла и 3 стожера. По въоръжението си галеаса се равнявалъ на 5 галера. Галеаситѣ, като предна охрана на венецианския флотъ, взеха участие въ морския бой съ турцитѣ при Лепанто (1571 год.), а така сжщо бѣха и въ състава на испанската „непобедима армада“.

Въ началото на XVI вѣкъ френскитѣ корабостроители Дежаржъ, предложи да се прорѣзватъ въ стенитѣ отвори за оръдията. Това оказа грамадно значение въ развитието на военното корабостроение, а така сжщо повлия и върху тактиката на морския бой.

На фигура 6 е показана португалска карака построена по образецъ на генуезкитѣ. На фигура 7 е показанъ испански въоръженъ галионъ заедно съ галера.



фиг. 7. Галионъ и галера (1564 г.)

Испанцитѣ строяха специални добре въоръжени и бързоходни вѣтроходи съ водоизмѣстване 200 тона за превозъ отъ западна Индия злато и скъпоценни товари. Тѣзи кораби се наричаха фрегати.

Преходъ отъ гребнитѣ кораби къмъ вѣтроходитѣ. Създаване постоянни военни флоти

Втората половина на XVI вѣкъ и началото на XVII вѣкъ сж отбелязани въ историята на военното корабостроение съ установяване на основни типове мореходни военни кораби вмѣсто сжществуващитѣ по-рано разнообразия въ това отношение.

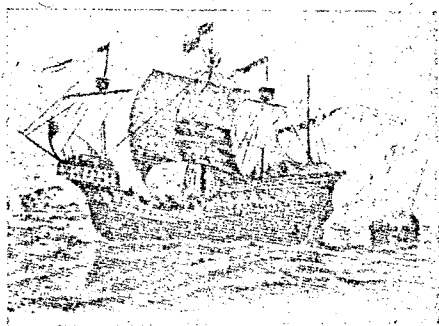
Абсолютнитѣ монархии Испания, Англия и Франция и Холандската република преминаха къмъ системата на постоянни военни флоти. Ядрото на тѣзи флоти бѣ изключително отъ вѣтроходи, гребнитѣ кораби бѣха само за нуждитѣ на мѣстното плаване.

Къмъ тази преходна епоха трѣбва да се отбележатъ два морски боя, които изиграха голѣма роля за развитието на боевитѣ кораби — боя при Лепанто — 1571 год. (въ Коринтския заливъ) и разгрома на испанската „Непобедима армада“ отъ англичанитѣ.

Въ боя при Лепанто испано-венецианския флотъ (200 галера и 14 галеаси) добре въоръженъ съ оръдия, разби турския флотъ (208 галера и 60 галиоти), който загуби 225 кораба. Този е последниятъ голѣмъ бой на гребнитѣ кораби и показва, че бѣдшето развитие на военнитѣ кораби ще се гради върху силата на артилерията имъ.

Разгромяване на „Непобедимата армада“, която се състояла отъ 132 вѣтрохода, съ високи стени, мжчно подвижни, бѣ първия голѣмъ бой на вѣтроходи и се установи, че голѣмо значение иматъ подобряването на артилерията, скоростта и маневреността на корабитѣ. Въ това направление бѣ насочено развитието — изработване на добри голѣмокалибрени оръдия, усъвършенстване на вѣтроходното стѣкиване и формирането на корабния корпусъ.

Въ 1610 година въ Англия бѣ построенъ Prince Royal съ водоизмѣстване 1400 тона и той бѣ събитие



фиг. 8. Английски боевъ корабъ отъ XII вѣкъ

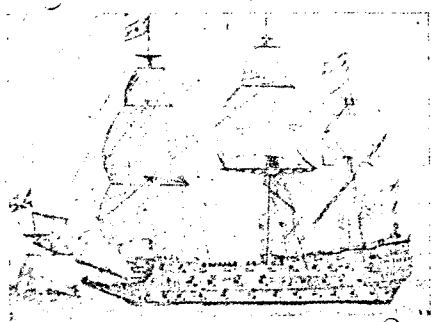
на тази епоха. Той установи типа на линейния корабъ и послужи за образецъ въ развитието на тѣзи кораби. Размѣритъ му сж: дължина 35 м., ширина 13 м., въоръжение 64 орджия отъ единъ калибъръ, разположени по стенитъ въ две палуби.

Носътъ и кърмата сж богато украсени съ скулптура и инкрустации.

По това време (срѣдата на XVII вѣкъ) въ Англия обръщаха голѣмо внимание за развитието на военния флотъ и усъвършенстването на корабитъ. Въ 1650 год. Валтеръ Ралей въ съчинение по морско дѣло пише, че единствения защитникъ на страната отъ военни нашествия е силниятъ и добре стѣкменъ флотъ. Въ корабостроенето се внасятъ подобрения — усъвършенстване формитъ на корпуса, подобряване вътрешното стѣкмяване, въвеждане котвени рудани, помпи, обшиване подводната частъ на кораба съ меденъ листъ.

Въ 1637 год. бѣ построенъ Royal Sovereign. Той е първия трипалубенъ линейенъ корабъ съ водоизмѣстване 1700 тона, съ 126 орджия.

Следниятъ етапъ въ развитието на военното корабостроене сж англо-холандскитъ войни, които възникнаха поради съперничеството между Англия и Холандия за господство въ морската търговия.



фиг. 9. Общъ видъ на английския боевъ корабъ — Royal Sovereign

Въ 1651 година английскиятъ парламентъ издаде „навигационния актъ“, споредъ който колониялнитъ товари могатъ да се превозватъ въ Англия само съ английски кораби непосредствено, а не транзитно отъ холандски пристанища.

Това послужи като поводъ за първата англо-холандската война — (1652—1654 год.) Холандцитъ бѣха разбити и признаха „навигационния актъ“.

Презъ втората англо-холандска война (1665—1667 год.) дветъ страни дойдоха до заключение, че едновременно да се охраняватъ търговскитъ кораби и да се води борба съ военния флотъ на противника е несъвмѣстимо. Обикновено презъ зимата морскитъ операции се прекратявали и голѣмитъ кораби се прибирали на ремонтъ въ пристанищата.

Въ 1667 година англичанитъ за икономия на срѣдства се ограничиха само въ отбранителни мѣрки и не разчитаха, че холандцитъ сериозно ще ги нападнатъ. Отъ това се възползува адмиралъ Ройтеръ: съ флотъ отъ 60 кораба стоварилъ десантъ въ устието на Темза и завладѣлъ пристанището.

Тази атака произвела паника въ Лондонъ. Нѣколко голѣми 86—90 орждейни военни английски кораби били заловени отъ холандцитъ; следъ това блокирали брѣговетъ на Англия и само следъ подписването на миръ, който не билъ продължителенъ, се оттеглили. Този урокъ заставилъ англичанитъ да засилятъ военния си флотъ.

Третата англо-холандска война (1672—1674 год.) завършила съ холандска победа при островъ Текселъ. Адмиралъ Ройтеръ разбилъ съюзенитъ английски и френски флоти. Англия засили своето влияние по море, ала следъ войната съ Франция тя ѝ отне Канада и започна да играе роля на свѣтвна морска държава.

Англо-холандскитъ войни оказаха голѣмо влияние въ развитието на корабостроенето и морската тактика. Военнитъ кораби получиха фърми, които запазиха до края на дървеното корабостроение. Тѣзи кораби сж специално построени за война и рѣзко се отличаваха отъ търговскитъ. Развитаата промишленостъ позволи да се изработватъ силни орджия отъ еднообразенъ калибъръ и се поставяха по бортоветъ на лафети, а това наложи да се увеличи дебелината на стенитъ и да се засилятъ палубитъ.

Френскитъ кораби бѣха по-голѣми отъ английскитъ по размѣри, съответно по силни по артилерия и по-бързоходни

Когато въ 1689 година възникна войната съ Англия, френскиятъ воененъ флотъ се състоеше отъ 276 кораба, отъ които 110 бѣха линейни кораби. Въ морскитъ сражения съ съединенитъ англо-холандски флоти, следъ първитъ успѣхи, французитъ претърпѣха поражение въ морския бой при носъ Ла-Хогъ и загубиха 21 кораба. Бъдещата дейностъ на френския флотъ се заключаваше въ залавяне английскитъ търговски кораби и по този начинъ като корсари нанасяха голѣми загуби на английската морска търговия.

Къмъ началото на XVII вѣкъ се появи основния тактически въпросъ за морскитъ операции по това време — унищожаване боевитъ сили на противника и владение на морето, за осигуряване своитъ морски пѣтища, както търговски така и военни (десантъ, блокада и др.). Въ това направление се усъвършенствуваха и военнитъ кораби въ стремежъ за засилване боевитъ си качества.

Освенъ голѣмитъ кораби въ състава на военния флотъ причисляваха и спомагателни кораби отъ различенъ типъ. Тѣзи кораби изпълняваха транспортна, стражева и патрулна служба.

Кратка равностойка за тонажа

Настоящата морска война въ Атлантически океанъ се определя отъ ожесточената и непрекъснатата борба за тонажъ, отъ чиято разполагаема за използване величина зависи необходимото и навременно всестранно продоволствие на Англия и намиращитъ се разпръснати по разнитъ свѣтови срѣдища англо-американски войскови и др. сили. Отъ изхода на тая борба за тонажъ зависи и успешниятъ завършекъ на настоящата втора свѣтова война.

На зачестилитъ успѣшни и твърде резултатни действия на нѣмскитъ подводници срещу неприятелското презокеанско корабоплаване англо-американцитъ противопоставятъ своитъ усилия за бързия строежъ на нови търговски кораби, чийто тонажъ да надхвърля тоя на потопенитъ. Възниква следователно съревнованието и надпреварване между възможноститъ за потопяването и способността за новитъ корабни строежи.

Поради това съставлява интересъ да се съпоставятъ тия две възможности и се извърши кратка равностойка за тонажа, при която ще бѣде подчертана ясната убедителностъ на цифритъ.

При започване на настоящата война въ 1939 год., общиятъ свѣтовенъ тонажъ на търговски кораби възлизалъ на 69,440,000 бр. р. тона, отъ които Англия, Съединенитъ Щати и Русия притежавали 34,600,000 бр. р. тона.

Въ началото на миналата свѣтова война, общиятъ тонажъ на търговскитъ кораби възлизалъ на 49,074,000 бр. р. т., следователно съ близо 20 милиона тона по-малко, като въ 1914 год. броятъ на корабитъ възлизалъ на 30,758, а презъ 1939 год. на 31,186. Съпоставяйки тия цифри се установява, че срещу увеличаването на тонажа съ 20 милиона, броятъ на търговскитъ кораби отбелязва увеличение съ само 428, което означава, че товароносимостта и голѣмината на отдѣлнитъ кораби значително били повишени, а сжщо, че при потапяването на всѣки корабъ се губи и значителенъ размѣръ тонажъ.

Въпрѣки положенитъ усилия и голѣма пропаганда, строителнитъ възможности на англо-американскитъ корабостроителници далечъ не сж достигнали желания размѣръ. Споредъ съществуващитъ сведения, презъ 1941 год. корабостроителницитъ на Съединенитъ Щати построили само 900,000 бр. р. тона кораби; презъ миналата 1942 год. новопостроенитъ търговски кораби възлизили на 5,500,000 бр. р. т., а презъ настоящата година се предполага тоя тонажъ да бѣде значително увеличенъ. Строителнитъ възможности на английскитъ корабостроителници сж още по-малки.

Отъ септември 1939 год. до 1 априлъ 1943 год. въ англо-американскитъ корабостроителници били построени приблизително 12,000,000 бр. р. тона нови търговски кораби.

Ако се направи равностойка на разполагаемитъ при започване на войната корабни тонажи, присвоенитъ отъ Англия и Съединенитъ щати чужди търговски кораби и потопенитъ такива презъ настоящата война, отъ започването ѝ до 1 априлъ 1943 год., ще се установи следното:

Общъ тонажъ на англо-американскитъ кораби презъ септември 1939 год. 33,070,000 бр. р. тона

Присвоени кораби отъ др. държави (французки, холандски, белгийски, норвежки, датски, гръцки и югославски). 11,500,000 "

Построени нови кораби за 43 месеца. 12,000,000 "

Всичко . 56,570,000 бр. р. тона

Потопени кораби до 1 априлъ 1943 год. . 29,800,000 "

Остава наличностъ къмъ 1. IV. 1943 г. 26,370,000 бр. р. т. търговски кораби или съ 6,700,000 тона по-малко отъ започването на настоящата война.

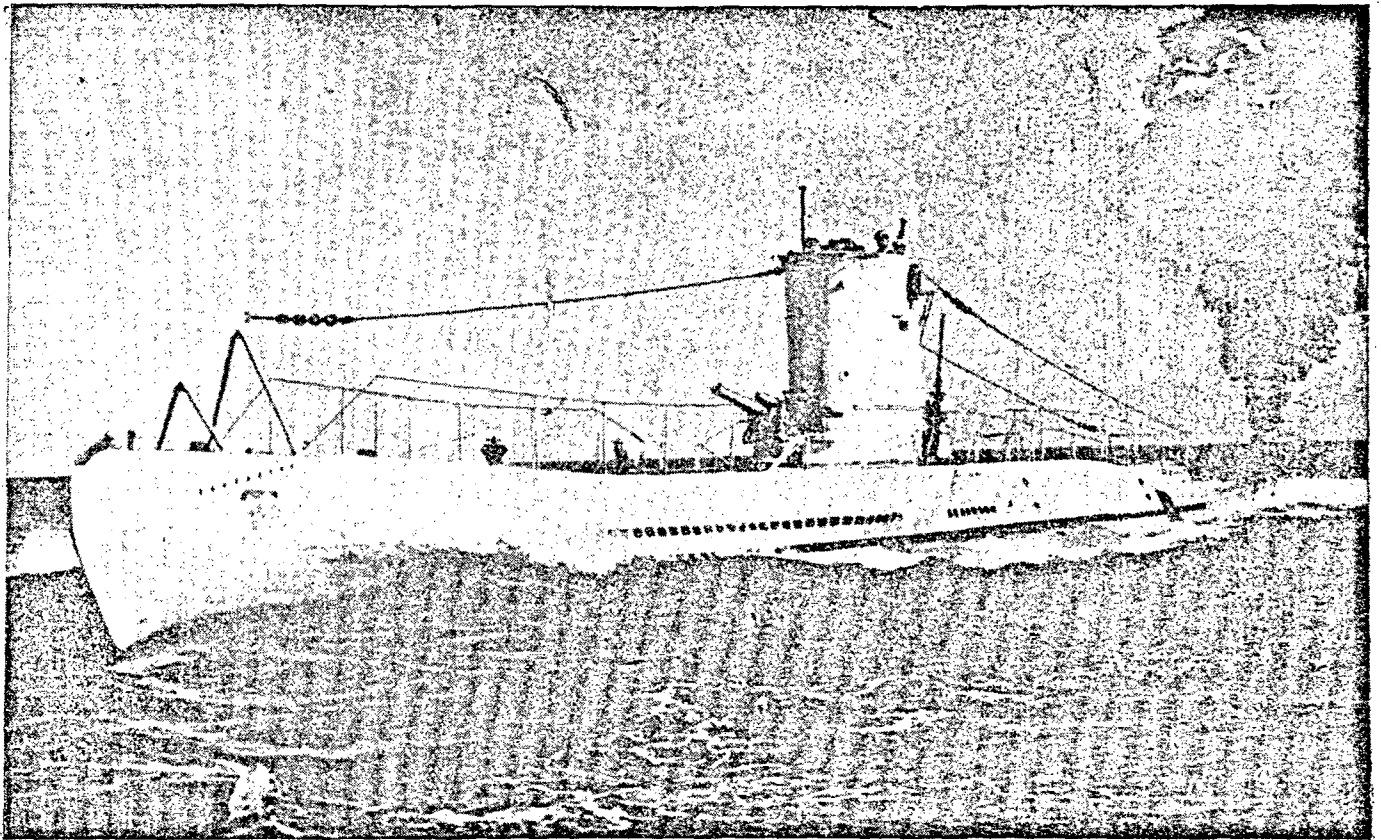
Обаче не цѣлятъ разполагаетъ тонажъ въ началото на тая година може да бѣде използванъ за извършване на англо-американското корабоплаване. Споредъ министъръ Ноксъ, повече отъ 325 кораба съ общо 2,400,000 тона се намиратъ постоянно на поправка въ корабостроителницитъ за отстранение нанесенитъ имъ повреди вследствие действията на нѣмскитъ подводници и др. злополуки на море. Освенъ това и значителенъ брой търговски кораби се използватъ за военни цели или сж състѣпени като спомагателни бойни единици, така че по отношение на разполагаемия корабенъ тонажъ англо-американцитъ се намиратъ въ по-неблагоприятно положение отъ това при започване на настоящата свѣтова война.

