

# МОРСКИ СТОВОРЪ



XVII година

ОКТОМВРИЙ 1940.

# Българска Земедел. и Кооперативна Банка

**НАРОДНО УЧРЕЖДЕНИЕ**

за

**ЗА ОБСЛУЖВАНЕ СЪ КРЕДИТЪ БЪЛГАРСКОТО  
СТОПАНСТВО И КООПЕРАЦИИ**

**Основано въ 1864 година.**

**Преустроено въ 1879, 1904 и 1934 год.**

**КАПИТАЛЪТЪ Е НЕОГРАНИЧЕНЪ**

Въ края на всѣка операционна година къмъ собственитѣ банкови  
срѣдства се прибавя и цѣлата чиста печалба.

**ОБСЛУЖВА СЪ КРЕДИТЪ:**

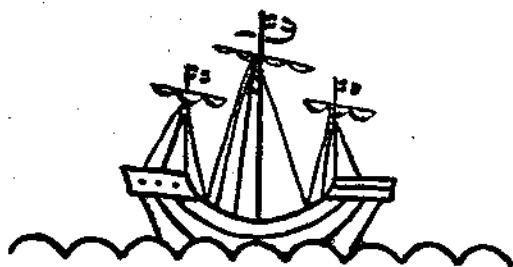
Земеделскитѣ стопанства, земеделскитѣ кредитни и кооперативни потребителни  
сдружения, тѣхнитѣ съюзи и воднитѣ синдикати; занаятчийтѣ и занаятчийскитѣ  
кооперации; популярнитѣ банки и тѣхнитѣ съюзи.

**ИЗВЪРШВА:**

Всички банкови операции, приема спестовни влогове, срочни и  
безсрочни, при най-износни условия.

**Седалище и управление въ София**

10 клона и 48 агенции въ всички производителни, земеделски  
градове и села, 250 популярни банки въ цѣлата страна, които  
извършватъ влогово-акредитивна служба. Постоянна кооперативна  
изложба въ София.



# МОРСКИ СГОВОРЪ

ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

Година 17.  
Варна, септември 1940 год.

Урэнда  
Книжовно-просвѣтниятъ отдѣлъ

Брой 7.  
Гл. редакторъ В. Паспалеевъ



Н. Ц. В. Престонаследникътъ Симеонъ Князь Търновски  
по случай Тезоименния му день на 14 септември

Ал. Маноловъ.  
Председателъ на Г. У. Т. на Б. н. м.  
сговоръ

## ЩАСТЛИВИЯТЪ СЪБОРЪ

Шестнадесетиятъ редовенъ съборъ на Българския народенъ морски сговоръ, който обхващаше двугодишното отчитане за 1938/39 година, стана на 7, 8 и 9-й септември въ Перникъ.

Тоя съборъ ще остане за организацията ни паметенъ, защото освенъ най-доброто другарско сърдечно посрещане отъ членоветъ на тамошния клонъ, управата на минитъ и перникското гражданство, за което сме признателни и благодарни, той демонстрира блестяще по начина на своята работа: единомислието и единодействието на ратниците на българското море по голъмитъ въпроси на морска България. Хвала имъ!

Ний наричаме тоя съборъ щастливия, защото съвпадна съ датата на подписване на спогодбата въ Крайова, за връщане на Южна Добруджа къмъ майката отечество.

И какъ да не се радваме, когато голъма частъ отъ нашитъ свидетелници сж и сподвижници на добруджанската епопея презъ европейската война—по море, Дунава и суша?

Защо да не го наречемъ щастливия, когато хармониката на българскитъ бръгове се разтегна, и черноморскиятъ ни бръгъ се удължи съ 90 км., а дунавскиятъ съ 80 км.?

Нали Б. н. м. сговоръ отъ основаването си и до днесъ непрестанно работи за Добруджа, тамъ, където бѣ мълката на българското царство, тамъ, където Аспарухъ, преминалъ Дунава съ лодки и плотове, постави основата на българщината?

Движейки се на югъ, българскиятъ царъ вижда въ отдалъсно Дунава и отлъво Понта Евксински, чувствувалъ е той, че тия две стихии сж неговата опора; гледалъ ги е; внушавалъ е и на боляритъ си да ги гледатъ и още въ Онгъла имъ завещалъ да ги пазятъ, като щастливи съжителници на новото царство.

Това е заветътъ на Аспаруха, и това неуклонно ще следва сговорътъ ни, защото при море

и Дунавъ ще има щастлива България, иначе по-добре да не живѣемъ!

Ето защо намъ е скъпъ и заветътъ на Царя-отецъ: „Българи, обичайте морето, пазете вашитъ бръгове!“

Но следвайки царствения пътъ, наследниците на Аспаруха, колкото отиваха по-наоугъ, толкова виждаха предопредѣлението на съдбата за излаза на Бѣло море, за което великиятъ Симеонъ води дълги и непрестанни борби и напои полетата на Тракия съ скъпа кръвъ; и това завещание на прадедитъ и жертвитъ отъ балканската война, които ни оставиха Бѣломорието, вдъхновяваше сговора още отъ първия денъ на неговата дейност. Така че съ участието на наши политици, учени, военни, журналисти и моряци успѣхме да канализираме едно всеобщо българско разбиране за бѣломорския излазъ.