Тая неблагоприятна за англо-американцитъ равностойка за корабния тонажъ неминуемо ще се отрази върху воденето и успѣшния завършекъ на войната.

Германскитъ търговски корабъ въ морската война.

За успѣшното водене на една война бойния флотъ на всѣка морска сила се нуждае отъ единъ съответенъ търговски, флотъ, който да я допълва и да се грижи за нейното продоволствие. Това се отнася най-вече до днешния германски флотъ, понеже при избухване на войната той се намиралъ още въ началото на своето изграждане, тъй като презъ 1935 година той представлявалъ само една осма частъ отъ английския търговски флотъ, възъ основа на англо-германското споразумение, както вицеадмиралъ Ломанъ изтъкна въ своята сказка въ берлинския университетъ, представляваща една отъ сериата сказки на райхсинститута за морски изследвания.

Още презъ първата свѣтова война единицитъ на германския търговски флотъ, който презъ 1914 година заемалъ второ мѣсто въ свѣта съ своитъ 2,400 кораба, достигали общо 5,5 милиона бр. тона, оказали голѣми услуги на бойнитъ кораби. Тѣ бѣха използвани за различни цели, като помощникъ-крѣстосвачи, болнични кораби, предно-постови кораби, минотърсачи и минопоставчи, обозни кораби и кораби-складове, които снабдявали бойнитъ единици съ различни резервни части. И днесъ още си припомняме подвизитъ на германскитъ помощни-крѣстосвачи „Метеоръ“, „Морски орелъ“, „Чайка“, „Вълкъ“, които нанесоха голѣми щети на английската търговия по всички морета по свѣта. На малцина е известно, че нѣколко голѣми параходи отъ източна Азия продоволствуваха корабитъ на ескадрата крѣстосвачи на графъ Шлее до тѣхното потопяване.



Германски подводникъ

При избухването на сегашната война германският търговски флотъ наброяваше 2,460 кораба съ общо 2,4 милиона бр. р. тона. Повечето отъ половината на тѣзи кораби бѣха заварени отъ войната въ чужди води и трѣбваше по всѣка възможностъ да избѣгнатъ неприятелскитѣ нападения, за да могатъ отново да бждатъ използвани за военни цели. Една голѣма частъ отъ тѣзи кораби успѣ още презъ първитѣ дни и седмици на войната да пробие английската блокада и да се завърне въ отечеството. Други отъ тѣхъ потърсиха убѣжище въ пристанищата на неутралнитѣ страни. Множество кораби успѣха по-късно презъ време на самата война да се добератъ до роднитѣ пристанища, а друга редица, за да избѣгнатъ пленяването имъ отъ неприятеля, се самопотопиха. Има и кораби, които попаднаха въ неприятелски ржце. Още е прѣсенъ споменътъ за изпълненото, съ прекеждия пътуване на „Бременъ“ презъ декемврий 1939 година, като и участъта на парахода „Алтиаркъ“, пренасящъ пленници отъ бронирания корабъ „Адмиралъ графъ Шлее“, който презъ месецъ февруарий 1940 год. успѣ да достигне до норвежки води, но тукъ въ фиорда Иозингъ бѣше нападнатъ отъ британски разрушители.

Търговскитѣ кораби могатъ да бждатъ използвани по два начина за целитѣ на бойния флотъ. Едни отъ тѣхъ взиматъ активно участие въ морската война — това сж помощнитѣ бойни кораби, а други биватъ използвани за снабдяване, пренасяне на войски, обучение на екипажитѣ и други подобни цели. Това сж помощнитѣ кораби. Бойнитѣ помощни кораби иматъ воененъ екипажъ и носятъ бойното знаме, докато помощнитѣ кораби плуватъ подъ знамето на германския търговски флотъ, иматъ цивиленъ екипажъ и се намиратъ подъ административната власть на тѣхнитѣ корабоплавателни дружества. Както и презъ мина-

лата свѣтовна война, бойнитѣ помощни кораби играятъ особено важна роля, като помощни кръстосвачи или смутители на търговията. Тѣ нанесоха на неприятелската търговия чувствителни загуби презъ време на дългомесечната си дейностъ по всички морета. Помощниятъ кръстосвачъ „Атлантикъ“, напримѣръ, прекара 665 дни въ открито море и потопи почти 150,000 бр. тона, докато помощниятъ кръстосвачъ „Пингвинъ“ презъ време на 12-месечната си дейностъ потопи 200,000 бр. тона неприятелски тонажъ и накрая стана жертва на английския кръстосвачъ „Корнуелъ“.

Сравнително най-голѣмъ брой отъ помощнитѣ бойни кораби представляватъ съответно приспособени и преустроени риболовни параходи, китоловни параходи и други подобни, които биватъ употребявани за преднопостова и отбранителна служба. Къмъ помощнитѣ кораби принадлежатъ болничнитѣ параходи, тѣзи за пренасяне на войски, за снабдяване съ резервни материали и други. Сжщо и тѣ сж единици, използвани въ миналото за търговски цели, а сега сж преустроени и снабдени съ обученъ екипажъ.

Постройката на малки кораби въ турскитѣ корабостроителници

Поради липсата на достатъченъ корабенъ тонажъ и невъзможността за доставката на нови търговски кораби отъ чужбина, Турция била принудена да съгради редица собствени корабостроителници въ разни крайбрѣжни селища, предимно тия въ Черно море, като Бартинъ, Сюрменъ, Аянджикъ и др., гдето били заложили въ постройка и завършени множество малки кораби, предназначени за извършване на крайбрѣжното корабоплаване.

Така, отъ започването на настоящата война въ

тия корабостроителници били построени надъ 15,000 бр. р. тона малки кораби.

Въ настояще време въ пристанището Синопъ се намира въ постройка единъ корабъ отъ 700 бр. р. тона, а въ Сюрменъ и въ Акчакоджа — по единъ отъ по 350 бр. р. тона.

Съ постройката на тия малки кораби въ собственитъ корабостроителници, Турция е могла вече да се справи съ трудноститъ отъ голъмата необходимостъ отъ подържане пжтническитъ съобщения и стокопреноса между различнитъ пристанища по турското крайбрежие.

Строителнитъ възможности на Съединенитъ щати

Презъ ноемврий миналата година американскиятъ адмиралъ Лихи събщи следното по отношение времетраенето на новитъ строежи на бойни кораби: постройката на изтърбители отъ 18 на 6 месеца; самолетносачитъ отъ 39 на 17 месеци и линейнитъ кораби отъ 5 на 3 години.

Кога тия съкратени срокове за градежа на новитъ бойни единици ще бждатъ осществени, трудно е да се отгадае.

Така сжщо и по отношение постройката на търговски кораби известниятъ адмиралъ дава фантастични сведения. Той събщи, че презъ миналата година въ различнитъ американски корабостроителници били построени 8,000,000 бр. р. т. търговски кораби, а презъ настоящата година ще бждатъ изстроени 16,000,000 бр. р. тона.

Новата тактика на нѣмскитъ подводници

За отбѣгване отъ резултатнитъ действия на нѣмскитъ подводници англо-американцитъ се принудиха да

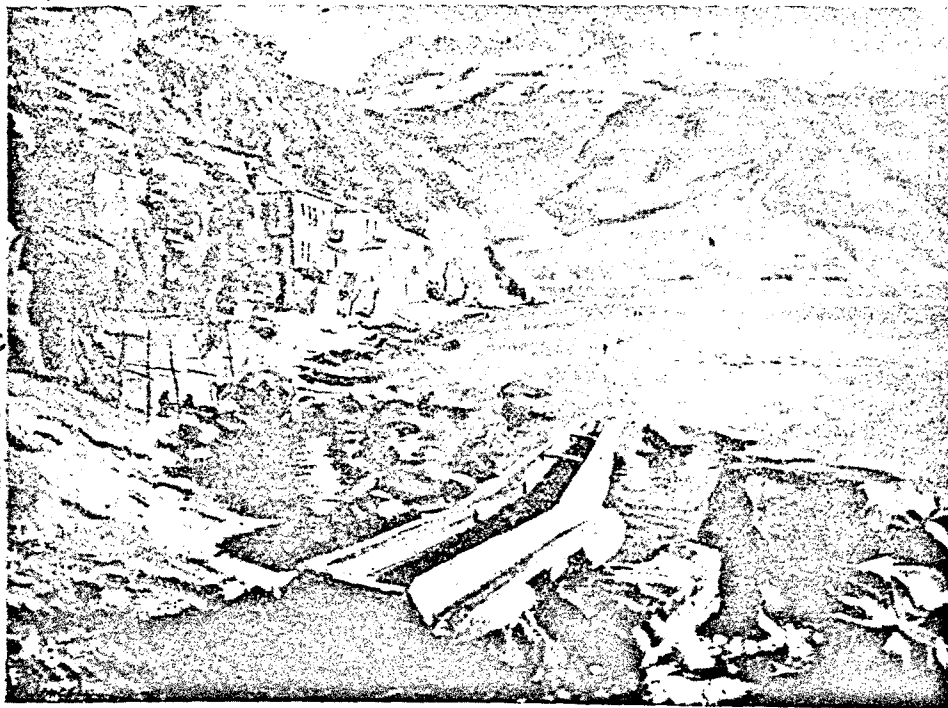
групирватъ превознитъ кораби въ кervани, които, придружени и подъ защитата на голѣмъ брой бойни единици, поематъ и се движатъ по дългитъ презморски пжтища.

За преодоляване на силната корабна защита на тия кervани и придобиване възможността за успѣшни торпедни атаки, нѣмскитъ подводници започнаха да използватъ нова тактика, тая на задружнитъ действия, подобно упорититъ преследвания отъ глутница вълци.

Безспорно е, че единичниятъ полводникъ, който срѣща голѣмъ корабенъ кervанъ въ открития океанъ, поради силната защита отъ придружаващитъ бойни кораби, се счита за слабъ и въ невъзможностъ за успѣшното провеждане на атаката. Затова, като правило, подводникътъ веднага уведомява чрезъ своитъ добри и усъвършенствувани свързочни срѣдства, главно чрезъ радиото командването на нѣмскитъ подводникови сили, а чрезъ него и всички други, намиращи се въ открития океанъ и въ непосредствена близостъ подединици. Последнитъ, известни за мѣстото, посоката на движение и скоростъ на кervана, съ възможната голѣма скоростъ бързо се насочватъ за среща и въ преследване на неприятелскитъ кораби.

Въ продължение на нѣколко денонощия, продължителна гонитба, съсрѣдоточенитъ масово нѣмски подводници, въпрѣки противодействието на неприятелскитъ бойни единици, потопятъ единъ по единъ корабитъ отъ кervана, докато го разпрѣснатъ или унищожатъ напълно.

Тая нова тактика на глутници и масови действия на подводнитъ е причина за нанасянето на съкрушителни удари върху англо-американското корабоплаване. Поради това, не сж рѣдки и случаетъ, когато цѣли кervани се изпращатъ на океанското дъно, какъвто е случая съ унищожението на всички кораби натоварени съ течни горива, съставляващи корабния кervанъ, движащъ се отъ Америка за африканскитъ пристанища.



Край Охридъ
рис. отъ Б. Деневъ

Сава Н. Ивановъ
контър адмиралъ о. з.

МИНОСЪБИРАЧИ

Презъ лѣтото 1914 година пламна войната между Съглашението и Централнитѣ европейски сили. На една-та страна застанаха Сърбия, Франция, Англия и Русия, къмъ които въ послѣдствие се присъединиха Италия и Япония, а на другата страна — Австро-Унгария, Германия и Турция. По-сетне влѣзоха въ войната и други европейски и извъневропейски държави, и така се стигна до голѣмата свѣтвна война 1914 — 1918 година. Ние постепенно се бѣхме ориентирали къмъ съюза на Централнитѣ европейски сили и презъ есента 1915 г. се присъединихме окончателно къмъ тѣхъ. До тогава пазѣхме неутралитетъ. При все това, обаче, за да се предпазимъ отъ нежелателна изненада, още въ началото на месецъ августъ 1914 г. минирахме Варненския и Бургазкия заливи и обявихме нашитѣ крайбрѣжни черноморски води за минирани.

Минирането на нашитѣ два важни за отбраната на брѣга залива стана съ стари мини, които бѣхме използвали вече веднѣжъ въ Балканската война за сжщата целъ, и които бѣха извадени отъ морето презъ есента въ 1913 год. Здравината на котвенитѣ имъ вжжета бѣше значително отслабнала и затова, при първитѣ послни северо-източни вѣтрове и развиващитѣ се заедно съ тѣхъ голѣми морски вълнения при нашия брѣгъ, тукъ таме минитѣ започнаха да се откъсватъ отъ тѣхъ и, плавайки вече свободно, да достигатъ брѣга въ едно или друго мѣсто, съобразно вѣтъра и морското течение въ дадения моментъ. Понѣкога тия единични плаващи мини се удряха съ голѣма сила въ скалистия брѣгъ, експлодираха и правѣха пакости. Пъкъ и тия, които биваха изхвърлени отъ вълнението на пѣсѣка безъ да се взриватъ, бѣха пакъ опасни за крайбрѣжното население и тѣхнитѣ постройки, защото при най малкия ударъ или невнимателно разклащане тѣ можеха сжщо да експлодиратъ и причинятъ нещастие. Имаше вече нѣколко нещастни случаи по нашия черноморски брѣгъ, поради невниманието и нехайството отъ страна на крайбрѣжното население къмъ изхвърленитѣ на брѣга и още неразоржжени и неексплодирани мини.

По-сетне, когато времето и морето проявиха още по-силно своето разрушаващо действие върху стоманенитѣ минни вжжета, при силни и продължителни бури минитѣ започнаха да се кжсатъ масово отъ котвитѣ си и да налитатъ на разпрѣснати групички къмъ брѣга, често пжти взривавайки се съ трѣсъкъ въ прибрѣжнитѣ скали. Малко по-късно, презъ времето, когато вече ние бѣхме дейни съучастници въ Свѣтвната война, имаше случаи, при които въ подобно лошо време прибрѣжнитѣ вили на варненци биваха разтърсвани отъ миннитѣ взривове по нѣколко пжти подъ редъ презъ денонощието.

Независимо отъ това, къмъ нашитѣ брѣгове често пристигаха и неприятелски мини, откъснати отъ котвитѣ си или пуснати нарочно да плаватъ свободно, които наредъ съ нашитѣ блуждающи мини увеличаваха общото количество на изхвърленитѣ по крайбрѣжнитѣ пѣсѣци опасни стоманени кълба или умножаваха случантѣ на взривоветѣ въ каменистия брѣгъ.

Следъ като поставихме нашитѣ основни минни заграждения предъ Варна и Бургазъ, още преди да влѣземъ въ Свѣтвната война, ние останахме почти безъ никакви минни запаси и затова нѣмахме възможностъ да попълваме редовно и своевременно орѣдѣлитѣ тѣй скоро наши минни заграждения.

Като се имаше предвидъ горезложеното, отъ една страна за да се предпази крайбрѣжното население отъ изхвърленитѣ на брѣга мини, и отъ друга страна — за да се събератъ минни запаси, необходими за подсилване на нашитѣ минни заграждения, штабътъ на флота дойде до идеята и реши, вмѣсто да се взриваватъ и унищожаватъ отъ нашитѣ минни команди изхвърленитѣ на брѣга наши и чужди мини, да се разоржжаватъ внимателно на самото мѣсто, да се прибиратъ въ флота, да се почистватъ, подновяватъ и турятъ въ пълненъ редъ, и следъ това наново да се хвърлятъ пакъ въ морето за подхранване на слабѣющитѣ наши минни загради. Дадената въ този духъ заповѣдъ осигуряваше държавата ни съ много евтенно и икономично доставени минни запаси, обаче въ замѣна на това преимущество отъ българскитѣ моряци се изискваше да извършватъ една твърде сложна и опасна работа. Но и въ този случай българскитѣ морякъ се оказа достоенъ за надеждитѣ, които му се възлагаха. Той имѣ случаи и въ тази областъ на действие да покаже своето знание, опитностъ, дисциплина и безстрашие. Мжчителната и рискована работа по събирането на минитѣ по брѣга се вършеше съ желание и даже съ устремъ, благополучно и много резултатно.

Щомъ нѣкой отъ нашитѣ крайбрѣжни наблюдателни постове съобщаваше, че нѣкъде по брѣга е забелязана изхвърлена отъ морето мина, веднага се изпращаше специална морска минна команда, която съ чудновата бързина, сржчностъ и геройство разоржжаваше мината и я прибираше въ флота. И ако това на нѣкои се струваше, че е една проста и лесна операция по отношение на събирането на българскитѣ мини, все пакъ въ сжщностъ бѣше твърде сложна и опасна работа. А събирането на чуждитѣ и често пжти нови и непознати за насъ мини — това бѣше единъ истински моряшки подвигъ.

Най-лесно и доходно се оказа, обаче, разоржжаването и събирането на изхвърленитѣ по нашия брѣгъ или плаващи още въ морето мини, чрезъ нашитѣ торпедоносци. Последнитѣ, въ групи по два-три или въ цѣлъ отредъ кръстосваха постоянно предъ нашето крайбрѣжие съ учебна и разузнавателна целъ и за покровителствуване на нашето морско риболовство. При тѣзи кръстосвания на торпедоносцитѣ се намираха винаги специални малки минни команди. Когато се срещнѣше въ морето плаваща мина или се видѣше на брѣга изхвърлена такава, или пъкъ кждето нашитѣ крайбрѣжни наблюдателни постове ги посочваха, торпедоносцитѣ вземаха грижата да се приближатъ до необходимото мѣсто и чрезъ миннитѣ си команди да разоржжатъ и прибератъ ценното за флота бойно имущество, струващо съ хиляди левове само едната бройка.

Така въ едно сравнително кратко време можаме да съберемъ отъ нашето черноморско крайбрѣжие значително количество наши и чужди мини, които въ послѣдствие бѣха оползотворени наново. При всѣки походъ въ морето нашитѣ торпедоносци се завръщаха въ Варна съ десетина новосъбрани мини, което представляваше отъ себе си цѣло военно богатство.

Работѣше се винаги внимателно, бързо и резултатно. Нашитѣ отлично обучени и храбри минни команди бѣха въ стихията си. Въпрѣки всички опасности, тѣ вършеха тази много полезна въ момента за флота работа, безшумно, самоувѣрено, съ голѣмо желание и съ присжщото имъ при всички случаи съревнование. При това

трѣбва да се отбележи, че въ тази сериозна и опасна бойна работа, благодарение сръчността и майсторското умѣние на нашитѣ моряци — миньори, не бѣше дадена нито една моряшка жертва.

При беднотия и оскъдица хората сж бивали винаги работливи, настойчиви и изобретателни и чрезъ това сж ставали способни да победятъ и отстранятъ нищетата си. Така и въ случая нашиятъ малък и беденъ отъ къмъ материална частъ флотъ, чрезъ вложенитѣ решителни и упорити усилия на нашитѣ морски минни команди при изпълнението на възложената имъ трудна и опасна ми-

носьбирателна задача, можа да се сдобие съ значително количество нови минни запаси, които да използва за нуждитѣ на момента, докато въ последствие се сдобие съ поржанитѣ вече модерни и много по-мощни германски мини.

И на тѣзи наши мълчаливи морски герои, неизвестни почти никакъ на обществото, ние дължимъ нашата благодарностъ и признателностъ за себеотрицанието и подвига, проявенъ при службата имъ за защитата на роднитѣ ни брѣгове.

Мичманъ II рангъ К. Цачевъ

ПЪРВОТО СРАЖЕНИЕ

Флотилията миночистачи токущо се е завързала на кея. Закипява непосилна работа. Почистватъ се всички механизми, оръжия и корабни съоръжения. Корабитѣ трѣбва сѣрже да се приведатъ въ редъ.

Огекватъ звуци на игриви мелодии отъ акордеонъ. „М 153“ е душата на цѣлата флотилия. Той е корабътъ-веселякъ. Мелодинтѣ ободряватъ духа. Уличатъ въ своя тактъ и темпото на тежката работа.

Въображението се подема, и въ мигъ мечтитѣ литватъ къмъ родния край — тамъ далечъ на изтокъ. О, колко далечъ сме ние отъ любимата родина! Далечъ на западния край на Европа, въ едно отъ бившитѣ военни пристанища на Франция — Лорианъ.

Съ своя смѣлъ и героиченъ набѣгъ германскиятъ флотъ завзе и устрои по свой начинъ и отговарящи на нуждитѣ му всички пристанища и пристанищни съоръжения по цѣлото френско крайбрежие.

Около кораба-водачъ — старшиятъ корабъ, се забелязва оживление. Вѣроятно е пристигнала поща. Да! Купища писма и колетчета, които ще зарадватъ отруденитѣ души съ мийъ привѣтъ отъ мили близки.

Отъ купа се отдѣля едно бѣло пликче — за чужденеца — за българскиятъ офицеръ. И наистина! — За мене. Съ нескриванъ трепетъ го отварямъ. Тя ми пише! Цѣли 30 дни е странствувало то, за да ме намери. Сълзи на умиление блеснаха въ очитѣ ми; но тѣ — монитѣ другари ме разбиратъ!

Хубаво е, когато навремени се втурватъ мечти и спомени, за да разнообразятъ действителността. Въ дѣсно отъ насъ се чернятъ огромнитѣ дула на повече отъ 20 бункери за подводници. Тукъ се кроятъ морскитѣ хищници — германскитѣ чудовища за английскитѣ кораби, следъ смѣлитѣ си набѣзи въ Атлантика.

Нашата миночистачна флотилия има назначение да чисти и осигурява два отъ нѣколкото проходи презъ миннитѣ заграждения на неспокойния Бискайски заливъ.

И наистина, най-неуморимиятъ труженикъ на морската война, най-непризнатия и сжщевременно, макаръ и мълкомъ, всепризнатъ герой, комуто е отредена най-неблагодарната работа, бѣ неотлъчно на поста си. Подводниковитѣ пжтища бѣха осигурени.

Работата е привършена. Колко приятна е почивката следъ тридневенъ неуморно плаване при пълна бойна готовностъ по прочистване на прохода „Джова лампа“! Раздава се пищенъ обѣдъ. Следъ 15 часа свободната стража получава отпускъ и се отправя на групи — на групи къмъ Soldatenheim, кждето подъ звуцитѣ на хубавъ джазъ да изпиятъ чаша бира, или пъкъ къмъ Soldatenkino, кждето може да се види хубавъ филмъ отъ родната съ любимитѣ артисти.

Краткиятъ отпускъ е изтекълъ. Желѣзнитѣ мълчаливи туловища на корабитѣ поглѣщатъ по осемдесетъ тѣла, отдаващи се на почивка. Оставатъ само подѣрствуващиятъ стражеви подофицеръ и стражникътъ.

Щабътъ на флотилията е обаче неуморно на поста си. Получаватъ се всѣки мигъ телеграми и радиограми. Дешифриратъ се. Пристигатъ донесения за движението на противниковитѣ морски еденици, за новопоставени минни заграждения, наши и противникови. Офицеритѣ отъ щаба ги обсъждатъ основно и мълкомъ всичко се нанася на картата въ полето на нашитѣ действия. Часовникътъ неумолимо отброява 22. Идва заповѣдъ по радиото. Въ 23 часа флотилията да се смене отъ вързала и се отправи за пунктъ В, североизточно отъ Брестъ и 20 мили северно отъ Ланионъ, кждето да провѣри обявено неприятелско минно поле.

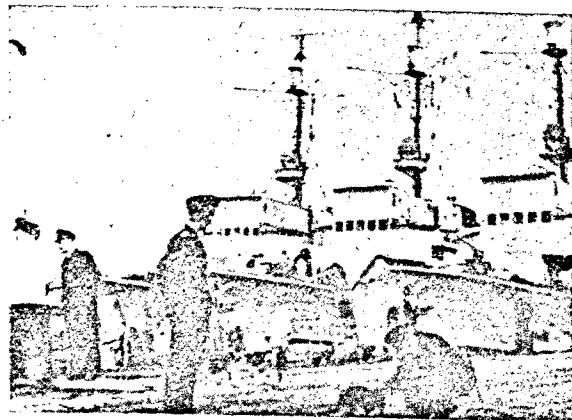
Въ мигъ разпорежданията сж дадени. Настъпва безшумно оживление. Корабитѣ сж готови.

Точно 23 часа е. М 13 мълкомъ се отдѣля отъ кея, следванъ отъ М 10. Втората рота е съставена отъ М 153 и М 25 и третата отъ М 21 и М 65.

Входнитѣ фарове на Лорианъ останаха далечъ задъ кърмата. Нашиятъ корабъ М 153 е на четвърто мѣсто. Походниятъ строй е очертанъ — двойна върволица.

Тъмнитѣ силуети се устремяватъ на северъ. Имахме пълнолуние преди три денонощия.

Луната се усмихва майчински. Морето е неимоверно гостоприемно тази нощъ. Като че ли вѣчно развълнуваниятъ Бискайски заливъ се е смилилъ надъ неуморнитѣ миночистачи. Пжтуваме безъ прибори.



Полуфлотилия миночистачи отъ 2-а S флотилия

Моряците отъ свободната стража сж се събрали на кърмата и подъ звуците на акордеона, придружаванъ отъ мандолина, се унасятъ въ вихритъ на мечтитъ си.

Всѣки посвоему чувствува тази тиха красота. Тя е единъ лекъ плащъ, покриващъ една грозяща действителностъ.

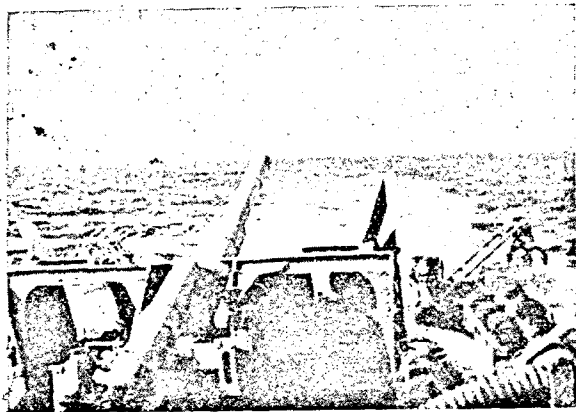
Неусѣтно стигаме траверсъ Брестъ — 5 часа сутринята. Следъ 4 часа пжтъ на североизтокъ — около 9 часа сме на заповѣданото мѣсто. Отъ водаческия корабъ се подава сигналъ за промѣняване на строя, отъ походенъ въ чистаченъ. Петъ минути по-късно следва командата: „Подай приборитъ!“

Предварително приготвенитъ металически тѣла на тежкитъ миночистачни уреди „Oter“ се устремяватъ въ морскитъ дълбочини, урегулирани на 30 метра дълбочина. Всѣки корабъ има по два такива, които се пускатъ отъ дветъ страни на кърмата, закрепени съ вжже 200 м. дълго. Тѣзи миночистачни уреди отръзватъ минното вжже на дълбочина до 50 м. подъ мината; и така отръзана, при изплаването си на водната повърхностъ, тя се самовзривава.

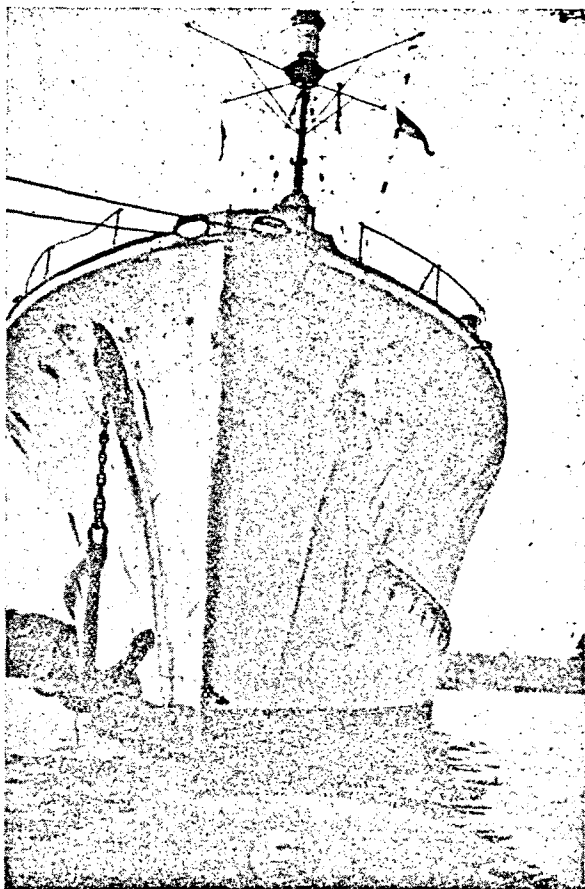
Намираме се въ най-широката частъ на канала La Manche. Зареждатъ се часове на монотонна работа. Районътъ е много голѣмъ, а трѣбва да се протрали. Такава е заповѣдта.

Следъ обѣдъ, къмъ 13 часа, времето започва да оправдава отъ два дни падащия барометъръ. Далечъ на хоризонта се появиха две малки облачета и започнаха бѣсна гонитба, следвани отъ цѣла плеада събратя. Появи се югозападенъ вѣтрецъ. Презъ ношъта вѣтрецътъ стана вѣтъръ, все по постоянствуващъ и гнѣвнъкъ се. Монотонното тракане на машинитъ продължава. Клатушкането се превърна въ подскачане. Вѣтърътъ докара ураганъ. Вълнението е отбелязано въ стражевия дневникъ 8 бала. Неуморно сивитъ миночистачи отстояватъ напоритъ на ужасния ураганъ. Вълна следъ вълна връхлитатъ върху стоманенитъ черупки. Корабитъ сж плиткогазеши, но въпрѣки това, като се има предвидъ достигнатата височина на вълната седемъ метра, очитъ явно търсѣха стожеритъ на водаческия корабъ. И надеждитъ не се оказаха разбити. На следващия денъ сутринята, къмъ 7 часа се появи сигналъ: „Приберете приборитъ! — Строй върволица!“ Два мжчителни часа борба съ насрещното вълнение и вѣтъръ и ние сме приютени между островната група „Les sept iles“ и брѣга.

Три дни и три нощи държа тази буря. Три дни и три нощи се люскахме, опрѣли се здраво на котвенитъ вериги. Насреща, задъ хълма, нагоре по рѣкичката е



Кърмово оржие на М 153



Миночистачъ М 153

градчето Lanion. Въ таково време и морякътъ съ завистъ поглежда крайбрѣжния жителъ.

На четвъртия денъ сутринята се получи радиотелеграма за това, че сме открити отъ англичанитъ.

Стражевиятъ дневникъ отбелязва точно въ 0830 часа сигналъ за всички: „Снемете се отъ котва! — Строй върволица!“ Отправихме се на североизтокъ. Островната група „Les sept iles“ остава далечъ на югозападъ. Бурята бѣ отминала. Чувствуваха се последнитъ ѝ издишания изпращани съ насмѣшливия поздравъ на палещитъ слънчеви лъчи.

Стражевия дневникъ невъзмутимъ бележи 0945 часа Кк 72°, Ки 70°, скоростъ 14 мили, вълнението намалява 4 бала. 0950 ч. сигналъ за обучение: „Човѣкъ въ водата“ — 3-тъ роти — разстояние 800 метра!

Въ мигъ проецава команда по обучение „Човѣкъ въ водата“. Съ всичката сериозностъ на една действителна обстановка всѣки съсрѣдоточено и отривисто изпълнява задълженията си по разписанието.

Наблюдателитъ обаче зорко следятъ. Всички знаятъ, че сме открити отъ неприятелската разузнавателна служба.

Далечъ на североизтокъ, надъ назбения хоризонтъ се повлича малко сивичко облаче. Мигъ следъ това разпознавамъ въ облачето ято птици. И азъ — гостътъ, български офицеръ на германски корабъ, смѣнилъ се отъ стража още преди два часа, не слизамъ отъ мостика, кждето може да се видятъ и чуятъ толкова интересни нѣща; побутвамъ съ лакътя си командира и го питамъ, за да покажа, че съмъ научилъ нѣщо отъ нѣмския езикъ: „Was für flieger sind die-da“?

— „Ach menche“! и проочава „Fliegeralarm“!

Тревожният звънци проглушават кораба. Четири-тѣ 20 мм. орджия сж въ мигъ върху раменетѣ на мѣрачитѣ Безъ всякава понататъшна команда проочава първиятъ изстрелъ отъ 10.5 см. носово оръдие.

Самолети! Английски самолети били тѣ! Снарядитѣ обаче се прѣскаатъ далечъ задъ рояка. Всичко е така интересно, така свѣткавично бързо, че азъ, който за първи пътъ участвахъ въ такава схватка, невъзмутимо продължавамъ да наблюдавамъ интереснитѣ птици, не съзнавайки опасността отъ тѣхъ. Това е първиятъ мигъ. Въ следующия мигъ се разрази буйниятъ интересъ, и огънь изпълни очитѣ ми. — Та азъ съмъ въ едно истинско сражение! Нима? Цѣлата атмосфера гъмжи. Като че ли съмъ въ кошеръ съ разлютени оси. А защо още не се обаждагъ нашитѣ 20 мм. приятели? Ахъ, да! Тѣ изчакватъ. Само мигъ, и запѣватъ и тѣ. Филмовата лента се развива съ шеметнѣ бързина.

20 на лѣво! — 0°! 9 мили! Ето ги — Спитфаеръ — на 800 м. Не сж сами синковцитѣ Водятъ си и братчета — леки бомбардировачи. Главата ми се върти на лѣво, надѣсно, назадъ. Иска ми се всичко да обгърна, всичко да погълна. Ето ги на 400 м. Hinlegen! — Моментътъ е върховенъ! Нервитѣ сж напрегнати. 20 мм. орджия тракатъ. Шумъ, невъобразимо брѣмчение, и една отсѣчена команда: „Легни“! Въ сжщия мигъ всички орджия замълчаватъ. Чува се далечно тракане. Тррр.. Тррр.. Тррр.. Изпивамъ ги съ погледъ, това е за първи пътъ въ живота ми! Човѣкъ трѣбва да бжде на висотата си въ върховния моментъ! Ето ги! Повдигатъ опашкигъ като комари, когато забиватъ огровно жило. Не мога да си събера мислитѣ, само трупамъ възприятия. Неволно погледътъ ми проследява диря отъ една лента снаряжни попадения по водата на около десетъ метра предъ кораба, втора затраква по водолинията и трета се изсипва като градушка по палубата.

Очитѣ ми сж изпъкнали, чувствавамъ го. Огъ шо? — Отъ напрежение — положително За страхъ и дума да не става. Този страхопѣзлю съ името „страхъ“ е много мѣчно подвиженъ и докато се дотѣтри до съзнанието на човѣка, става излишенъ. Съзнанието е заето съ много по-осезателни възприятия и не го пуска въ момента да надзърне дори въ чертозитѣ му.

Напрежение, любопитство, интересъ, възхищение отъ красивитѣ лупинги, които следватъ и много още други чувства, толкова сложни преплетени!

Изведнѣжъ една здрава ржка ме улавя за яката и ме сепва отъ този унесъ. Смѣкнатъ бѣхъ на палубата, кждето за своя изненада забелязахъ всички плътно залегнали. Мигъ следъ това надъ главитѣ ни запищѣха куршуми и снаряди отъ 20 мм. орджия. Повдигналъ погледъ забелязахъ кръговетѣ на правещитѣ лупингъ Спит-



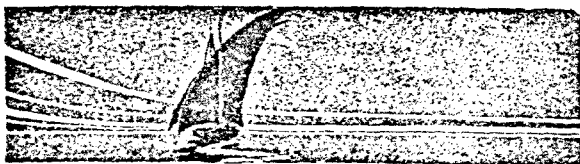
Патруленъ караулъ предъ загиналитѣ герои

фаери. Въ сжщия мигъ нашитѣ MG 34 и 20 мм. орджия запѣха подиръ тѣхъ. Вълната врѣхлетѣ отново. Отново командата „легни“. Сега вече доброволно лѣгахъ. Съзнанието се обистри и огреди едно малко кѣтче за неканения гостъ съ отвратителното име „страхъ“.

Въ това време лекитѣ бомбардировачи свободно се рѣхха отгоре ни. Чухме взривъ на две бомби. За щастие на три-четири метра отъ лѣвата ни страна.

Сподавенъ викъ на въздушевление и, едва обърналъ се, забелязахъ какъ си взе последно сбогомъ отъ въздушното царство единъ наистина царственъ неговъ обитател — единъ Спитфаеръ се заби въ водата, смъртно прострелянъ отъ M 153. Ура!.. Първата победа! А тамъ надъ земята, другъ — Бристолъ-Бленхаймъ стремглаво летѣше надолу взелъ последенъ поздравъ отъ M 25. Докато се огледаме, роякътъ се оттегли. Нашитѣ лодки бѣха още въ водата отъ учение. 10.5 см. орджия изпратиха последенъ привѣтъ на бѣгълцитѣ, но тѣ ни поднесоха тежъкъ подарѣкъ — трима души на мѣсто убити отъ обслугата на кърмовото оръдие. 20 души леко и тежко ранени. Една трета отъ обслугата на кораба бѣ вънъ отъ строя. Корабътъ получи надъ петнадесетъ дупки по водолинията отъ попаденията на 20 мм. снаряди и единъ отворъ съ диаметръ около 20 см. За десетъ минути всички отвори бѣха запушени съ специално приготвени заблаговременно дървени запушалки. Следъ обѣда на този тѣженъ день погребяхме съ съответната почитъ тримата герои. На другия день се добрахме до пристанището на Брестъ. Четири дни на докъ и корабътъ е отново въ строя.

Екипажътъ е подновенъ и славния миночистачъ M 153 отъ втората миночистачна флотилия е отново на поста си



В. Д.

„Кралетъ на морето“

„Кралетъ на морето“ — така се казватъ моряцитъ отъ торпеднитъ лодки. Това сж единъ видъ привилегировани моряци. „Кралетъ“ и въ бойния флотъ на III-я Райхъ се ползватъ отъ едно особено положение.

Прието да се мисли за единъ кралъ, като за една почтенна, мъдра и стара личностъ, обаче, въ германския боенъ флотъ тѣзи, които се наричатъ „крале“, сж най-младигъ моряци. По-рано такива бѣха само моряцитъ на подводницитъ, а сега такива сж и моряцитъ отъ торпеднитъ лодки.

И тѣй, обслугата на една торпедна лодка се състои изключително отъ млади хора. За тѣхъ времето за служба е нощта, и тѣ като че ли сж създадени за тази служба, като за време на почивка имъ служи денъ. Когато започва да кипи животъ на едно пристанище, — „кралетъ“ заспиватъ. По това време тѣ тъмно се връщатъ отъ похода си срещу Англия.

Торпеднитъ лодки действуватъ въ повечето случаи, на цѣли малки флотилии: по 3 или 4. Следъ свършване на похода си тѣ винаги се завръщатъ въ друго пристанище. Базата на всѣка торпедна флотилия трѣбва винаги да се промѣня, за да не се подлагатъ на опасности нито флотилията, нито пристанището, въ което последната се базира. Преди да си легнатъ, „кралетъ“ трѣбва да си скриятъ лодкитъ. Неприятелскитъ самолети — разузнавачи, които биха се появили надъ пристанището, — не бива въ никой случай да откриватъ, че долу има нѣкоя и друга торпедна лодка. За тази целъ надъ лодкитъ се опъватъ специални мрежи, подъ които изчезва всичко военно. Тѣзи мрежи превръщатъ торпедната лодка въ едно бедно риболовно корабче, или пъкъ въ едно тъмно петно до кея, което не възбужда никакво подозрение.

Всѣка торпедна лодка, въпрѣки че е толкова малка, — има помѣщение достатъчно за цѣлата ѝ обслуга. Всѣки има своето мѣсто за спане, и това мѣсто, дори е по просторно отъ леглата на единъ подводникъ. Когато обаче лодката не е въ походъ не се позволява на „кралетъ“ да спятъ въ лодкитъ. Тогава тѣ квартируватъ въ нѣкой хотелъ въ пристанището, кждето лодката е принудена да спре. Изобщо „кралетъ“ водятъ единъ истински кралски животъ. Когато другитъ хора вече обѣдватъ, — тѣ още спятъ, а дори и когато се събуждатъ и станатъ, — тѣ още единъ два часа се чувствуватъ като господа. Само късно следъ пладне започва тѣхната служба.

Командирътъ на флотилията, както и неговитъ офицери, сж изключение отъ този редъ. Тѣ трѣбва да станатъ два часа преди другитъ. Нали за нощнитъ операции трѣбва да се състави единъ планъ? Подофицеритъ и редницитъ, обаче, спятъ дотогава, докато това е възможно. „Кралетъ“ иматъ нужда отъ много сънъ, защото тѣхната служба се продължава 13, а нѣкога и 15 часа, и то безъ всѣкава почивка.

Обслугата на една торпедна лодка е раздѣлена на 2 половини. Едната работи долу — въ машинното отделение, а другата — горе на палубата. И като ви кажемъ, че обслугата на една такава торпедна лодка се състои само отъ 25 души, — то ще стане ясно, че за всѣка една ржка се намира предостатъчно работа.

Обикновено два часа преди трѣгването машинитъ трѣбва да се пуснатъ въ ходъ, за да имъ се направи проба и да бждатъ прегледани най-грижливо. Винаги може да се очаква нѣкоя случайностъ, а дори и зла умисълъ не е изключена. Когато едни отъ моряцитъ преглеждатъ моторитъ, — другитъ почистватъ лодката и я снабждатъ съ всички необходими бойни и др. припаси.

Най-голѣмиятъ товаръ на торпедната лодка сж торпеднитъ апарати, отъ които се изстрелватъ торпедитъ съ голѣма скоростъ срещу противниковия корабъ, а сжщо и самитъ торпеда. Торпедниятъ апаратъ е собствено ѝ единственото нападателно оръжие на торпедната лодка. Разбира се, тя има на борда си още едно оръжие и картечница за противовъздушна отбрана, водни бомби за борба съ подводницитъ, но тѣ сж само за изключителни случаи. Отбранителното имъ пъкъ оръжие е задимителния апаратъ и скоростта, съ която лодката се скрива въ направената отъ нея димова завеса.

Торпедото се изстрелва въ сжщата посока, по която върви и самата лодка. Така че цѣлата лодка се насочва къмъ целта. Нападението се извършва почти винаги така, че веднага следъ изстрелването на торпедото лодката извива въ страни. Маневрата дава достатъчно време на командира ѝ да провери резултата отъ изстрела и да разбере дали неприятелскиятъ корабъ е улученъ, и дали неприятелскитъ изтрѣбители сж открили нападението. Ако последнитъ сж открили атакуващата торпедна лодка и се насочватъ съ пълненъ ходъ къмъ нея, то тя пуца веднага спасителната димова завеса между себе си и противника. Задимителния апаратъ представлява отъ себе си единъ тенекиенъ сандѣкъ, съ голѣмина $\frac{1}{2}$ куб. метъръ. Този апаратъ работи съ фантастична бързина. Не минаватъ и 2—3 секунди, когато една дебела димова завеса се простира на десетки километра по морето. Влѣзе ли изтрѣбителятъ въ такава димова завеса, то само случайността може да го опжти срещу изчезналата торпедна лодка.

Едно време Фридрихъ II бѣ казалъ: „Не ми трѣбватъ генерали безъ късметъ!“ — „Кралетъ“ почти винаги иматъ този късметъ. Бойното шастие почти винаги ги съпжтствува, защото тѣ сж млади, а младостта и шастнето си принадлежатъ взаимно.

Когато слънцето се кани да залѣзе, „кралетъ“ сж пакъ бодри и готови за походъ. Тѣ бързатъ къмъ пристанището, подреждатъ лодкитъ си и трѣгватъ къмъ нови нощни приключения по позлатенитъ отъ залѣзашото слънце вълни.



Действията по море презъ ноемврий и декемврий 1942 год.

1 ноември: Германски подводници за пръв път преминали границите на Атлантически океанъ и действайки въ водите на Индийския океанъ, атакували единъ корабенъ керванъ и потопили осемъ търговски кораба съ общо 52,518 бр. р. тона.

Разпръснатиятъ на 31 октомври керванъ въ близостъ на Канарскитъ острови отново билъ атакуванъ отъ нѣмски подводници, които потопили други четири кораба съ 30,131 бр. р. тона, или общо за единъ день — 12 кораба възлизащи общо на 82,649 бр. р. тона. Всичко въ последнитъ шестъ дена нѣмскитъ подводници потопили 41 кораба, възлизащи почти на 250,000 бр. р. тона.

3 ноември: Източно отъ канадскитъ брѣгове група германски подводници, въпрѣки неблагоприятното



Лименария на о. Тасосъ

време влѣзли въ досегъ съ единъ силно охраняванъ корабенъ керванъ, движещъ се отъ Америка за Англия и превозващъ хранителни и бойни припаси. Следъ нѣколкодневни упорити боеве, подводниците успѣли да потопятъ 16 кораба възлизащи общо на 94,000 бр. р. т., между които и три кораба, пренасящи бойни материали, които следъ първитъ торпедни удари били хвърлени въ въздуха. Други два кораба съ общо 11,000 бр. р. т., единъ изтрѣбителъ и единъ корветенъ корабъ били тежко засегнати отъ торпеда. Оцѣлѣлитъ кораби отъ кербана успѣли да се изплъзнатъ подъ прикритието на мъглата.

Отъ Бомбай съобщили, че въ Индийски океанъ билъ потопенъ английскитъ корабъ „Сити офъ Пари“ (10,102 бр. р. т.), превозващъ войски.

5 ноември: Действащитъ въ Атлантически океанъ, отъ Северното ледовито море до водите южно отъ Мадагаскаръ нѣмски подводници атакували и потопили 26 търговски кораба, възлизащи на 168,000 бр. р. т. Отъ тия кораби шестъ съ 37,000 т. сж били отъ разпръснатия на 3 ноември керванъ. Часть отъ потопенитъ кораби превозвали бойни припаси и материали за фронта въ Северна Африка.

9 ноември: Нѣмски подводници потопили въ Северната часть на Атлантически океанъ, Карибского море, въ водите при Тринидадъ, Гвинеийския заливъ и предъ Капшатъ 16 неприятелски търговски кораба, възлизащи общо на 103,000 бр. р. т. Повечето отъ корабитъ превозвали храни и припаси за американскитъ войски въ Африка.

Алжиръ билъ заетъ отъ американски войски. Предъ пристанището Казабланка се завързало ожесточено сражение между французки и англо-американски бойни кораби. Французкитъ морски сили понесли тежки поражения.

Въ западната часть на Срѣдиземно море билъ засегнатъ съ торпеда единъ английски кръстосвачъ отъ вида на „Леандеръ“.

На 10 мили отъ африканския брѣгъ французки самолети потопили единъ американски изтрѣбителъ.

Съединенитъ Щати присвоили всички намиращи се въ американскитъ пристанища французки търговски кораби.

10 ноември: Подводници на Осѣта потопили край африканскитъ брѣгове единъ корабъ отъ 14,000 т., като повредили тежко другъ 18,000 бр. р. тоненъ корабъ, пренасящи войски.

Въ сражението при Казабланка билъ тежко повреденъ французкиятъ военъ корабъ „Жанъ Бартъ“.

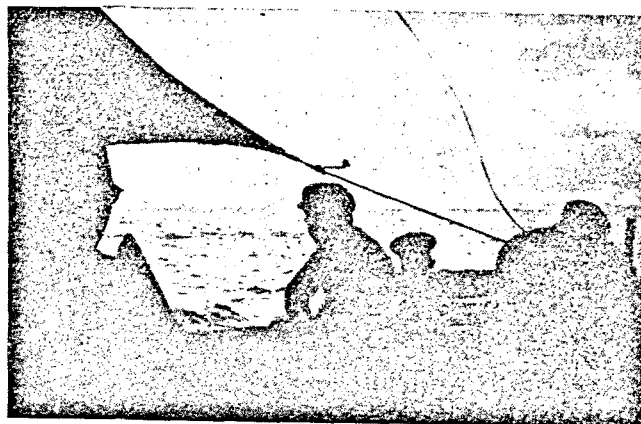
11 ноември: Въ северната часть на Атлантически океанъ единъ нѣмски подводникъ атакувалъ и засегналъ съ торпеда голѣмия английски презокеански пѣтнически корабъ „Кралица Елизабетъ“ отъ 85,000 бр. р. т.

Нѣмски торпедни лодки завързали сражение съ английски изтрѣбители, охраняващи единъ конвой и успѣли да потопятъ 4 търговски кораба възлизащи на 11,000 бр. р. т. Една нѣмска торпедна лодка била тежко повредена.

12 ноември: Нѣмски подводници потопили въ западната часть на Срѣдиземно море три кораба съ общо 35,600 бр. р. тона.

13 ноември: Нѣмски подводници потопили въ Атлантически океанъ и край мароканскитъ брѣгове 3 превозващи войски кораба, възлизащи на 22,500 бр. р. т., а сжщо и 1 английски кръстосвачъ и 1 изтрѣбителъ.

Действащитъ въ Атлантически океанъ нѣмски подводници потопили 20 търговски кораба, възлизащи на 119,000 бр. р. тона, а сжщо и 1 изтрѣбителъ. Въ западната часть на Срѣдиземно море били потопени два



Край нашия бѣломорски брѣгъ

превозващи войски кораба съ общо 20,000 бр. р. т.

Отъ 9 до 14 ноемврий нѣмскитъ подводници потопили всичко 31 кораба, възлизащи на 218,000 бр. р. т., 2 кръстосвача и 4 изтрѣбителя.

15 ноемврий: Подводници потопили 26,000 бр. р. т. английски кораби и 1 подводникъ.

До сега въ водитъ около Северна Африка били потопени всичко 89 кораба съ общо 183,000 бр. р. т.

Отъ 7 августъ до 12 ноемврий въ сраженията при Соломоновитъ острови японскитъ морски сили потопили следнитъ англо-американски бойни кораби: 1 линейен корабъ, 5 самолетоносача, 22 кръстосвача, 15 изтрѣбителя, 9 подводника, 1 миночистачъ и 1 нароченъ воененъ корабъ, всичко 54 единици.

20 ноемврий: Нѣмски подводници съобщили за потопяването въ северната частъ на Атлантически океанъ 78,000 бр. р. т. търговски кораби, 2 изтрѣбителя и 1 корветенъ корабъ, а край брѣговетъ на Америка и въ водитъ източно отъ Капшатъ други 42,000 бр. р. т., или всичко 23 кораба възлизащи общо на 120,000 бр. р. т.

Презъ октомврий само единъ североамерикански търговски корабъ пропжтувалъ до Южна Америка.

Отъ влизането на Съединенитъ щати въ войната до 20 ноемврий въ западната частъ на Атлантически океанъ били потопени отъ нѣмски подводници всичко 572 англо-американски търговски кораба.

Нѣмски торпедни лодки потопили край английскитъ брѣгове 4 търговски кораба съ общо 9,000 бр. р. т.

21 ноемврий: Западно отъ Гибралтаръ нѣмски подводници потопили 3 натоварени превозни кораба, възлизащи на 15,000 бр. р. тона

23 ноемврий: Отъ започване на военнитъ действия американскитъ боевъ флотъ загубилъ следнитъ самолетоносачи: „Hornet“ (20,000 т.), „Wasp“ (14,700 т.), „Enterprise“ (19,900 т.), „Yorktown“ (19,000 т.), „Lexington“ (33,000 т.), „Saratoga“ (33,000 т.), „Langley“ (11,050 т.), и три други преустроени за самолетоносачи презокеански кораби.

25 ноемврий: Японцитъ потопили въ Индийски океанъ единъ превозващъ войски корабъ отъ 12,000 бр. р. тона.

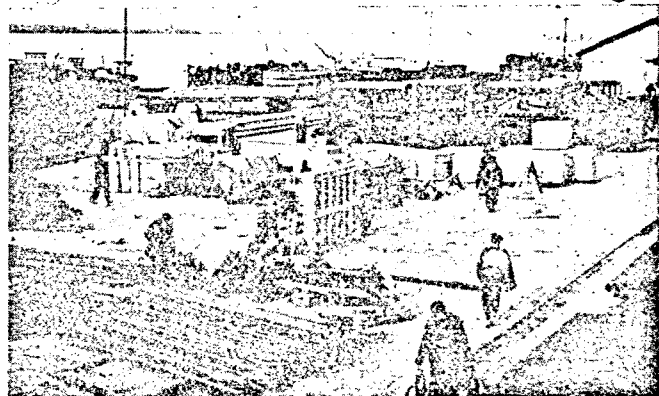
26 ноемврий: Съобщено било, че въ морското сражение при Казабланка французитъ загубили 12 бойни кораба: линейния корабъ „Jean Bart“ (35,000 тона), кръстосвачътъ „Primauguet“ (7249 т.), 6 изтрѣбителя и 4 подводника, а въ Оранъ — 3 изтрѣбителя и единъ другъ воененъ корабъ. Избити били 49 офицери и 450 души моряци, а ранени 31 и 651.

27 ноемврий: Нѣмскитъ подводници съобщили за атакуването на неприятелски кервани и потопяването на 19 кораба, възлизащи на 123,000 бр. р. тона.

29 ноемврий: Японското главно командване съобщило, че въ състоялитъ се редица морски сражения край Соломоновитъ острови, отъ 7 августъ до 14 ноемврий, американцитъ загубили: 870 самолета, 13 линейни кораба, 4 самолетоносача, 30 кръстосвача, 19 изтрѣбителя, 9 подводника, 1 миночистачъ и 17 пренасящи войски кораби. Повредени били тежко: 3 линейни кораба, 4 самолетоносача, 5 кръстосвача, 10 изтрѣбителя, 1 подводникъ, 1 миночистачъ, 6 превозващи войски кораби и 3 други спомагателни военни единици. Съ тия загуби значителна частъ отъ американския тихоокеански флотъ била извадена отъ строя.

30 ноемврий: Нѣмскитъ въоръжени сили потопили презъ м. ноемврий 166 неприятелски търговски кораба възлизащи на 1,035,200 бр. р. тона, отъ които: 955,200 отъ действията на подводницитъ, 20,000 тона отъ торпеднитъ лодки и 60,000 отъ въздушнитъ сили. Презъ сжщото време били потопени следнитъ неприятелски бойни кораби: 3 кръстосвача, 6 изтрѣбителя, 2 корветни кораба и 2 подводника.

3 декемврий: Японски изтрѣбители извършили неочаквано нощно нападение на американска ескадра при Лунга и успѣли да потопятъ 1 линейен корабъ, 1 тежкъ кръстосвачъ и 2 изтрѣбителя. Единъ японски из-



Пристанището на Ломъ

трѣбитель сжщо билъ потопенъ. Линейния корабъ билъ ударенъ съ 6 торпеда.

Нѣмски торпедни лодки потопили 1 изтрѣбитель и 1 английски търговски корабъ отъ 4500 бр. р. тона.

6 декемврий: На годишнината отъ японското нападение на американското опорно сръдище Пърлъ Харбъръ Рузвелтъ споменалъ за следнитъ загуби: 5 линейни кораба, 3 изтрѣбителя, 1 плаващъ докъ и 2 спомагателни кораба. Повредени били: 3 линейни кораба, 3 кръстосвача и 2 спомагателни кораба. Свалени били 109 самолета. Загубитъ на личния съставъ били следнитъ: убити 2117, изчезнали 960 и ранени 876 души.

Японскитъ сведения за общитъ американски загуби до 15 ноемврий били следнитъ: потопени 9 линейни кораба, 13 самолетоносача, 38 кръстосвача, 39 изтрѣбителя и 89 подводника, а тежко повредени: 9 линейни кораба, 4 самолетоносача, 20 кръстосвача, 18 изтрѣбителя и 39 подводника.

7 декемврий: Японското главно командване съобщило следнитъ сведения относно общитъ неприятелски загуби: японския флотъ потопилъ 262 неприятелски кораба, отъ които 11 линейни кораба (2 британски), 14 самолетоносача (британския „Hermes“), 40 кръстосвача, 48 изтрѣбителя, 4 специални кораба, 93 подводника, 8 канонерки; потопени и повредени 2,240,000 бр. р. г. търговски кораби и пленени 503 такива възлизащи общо на 220,000 бр. р. тона. Свалени и повредена самолети 3620.

9 декември. Нѣмски подводници потопили въ Атлантически океанъ 15 англо-американски кораба възлизащи на 108,000 бр. р. тона, между които кораба „Карамикъ“, превозващъ около 3,000 американски войници, и три кораба натоварени съ военни материали за Северна Африка.

Въ печата на Съединенитѣ щати били отбелязани имената на повече отъ 50 опорни сръдища въ свѣта, гдето се намирали американски войски: въ Ирландия, Южна Англия, Мароко, Алжиръ, Тунисъ, Либерия, Суданъ, Еритрея, Палестина, Иракъ, Иранъ, Индия, Китай, Австралия, Нова Гвинея, Соломоновитѣ острови, Нова Каледония, Нова Зеландия, островитѣ Фиджи, Самоа, Хавай, Мидуей, Алеутски острови, Аляска, Гватемала, Никарагуа, Коста Рика, Галапагосъ, Екваторъ, Аруба, Кюрасо, Тринидадъ, Гвинея, Бразилия, Ямайка, Куба, Бахамски и Бермудски острови, Канада, Исландия, Гренландия, Лабрадоръ и др.

Всички тия войски се нуждаят от подвозъ на хранителни и бойни припаси, предимно по море, за което е необходимо да се разполага съ съответния корабенъ тонажъ.

10 декемврий. Английският вестник „Таймс“ отбелязва, че отъ началото на войната до началото на декемврий, отъ действието на нѣмскитѣ подводници бибя потопени 3,801 кораба съ които загинали 63,154 моряка.

12 декември. Въ южната част на Атлантически океанъ билъ потопенъ американскитъ корабъ за превозване на войски „Президентъ Кулиджъ“ отъ 21,936бр. р. тона, който пренасялъ 4,000 войника. Съ него Съединитѣ щати изгубили десетия си корабъ за превозъ на войски отъ началото на мѣсесването имъ въ войнвта. Въпрѣки солидната защита отъ 200 корвети и изтрѣбители, нѣмскитѣ подводници успѣли да произведатъ своята атака и да потопятъ кораба.

13 декемврий. Нѣмски торпедни лодки атакували въ водитѣ на Ловенстовъ единъ английски корабенъ кербанъ и засегнали съ торпили 6 кораба. Завързало се сражение съ охраняващитѣ кербана изтрѣбители. Торпеднитѣ лодки се завърнали благополучно въ изходнитѣ си пристанища.

15 декември. Предъ африканското пристанище
Оранъ билъ потопенъ отъ подводникъ единъ 6,000 бр.
р. тоненъ английски корабъ.

17 декември. Действащите въ Атлантически океан германски подводници съобщили за потопяването на 18 неприятелски кораба съ общо 98,000 бр. р. тона, между които и 4 петролоносача. Така също билъ потопенъ и единъ отъ охраняващите корабните кървани изтребители.

21 декември. Действащите въ Черно море германски леки морски сили потопили един руски подводникъ.

22 декември. Нѣмски подводници потопили въ Срѣдизидно море, предъ алжирския брѣгъ 12,000 бр. р. тона неприятелски превозни кораби.

27 декември. При откриването на японското народно събрание, морският министър Шимада съобщил за постигнатите успѣхи отъ японскитѣ морски сили отъ началото на войната: Потопени били 11 линейни кораба, 11 самолетоносача, 48 кръстосвача, 48 изтрѣбителя, 93 подводника, 54 други бойни кораба, и 424 търговски възлизаци на 2,270,000 бр. р. т.; засегнати и повредени: 9 линейни кораба, 4 самолетоносача, 19 кръстосвача, 33 изтрѣбителя, 60 подводника и 39 други военни кораба; пленени: 9 военни кораба и 503 търговски съ 220,000 бр. р. т.. Презъ сѣщото време били свалени 3,853 самолета.

Японските загуби били следните: 1 линейен кораб, 3 самолетоносача, 4 кръстосвача, 15 изтръбителя, 9 подводника, 20 други по-малки военни кораба и 65 търговски, възлизащи на около 200,000 бр. р. тона. Свалени били 568 самолета.

29 декември: Нѣмски подводници следъ двудневно преследване на английски корабенъ кervанъ потопили: 1 изтрѣбитель, 1 корветенъ корабъ и 15 търговски възлища на 85,000 бр. р. тона.

30 декември: Край Азорскитѣ острови били потопени 4 англо-американски търговски кораба отъ общо 21,000 бр. р. т., съставляващи остатъцитѣ отъ разпрѣснатъ корабенъ керванъ.

31 декември: Германски спомагателни кръстосва-
ни потопили през време на няколко месечните си кръс-
тосвания из океаните всичко 31 неприятелски търговски
кораби с общо 187000 бр. р. тона.

Нѣмски подводници потопили въ източната частъ на Сръдиземно море 1 изтрѣбителъ, а предъ Бенгази — 3 превозни кораба възлизащи на 22000 бр. р. т.

Германски кръстосвачи и изтръбители завързали сражения съ английски охраняващи корабенъ керванъ бойни единици, движещи се въ Северното Ледовито море. Единъ английски и единъ нѣмски изтръбители били потопени, а германскитѣ подводници успѣли да потопятъ 4 кораба отъ кервана.

Споредъ даденитѣ сведения отъ върховното нѣмско командуване на вържженитѣ сили, презъ месецъ декемврий германскитѣ флотъ потопилъ 109 неприятелски кораба, съ общо 634,800 бр. р. т., отъ които само отъ подводницитѣ били потопени 72 съ 431,300 бр. р. тона. Презъ сщия месецъ били потопени следнитѣ вражески военни кораби: 1 кръстосвачъ, 9 изтрѣбителя, 1 корветенъ корабъ, 2 подводника и 1 страженъ корабъ.

През 1942 год. отъ действащата на нѣмскитѣ въоръжени сили били потопени: 1283 търговски кораба възлизащи на 7,955,000 бр. р. т., отъ които 1208 съ 7,588,500 само отъ подводниците. Въздушнитѣ сили потопили 167 кораба съ 935,000 бр. р. т.

Общо през миналата година били потопени 8,940,000 бр. р. т. търговски а̀т̀гло-американски кораби.

Отъ действията на японскитѣ и италиански въоръжени сили презъ 1942 год. били потопени други: 2,250,000 бр. р. тона.

За сщщото време англо-американските корабостроителници успели да построят само около 6,000,000 бр. р. т. нови търговеки кораби.

Нѣкои отъ тайнитѣ на морската война

Океанитѣ заедно съ моретата обхващатъ приблизително 231,633.500 квадратни километра или 73,39 о/о отъ цѣлата повърхностъ на земята. По цѣлия този воденъ просторъ, точно както и по сушата, се шири днесъ войната съ всички си ужасъ, съ тази само разлика, че флотътъ като единъ съвършено различенъ родъ оружия въ сравнение съ сухопътната войска си служи съ една редица най-разнообразни оружия, много по-специални и по-различни отъ тия, познати на човѣка отъ сушата, който по същество и по занятие нѣма почти никаква връзка съ живота на морето. Обикновено сухоземецътъ се задоволява само съ четенето на военнитѣ съобщения, безъ да разбере тѣхния характеръ и безъ да знае и да може да си обясни по какъвъ начинъ е билъ осъщественъ единъ или другъ морски бой. За сухоземеца важността на морския бой не се съвпада съ широката и точна схема на контрола по моретата и съ пробиването на една бойна невидима линия. Той си представява, че това е една случайна среща, сведена въ края на краищата въ едно вестникерско съобщение отъ нѣколко реда, въ които е казано, че еди какъвъ си корабъ на нашиятъ съюзници или на нашиятъ противници е надвилъ и потопилъ други. Той не си напръга и ума, за да види отгатъкъ голѣмата равнотежъ и цѣлото пресмѣтане на организационната система на единъ морски бой упорития и гигантски трудъ на стотици живи човѣшки същества, хванати въ смъртнитѣ клещи на действието; трудъ на хора, които се движатъ около едно знаме, развѣващо се отъ високо върху синитѣ простори на морето, хора, които умиратъ въ боя въодушевени и решени само въ едно, да изпълнятъ до край дълга си до издѣхване.

Войната на море повече отъ всѣкжде другаде налага най-разнообразни и упорити усилия, тукъ повече отколкото всѣкжде другаде индивидуалниятъ починъ и бързината иматъ много по-голѣмо значение, отколкото самата система на манювъра, пресмѣтнатъ математически отъ адмиралтейството. Едно малко невнимание, едно мигновено разсѣйване може да причини загубата на стотици и хиляди същества, а една погрѣшно извършена маневра да потопи единъ много скъпо струващъ корабъ. Заедно съ това една добре изпълнена маневра и само една частичка отъ минутата спечелена може да допринесе извънредно много за спечелване на победата.

Днесъ на мнозина хора се струва, че нѣкакви техники за воденето на морския бой и вътрешното му устройство сж крайно измѣнени въ сравнение съ това отъ минало време и то главно поради появяването на въздушното оръжие.

Наистина, въздушното оръжие дава възможностъ като се рискуватъ 10, 15 или 20 бомбардировачни самолета да се потопи единъ боевъ корабъ, понеже съотношението между изгубената стойностъ даже на всички самолети е въ полза на атакующия отъ въздуха. Резултатитѣ, обаче, отъ досегашната тригодишна война показватъ нагледно, че флотътъ пази все още престижа си и старата си „последна дума“.

Навсѣкжде стойността и действието на флота е още много важна задача и силата на неговитѣ артилерийски кораби, действието на подводниците, на изтрѣбителитѣ, на торпеднитѣ лодки, на минопоставачитѣ и миночистачитѣ сж още важни и решителни фактори за воденето и за изхода на морския артилерийски бой. Торпедата и минитѣ на миналата война сж все още оръжия, които чертаятъ пътъ къмъ победата, и старитѣ и

основни принципи отъ действията по море въ 1914 година сж все още важни етапи въ програмата на воюващитѣ днесъ държави.

Епопеята на „Емденъ“, на „Графъ Шлее“ и на толкова много още голѣми морски боеве сж достатъчно познати, но проблемитѣ на морската артилерия, сложена въ действие, не сж толкова прости, както това би изглеждало на пръвъ погледъ, защото едно прицелване на голѣмо разстояние отъ подвижнитѣ корабни батареи по движущия се противниковъ корабъ представлява единъ купъ отъ математически изчисления и то съвършено различни отъ стрелбата на сухопътната артилерия. Така наприкладъ при стрелбата съ тежкитѣ оръдия на максималното разстояние къмъ многото и най-различни пресмѣтания трѣбва да се прибави и поправката за влиянието на земното въртене върху снаряда. Времето за достигане на целта може да бѣде нѣколко секунди, а презъ това време земята — поради своето въртене продължава да се измѣства подъ пътуващия снарядъ. Времето на полета и направлението на снаряда трѣбва да бѣдатъ коригирани за това извъртане на земята при далекобойната стрелба.



Далечина на изстрела на едно 406 см. морско оръдие

За разлика отъ обслугата на сухоземнитѣ оръдия тукъ прислужницитѣ не действуватъ независимо съ своитѣ оръдия. Работата се извършва за всѣко оръдие отъ едно централно контролно мѣсто, намиращо се високо върху стожера на кораба, кждето видимостта е най-добра при всички условия.

Когато командирътъ на военния корабъ открие своята цель (противника), той съобщава това веднага на старшия офицеръ, който се намира въ контролната кула 2, откъдето последниятъ дава задачата за опредѣляне даннитѣ за стрелбата отъ специалната стая 3. Отъ последната уведомяватъ кулата 4, кждето се опредѣля срѣдното разстояние и се предава обратно въ предавателната стая 5.

Тогавъ насочването на оръдията се извършва съ единъ свѣтлиненъ сигналъ отъ предавателната стая до оръдие — нагласвача като едновременно съ това отъ контролната кула 6 презъ предавателната стая съ другъ свѣтлиненъ сигналъ се предава заповѣдъ „напълни оръдията“.

Сигналътъ „оръдията готови“ се изпраща обратно предаденъ отъ оръдейнитѣ кули до предавателната стая 8, сигналътъ „огнь“ отива отъ предавателната стая 9 до „нагласвача“ въ контролната кула, кждето се потегля спуска 10. Тази сложна система се прилага за всѣка оръдейна кула въ кораба и презъ време на действие „предавателната стая“ е главниятъ централенъ пунктъ на кораба.

• Много отъ артилерийскитѣ кораби иматъ и помощна „огнеконтролна станция“, която може да се използва въ случай че главната контрола бѣде повредена.

Разстоянието до целта се измѣрва посредствомъ далекомера, една сложна система на призма и леши, въ която се виждатъ два образа отъ далечния неприятелъ.

контролният офицеръ се установи върху целта, той може да стреля едновременно съ всичките предварително подготвени оръдия чрезъ изтеглянето на „спуска“. Веднага съ стрелбата, единъ показалецъ му показва за колко време снарядитъ ще достигнатъ до целта, и той може да наблюдава тѣхния ефектъ. Независимо, обаче, отъ измѣрването на далекомеритъ, отъ изчисленията правени въ съответната стая, снарядитъ могатъ да паднатъ „къси или дълги“ отъ целта. Тогава контролниятъ офицеръ дава нови инструкции до персонала, за да измѣни разстоянието въ исканото направление. Ако отъ друга страна снарядитъ падатъ върху целта, тогава се заповѣдва бѣрза стрелба. Оръдията обикновено стрелятъ въ залпове — единъ залпъ се състои отъ половината отъ главнитѣ оръдия на кораба. Ако оръдията сж монтирани въ кули на цифове, лѣснитѣ оръдия могатъ да стрелятъ първи, после лѣвнитѣ, като при стрелбата на еднитѣ — другитѣ се пълнятъ. „Бортовиятъ залпъ“ — когато всички оръдия стрелятъ изведнѣжъ, се употребява само на кжсо разстояние.

Ясно е, че ако единъ корабъ се клати (люлѣе) силно, неговитѣ снаряди нѣма да попаднатъ въ целта. Да се избѣгне това неудобство, е използвано едно микроскопично приспособление, което не позволява стрелбата съ оръдията, освенъ когато при клатенето кораба застане макаръ и само за единъ мигъ въ хоризонтално положение, даже и контролниятъ офицеръ да тегли спуска на своя главенъ показалецъ. Това устройство убива ефекта на клатенето.

Сега нека да продължимъ къмъ една отъ оръдейнитѣ кули, кждето хората играятъ толкова голѣма роль презъ време на сражението, безъ да знаятъ какъ се развива то. Задъ дебелия броня всѣки членъ отъ оръдейната обслуга има свое предназначение, което той трѣбва да изпълни бѣрзо и точно въ съответния моментъ презъ боя. Най напредъ снарядитъ идва отъ долу, носенъ механически презъ пълнителната трѣба до отворения затворъ на оръдието. Зарядътъ следва снаряда въ затвора, притиска се тамъ, и затворътъ се затваря. По такъвъ начинъ оръдието се напълва, и сигналътъ „всичко готово“ се изпраща до предавателната стая и контролния офицеръ.

Преди оръдието да бжде възпламенено отъ контролния мостикъ, единъ звънецъ започва да бие въ оръдейната кула, за да предупреди членоветъ отъ обслугата на оръдието.

Отгласътъ на едно голѣмо морско оръдие е страшенъ, и когато единъ залпъ или бортови залпъ се изстрелва отъ линейния корабъ, шумътъ е неописуемъ. Поради това повечето отъ моряцитѣ отъ открититѣ части на кораба носятъ постоянно едни специални наушници. Ако е необходимо жото тѣ да бждатъ въ постоянна връзка съ своитѣ офицери, тѣ носятъ телефонна слушалка съ пълно приспособление, ксето убива частъ отъ звука.

Въ действителность, обаче, хората въ една голѣма оръдейна кула чуватъ звука отъ стрелбата на своитѣ оръдия само като притѣпени резове. Това се дължи отчасти, че тѣ сж защитени отъ много дебелия броня на самата кула и отчасти, че тѣ сж на около 12 метра — дължината на оръдейната цевъ — отъ точката, кждето експлозията достига въздуха. При все това тѣхната работа не е лека. Експлозията на оръдието разтърсва цѣлия корабъ и при ритането на цевта въ кулата се получаватъ въздушни налѣгания. Веднага следъ сѣтршването на ритането, затворътъ се отваря, и силенъ пушекъ прониква отъ цевта въ кулата. Хората работятъ

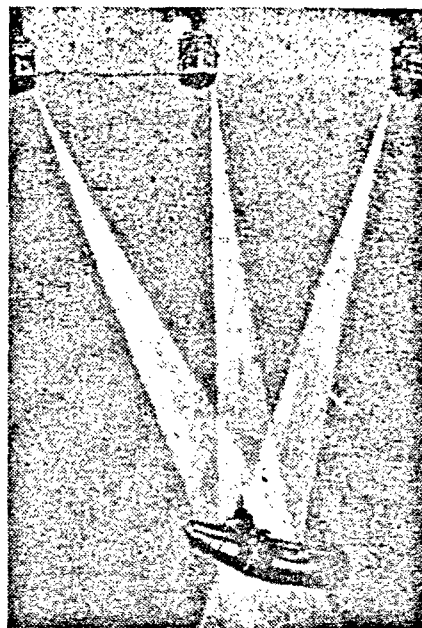
винаги при електрическо освѣтление и при увеличаването на пушека, което се получава гинати следъ всѣки изстрелъ, мракътъ става тежъкъ и горещината ужасна. Независимо отъ това, шумътъ, произведенъ отъ работящитѣ машини, никога не спира, а той е всичко друго, но не и приятенъ шумъ.

Условията въ една отъ многото оръдейни кули на бойния корабъ, който е заангажиранъ въ бой и стреля постоянно съ оръдията си, могатъ да станатъ почти непоносими. При все това, обаче, каквото и да чувствуватъ моряцитѣ артилеристи, трѣбва да изпълняватъ длъжността си и никога не бива да разсѣйватъ вниманието си или пакъ да направятъ нѣкоя грѣшка при манипулирането съ повѣренитѣ имъ деликатни механизми.

Казва се и е истина, че ако презъ миналата Свѣтовна война Германия бѣ започнала подводната война съ 8 месеца по-рано, победата презъ 1918 година щѣше да бжде сигурно наша.

Но историята на подводника не е тѣй малка. Идеята за него, въпреки че презъ 19 вѣкъ не бѣше реализирана, е даже много стара. Александъръ Македонски е билъ измислилъ корабъ, който да се потопява и да плува подъ водата, а Аристотелъ пише за единъ подводникъ, който е билъ употребенъ презъ време на обсадата на Тиръ — финикийско пристанище. Той говори даже за апаратитѣ, чрезъ които водача му е получавалъ въздухъ отъ атмосферата — единъ дългъ чорапъ, подобенъ на хобота на слонъ. Малцина може би знаятъ, че една отъ най-важнитѣ проблеми за подводника по-край тази за неговитѣ машини е била и тази за снабдяване на обслугата съ прѣсенъ въздухъ.

Дейността на подводникътъ презъ миналата Свѣтовна война е отбелязана съ интересната цифра 20,606 тона потопявания всѣки денъ въ първитѣ 7 месеца. Спомена за това е живъ въ ума на всички. Неговитѣ различни възможности като малъкъ защитникъ на пристанищата и брѣгветѣ и като корабъ за атака съ голѣмъ радиусъ на действие (следъ 1917 година германскитѣ подводници действаха край американскитѣ щати и блокираха



Новитѣ звукови подслушватели отириватъ и определятъ мѣстото на подводника

Ню-Йоркъ) направиха отъ него едно много ефикасно и много полезно оръжие подобно до нѣкъде на днешната авиация. Това създаде една нова и много трудна задача за другитѣ кораби. Естествено подводникътъ изисква единъ добре подбранъ и обученъ екипажъ, както и пилотитѣ на самолетитѣ, което е сжщо една твърде важна задача. Присъствието, обаче, на единъ силенъ подводенъ флотъ е като кошмаръ за противника, който не го остава нито за мигъ спокоенъ. Минитѣ и подводниците, това сж най-големитѣ врагове на корабитѣ на всѣкъде.

Конвойната система представлява известна защита срещу въздушнитѣ сили. Параванитѣ заедно съ мрежитѣ измислени презъ миналата Свѣтвна война представляватъ сжщо по-отдѣлно една слаба защита за корабитѣ отъ мини, а за защитата срещу подводниците сж били образувани специални противоподводни групи отъ рибарски кораби въоръжени съ мрежи, оръдия и противоподводни бомби, за да улавятъ и потопятъ подводника. Най-големата трудностъ, обаче, е билъ начинътъ, по който да се узнае кжде се намира подводникътъ. Затова сж били изнамитѣ така нареченитѣ апарати за подслушване. Единъ подводникъ намиращъ се потопенъ подъ водата не се вижда, но шумътъ му може да се чуе. Още презъ миналата Свѣтвна война върху принципа на разпространяване звука презъ водата бѣха построени апаратитѣ за звукоподслушването. Тогава преследващитѣ подводници наводни кораби, за да могатъ да чуятъ шума, който машинитѣ и винтоветѣ на подводника произвеждатъ въ водата, е трѣбвало отъ време на време да спиратъ своитѣ машини и да се заслушватъ. Това се налагало, защото шумътъ отъ тѣхнитѣ собствени мотори и отъ винтоветѣ имъ прѣчелъ на подслушвателнитѣ уреди. Подобни подслушватели, обаче, бѣха поставени и на подводницитѣ, и тѣ сжщо слушаха и когато на свой редъ заловеха въ своитѣ подслушвателни апарати шума отъ винтоветѣ на преследващитѣ ги кораби, спускаха се на морското дъно, спираха движението на машинитѣ и на винтоветѣ и така се спотайваха, до като опасността премине.

Въ сегашната морска война тия звукови подслушватели работятъ на съвършено другъ принцип. Тѣ сж толкова усъвършенствувани, че при тѣхъ всички машини на кораба свободно могатъ да работятъ и винтоветѣ да удрятъ въ водата, безъ да прѣчатъ на тѣзи уреди да откриятъ и опредѣлятъ мѣстото на подводника. Тѣзи нови апарати действуватъ по една съвършено различна въ сравнение съ тази на звуковото подслушване теория. Всѣки корабъ, преследвачъ на подводникъ, е снабденъ съ по единъ такъвъ апаратъ, съ помощта на който той може да предава въ водата единъ сигналъ съ много високъ тонъ. Лжчътъ отъ този сигналъ се разпространява по всички посоки. Ехото на сжщия отразено отъ корпуса на намиращия се нѣкъде подъ водата подводникъ се залавя обратно отъ единъ много чувствителенъ микрофонъ, поставенъ въ подводната частъ на сжщия корабъ. Това обстоятелство ни дава възможностъ да откриваме подводника независимо отъ шума, който произвеждатъ нашитѣ машини и затова нѣма нужда да ги спираме. Подобни апарати за откриване на германскитѣ подводници сж поставени и въ днешнитѣ английски преследвачи и могатъ да откриятъ присъствието на единъ подводникъ въ единъ кръгъ съ радиусъ една миля. Когато въ микрофона на преследвача се хване едно ехо, тамъ веднага се правятъ нѣкакви поправки, които ни даватъ



Германски подводникъ между предметитѣ отъ тонущо потопения отъ него корабъ

точната посока къмъ подводника, а корабътъ преследвачъ се насочва съ пълнен ходъ къмъ това мѣсто. Ако преследващитѣ сж два или три кораба, то микрофонътъ на всѣки единъ по отдѣлно залавя ехото отъ подадения сигналъ, отразенъ отъ корпуса на подводника, и тогава много лесно може да се опредѣли и мѣстото на сжщия. То ще бжде тамъ, кждето двата или тритѣ лжча се пресичатъ. Върху така опредѣлено мѣстото, два отъ преследващитѣ кораби се насочватъ съ пълнен ходъ и хвърлятъ известенъ брой водни бомби, за да унищожатъ или най-малкото повредятъ открития подводникъ.

Наблюдението отъ въздуха съ самолетитѣ ограничава сжщо така до известна степенъ свободното действие на подводницитѣ. Така напримѣръ, когато морето е тихо и водата топла, самолетътъ може много лесно да забележи единъ подводникъ и то на сравнително голѣма дълбочина. Въ условия малко по-неблагоприятни, при вълнение, при подходящо боядисване корпуса на подводника, при неблагоприятно освѣтление на морската повърхностъ наблюдението се затруднява извънредно много. Откриване на подводницитѣ чрезъ подслушване отъ въздуха, макаръ и по-неблагоприятно отъ това въ водата, е напълно възможно, но на дълбочина не по-голема отъ 10—12 метра. Присъствието на самолетитѣ, оглеждащи морската повърхностъ, има голѣмо морално въздействие върху обслугата на подводницитѣ, особено когато подводникътъ е въ подводно състояние и откриването на самолета стане отъ взрива на една близко паднала внезапно до него бомба.

Изъ Живота и дейността на организацията

1) По случай деня „Св. Царъ Борисъ“ — Тезоименния денъ на Н. Величество Царя, — сж размѣнени следнитѣ телеграми:

Александъръ Маноловъ
Председателъ на Българския народенъ
морски сговоръ
Варна

Вамъ и на членовѣ на Сговора сърдечно благодаря за любезнитѣ поздрави и хубавитѣ пожелания, които изпращате по случай именния ми денъ

Царьтъ

Негово Величество Царя
София

Морска България, върна на Ваше Величество, своя покровителъ, въ дни на върховни усилия, като Ви честити Тезоименния денъ, пожелава вседушно Богъ да Ви дарува сила, за да изведете Отечеството победоносно и обединено.

Александъръ Маноловъ
Председателъ на Българския
народ. морски сговоръ

2) По случай назначаването за директоръ на печата на пълномощния министъръ **Георги Серафимовъ**, нашъ добъръ съидейникъ и приятелъ, между сжщия и председателя на Българския народенъ морски сговоръ сж размѣнени следнитѣ телеграми:

Александъръ Маноловъ
Председателъ Морски сговоръ — Варна

Вамъ и на дейцитѣ отъ Морския Сговоръ благодаря сърдечно за честиткитѣ, като оставамъ вѣренъ приятелъ на българската морска идея; пожелавамъ успѣхъ на дѣлото на Българския морски сговоръ.

Серафимовъ
Директоръ на печата

Директоръ на печата
Пълномощенъ министъръ **Георги Серафимовъ**
София

Дейцитѣ на Морския сговоръ се радваме, че постѣтъ директоръ на печата е повѣренъ Вамъ, голѣмия приятелъ на българскитѣ морски идеи. Като Ви честитимъ, пожелаваме здраве, за да отдадете силитѣ си за доброто на родината.

Председателъ **Александъръ Маноловъ**

3. Габрово. Главното управително тѣло въ засе-

сбрание на членовѣтѣ му, състояло се на 1 мартъ т. г., а именно:

а) Управително тѣло:

председателъ — Христо Цончевъ, учителъ въ Механич. техническо училище
подпредседателъ — Константинъ Тепавичаровъ, търговецъ
секретаръ-каснеръ — инженеръ Любенъ Ангеловъ

Светници:

Д-ръ П. Вуцовъ, лѣкаръ
Иванъ Д. Калпазовъ, индустриалецъ
Андрея Ивановъ, директоръ д-во „Петролъ“
Илия Г. Пецовъ, търговецъ

б) Провѣрителенъ съветъ:

Минко Ив. Пенчевъ, чиновникъ фабрика „Успѣхъ“
Емилъ Корназовъ, чиновникъ Б. н. банка
Христофоръ Стомоняковъ, индустриалецъ

4) **Видинъ.** Още е прѣсно въ паметъта на населението въ Църството катастрофалното наводнение, което сполетѣ гр. Видинъ презъ м. мартъ миналата 1942 година. Причиненитѣ материални вреди и загуби, възлизали на милиони левове и изразени въ разрушени много здания, въ залѣни къщи и дюкяни, въ наводнени части домове и складове, бѣха обширно изнесени отъ българската преса. Въ книжка 3 на списанието ни „Морски сговоръ“, отъ м. мартъ 1942 г. бѣха дадени сжщо описания на трагичнитѣ преживявания, на каквито мѣстното население бѣше изложено. Обаче, ако всичко биде приключено съ сравнително малкъ брой човѣшки жертви — всичко 14 души, когато преждевременнитѣ и прѣкомѣрно голѣми принждания на водитѣ на р. Дунавъ, които заливайки 9/10 отъ жилищата на града и заплашваха гражданитѣ, жени и деца — даваха основания да се предполага, че жертвитѣ ще надвишатъ далечъ броя даже на стотина. — този сравнително благоприятенъ край на нещастieto се дължи на своевременното явяване въ помощъ на младежитѣ — гребци отъ спортния отредъ на Видинския народенъ морски сговоръ. Тѣзи младежи по свой починъ, безъ всѣкаква покана или изпомяне отъ когото и да било, веднага щомъ



Любенъ Ивановъ, който взе дейно участие въ спасителното дѣло презъ време на наводнението въ Видинъ данието си на 9 априлъ т. г. е утвърдило управителното тѣло и провѣрителенъ съветъ на габровския клонъ въ съставъ, както е билъ избранъ въ общото годишно



Картина отъ наводнението

се е съзрѣла опасността, първи се явяватъ на работа съ свонитѣ спортни лодки и още на 4 мартъ следъ обѣдъ сж заочнали своята спасителна работа, като най-

първо сж се втурнали да помагатъ въ „Бара-махале“, гдето първоначално водата е нахлула. Презъ ношъта на 4 срещу 5 мартъ, пакъ по личенъ починъ на гребцитъ сж били п у с т н а т и въ помощъ всичкитъ петъ лодки на Видинския клонъ на Сговора, които въ първитъ 36 часа сж надминали себе си и сж работили безъ общо ръководство, защото спасителното дѣло се е провеждало въ 5 различни посоки. Тѣзи младежи при голѣмъ рискъ за себе си сж спасили стотици жени и деца, както и цѣли семейства, въ най-опаснитъ мѣста на наводнения градъ. Имало е даже случаи, когато, веднага следъ изваждане на хората, сградитъ сж рухвали! Малкитъ лодки — „русалкитъ“ — сж минавали презъ прозорцитъ на наводненитъ къщи и сж спасявали хората, чакащи по стълбищата, като сж ги отвеждали до лодкитъ. Едва следъ 36 часа е пристигнала държавна помощъ съ понтонитъ, но и тогава сжшитъ младежи не сж отишли да си почиватъ, а — поздравяли добре града и като добри плувци и гребци, сж застанали като кормичи на понтонитъ.

Тѣхната безупрѣчна и всеотдайна дейность въ случая е била правилно преценена отъ самитъ спасени, които единогласно сж казвали: „*Сега разбрахме цената и ползата на Морския сговоръ*“.

Усилията, които сж били положени отъ Българския народенъ морски сговоръ въ Видинъ за подготовката на младежитъ, та да не се боятъ и бѣгатъ отъ водната стихия, а да привикнатъ и работятъ при такава обста-

новка, сж правилно оценени и голѣмитъ усилия отличени.

За неопенимитъ заслуги, които сж били проявени въ случая, Н. В. Царя е благоволил да награди деветъ отъ най-храбритъ въ случая младежи съ „медаль за спасение на погивающи“, като и едновременно е отличилъ съ сребренъ медаль Видинския клонъ на Морския сговоръ въ лицето на енергичния му председателъ, полковникъ о. з. г. Рашко Бораджиевъ, за умѣлата му разпоредителность при подготвяне на отредницитъ отъ гребния отдѣлъ, както и за възпитането имъ въ хуманность и саможертвувателность.

Ние съ гордость изтъкваме заслуженото отличие на поменатитъ пс-долу гребци, на които видинци дължатъ искрення благодарность за спасяването на голѣмъ брой свои съграждани. Имената на тѣзи деветъ скромни и безкористни спасители, дѣлото на които трѣбва да послужатъ за примѣръ и назидание на гребцитъ и въ другитъ клонове на Б. н. м. сговоръ, а имената имъ да се запомнятъ, сж:

- 1) Антонъ Кириловъ Гроздановъ
- 2) Богданъ Атанасовъ Минковъ
- 3) Димитъръ Ив. Димитровъ
- 4) Пенко Вѣлчевъ Вѣлчевъ
- 5) Иванъ Асеновъ Гергиевъ
- 6) Петко Николовъ Тодоровъ
- 7) Симеонъ—Богомилъ Ев. Тоушекъ
- 8) Цони Илиевъ Ненковъ и
- 9) Любенъ Ив. Ставревъ.



Плѣвенската лѣтна детска морска колония на плажа въ Варна

С ѡ д ѣ р ж а н и е:

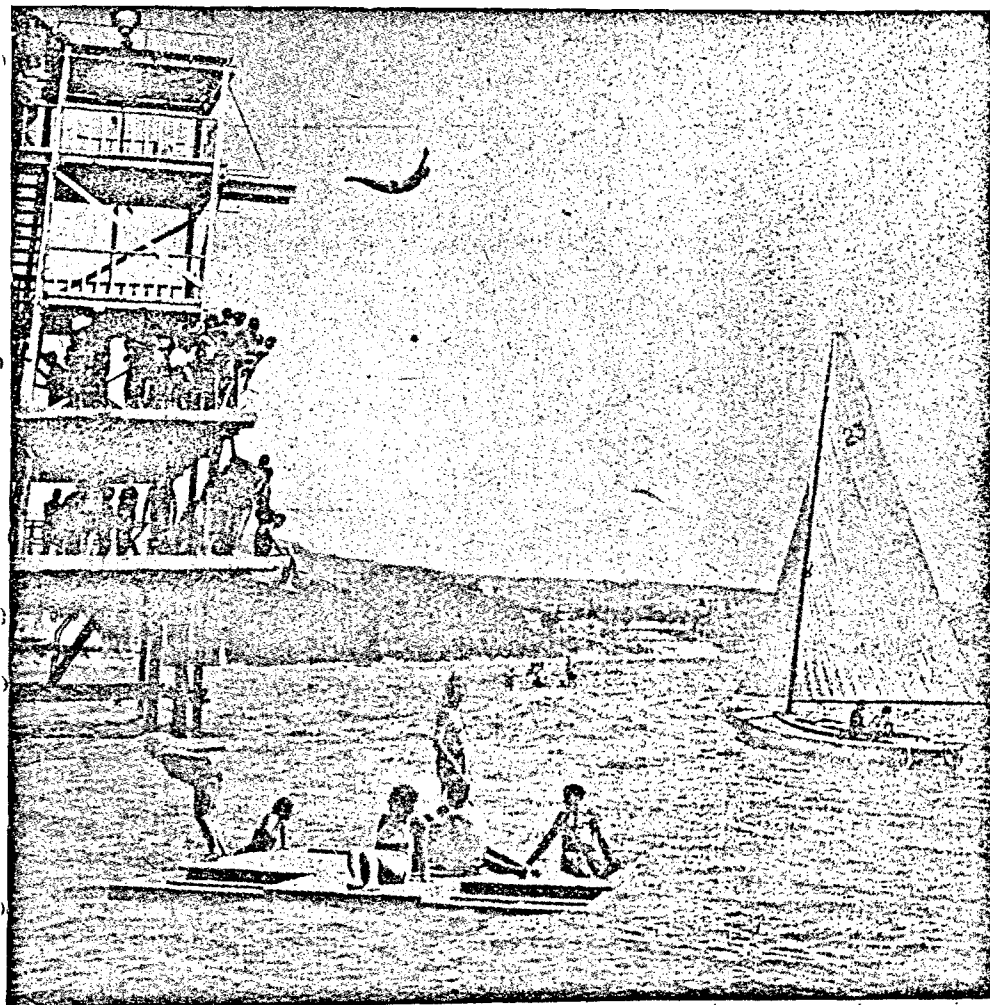
1. Водниятъ спортъ — Ал. Маноловъ, 2. Германскитъ подводници и свободата на моретата — А., 3. Великиятъ адмиралъ Дьоницъ, 4. Борбата въ свѣтовнитъ морета — Куюджуклиевъ, 5. Гвадалканаръ — Ку, 6. Заграднитъ минни въ сегашната морска война — В. П., 7. Развитието на военното корабостроене въ срѣднитъ вѣкове — В. Кутевски, 8. Морски новини, 9. Миносъбирачи — С. Н. Ивановъ, 10. Първото сражение — мич. К. Пачевъ, 11. „Крадетъ на морето“ — В. Д., 12. Действията по море презъ ноемврий и декемврий 1942 г., 13. Нѣкои отъ тайнитъ на морската война — Мичманъ отъ флота, 14. Изъ живота и дейността на организацията.

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

Посетете Варна

Посетете Варна

ЦАРИЦАТА на ЧЕРНО МОРЕ



ЕДИНСТВЕНИЯТ
ПО СВОЕТО
МЪСТОАХОЖДЕНИЕ
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 лѣковитостъ

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

Намаление за пътуване по Б. А. Ж. презъ сезона.

Чулни околности за екскурзии и излети, красива природа.

Всѣкъкви концерти обѣдъ и вечеръ въ морското казино. ДАНСИНГЪ-БАРЪ

Устройваме морски тържества и забави.

КУРОРТЪ „СВ. КОНСТАНТИНЪ“

Прелестно кѣтче край морския брѣгъ за истинска почивка и отмора.

Плажъ — морски топли и студени бани.

Първокласенъ ресторантъ.

Джазъ.

Дансингъ.

Хотелътъ ремонтиранъ.

Стантѣ снабдени съ течаща изобилна вода.

Ангажиране стантѣ предварително.

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

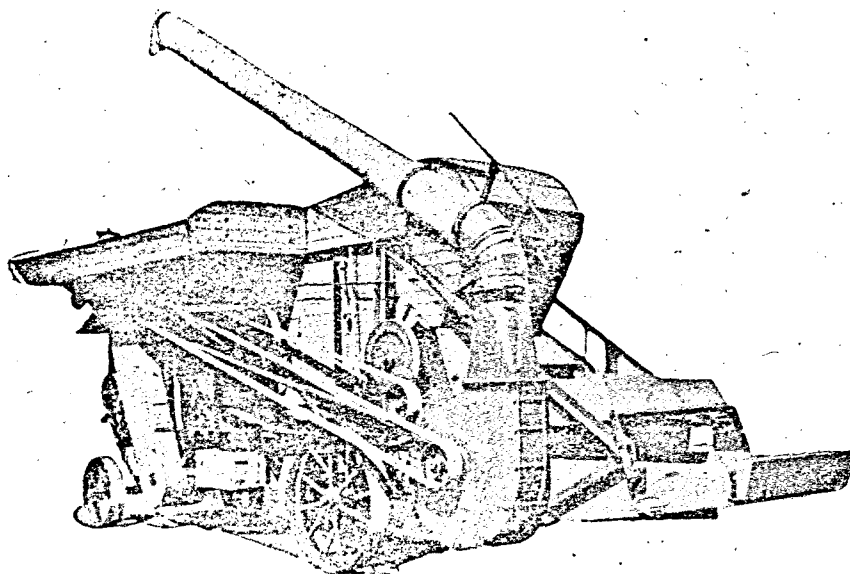
ЗА ВСИЧКИ СВЕДЕНИЯ, АНГАЖИРАНЕ НА СТАИ И ДР. ОТНАСЯЙТЕ СЕ ДО КУРОРТНА ДИРЕКЦИЯ —
ВАРНА. ТЕЛЕФОНЪ № 22-97.

МАШИНА ФАБРИКА Е. МЮЛХАУПТЪ & СИНЕ

Основана въ 1907 год.

РУСЕ

„EMAD 42“ - 36 и 42 ЦОЛА



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

Най-добре пригодената вършачка за българските условия.

ДЪРЖАВНИ МИНИ

КАМЕНОВЪЖЛЕНА МИНА ПЕРНИКЪ

Търговски отаѣлъ

Счетоводно отѣление № 55435

28 февруарий 1943 год. — ПЕРНИКЪ

ДО

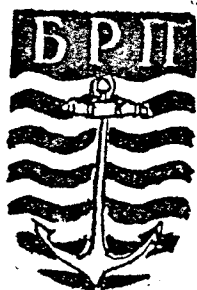
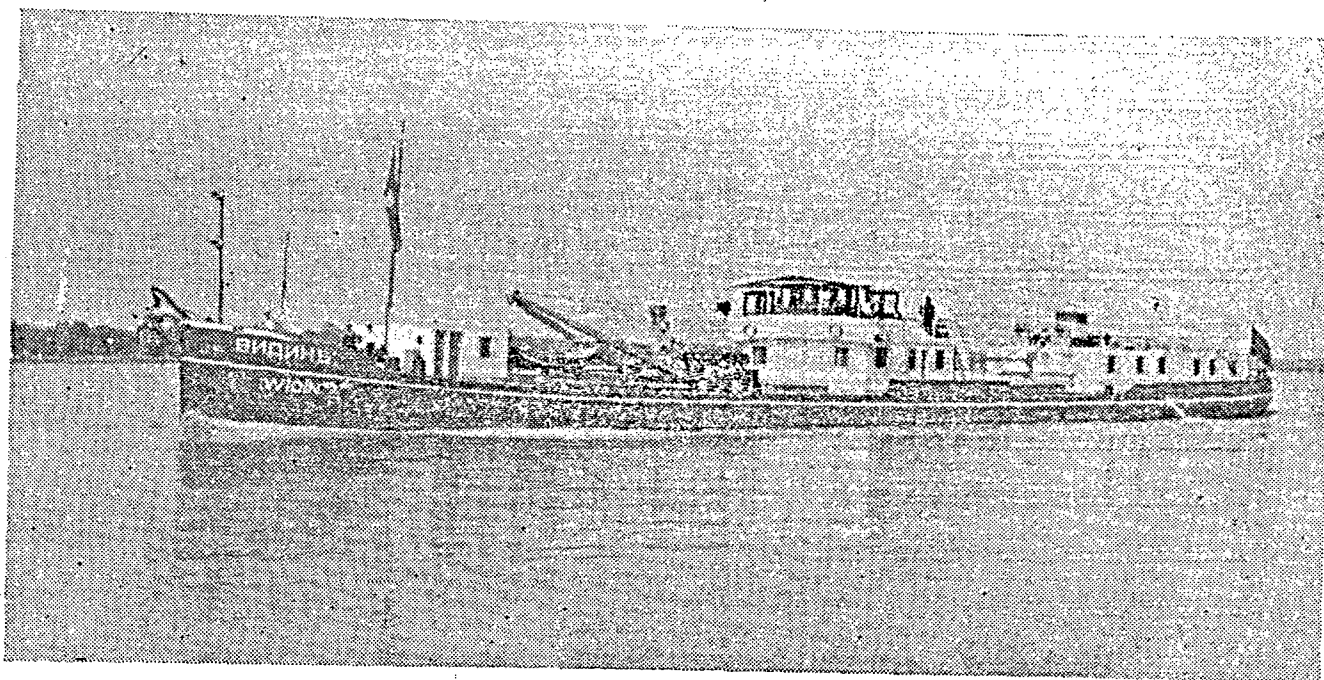
ВСИЧКИ КЛИЕНТИ НА ВЪЖЛИЩА
И БРИКЕТИ

Държавните мини съобщаватъ, че поръчките за въжлища и брикети, начиная отъ 1 мартъ 1943 год. се изпълняватъ при следните цени:

Качества въглища и мини	Цени за тонъ, франко вагонъ мината			Качества въглища и мини	Цени за тонъ, франко вагонъ мината		
	За индустрия и дър- жавни учреждения	ЗА ОТОПЛЕНИЕ			За индустрия и дър- жавни учреждения	ЗА ОТОПЛЕНИЕ	
		Търговци, частни ин- дустрии и персоналъ при държавните учреж- дения	пострадали отъ войните			Търговци, частни ин- дустрии и персоналъ при държавните учреж- дения	пострадали отъ войните
	Л С В А				Л С В А		
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. Пангевонъ 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				

Горните цени влизатъ въ сила отъ 1 мартъ 1943 година и се прилагатъ за поръчките, които сж постъ-
пили по тази дата както и за тѣзи отъ нѣж

Българско рѣчно плаване - Русе



Б Ъ Л Г А Р И,

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

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

Използувайте всѣкидневнитѣ корабни товаропѣтнически 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 товаропѣтнически кораби на Б. Р. П.

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

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

За Вашитѣ стоки сж на разположение и влѣкачитѣ и шлеповетѣ на Б. Р. П. За пѣтуване или за превозъ на стоки по Дунава отнасяйте се до:

Дирекцията на Българското рѣчно плаване — Русе

Телефони 23-87 и 24-92

Телеграфически адресъ: РѢЧНОПЛАВАНЕ

Българско Търг. Параходно Д-во

— В А Р Н А —



Б Ъ Л Г А Р И,

Подкрепяйте редовното корабоплаване! Въ мирно време търговският 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. Пътническа — стокова линия на българското крайбрежие.
2. Пътническа — стокова линия до пристанищата на Палестина и Египетъ.
3. Пътническа — стокова линия до Анверсъ и всѣко западно европейско пристанище на Континента и Англия при достатъчно товаръ.
4. Лѣтни туристически пътувания до Цариградъ и обратно.
5. По споразумение може да се отправи параходъ до всѣко пристанище на Черно и Срѣдиземно морета.

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