Това е вториятъ етапъ на нашето близко бъдеще; това не е само едно себично стремление; това е месианство и за народитъ и за странитъ, които се намиратъ северно отъ насъ; защото България винаги е била човѣчна и лоялна съседка и съ тия си качества тя ще имъ служи приятелски и за тѣхната възможностъ да ползуватъ естествено свободното Сръдиземно море. Тѣхенъ дългъ е да ни бждатъ въ помощъ; противното е противно на собственитъ имъ интереси. Това не е и въ интересъ на нашитъ южни съседи, съ които искаме да живѣемъ въ пълно приятелство на основата всѣкому своето, защото западнотракийскиятъ апендиситъ бѣ създаденъ за раздори на Балканитъ, а не за човѣшка и стопанска връзка.

И така, щомъ като на България предстоятъ още много важни събития за придобиването на Бѣломорието, дейцитъ на Б. н. м. сговоръ ще трѣба да утврдитъ своитъ усилия за нови дѣла и нови жертви въ полза на отечеството!

Само така ще очакваме, че Царѣтъ-морякъ Борисъ III, нашиятъ върховенъ покровителъ, ще бжде не само освободителъ на Добруджа, но и на българското Бѣломорие!



Мичманъ отъ Флота

## Борбата за Великия океанъ

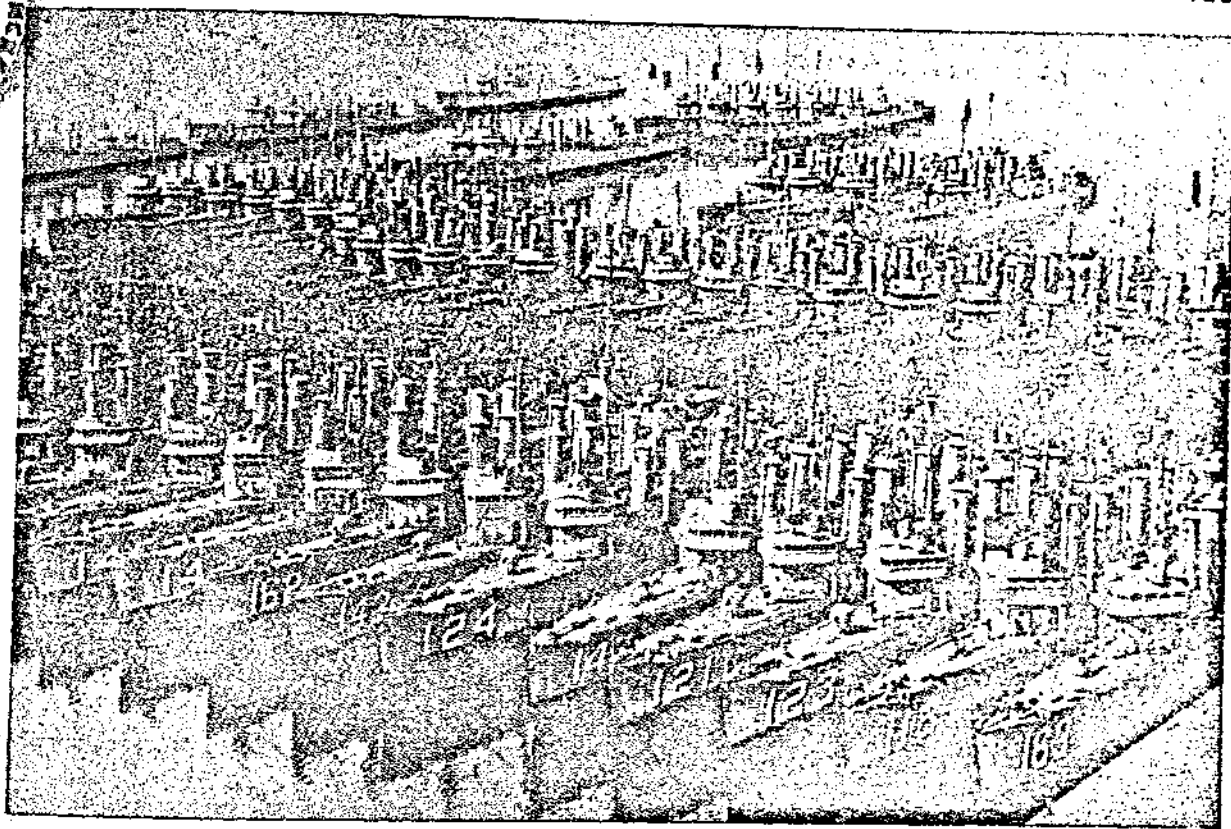
Преди петдесетъ години се започна единъ „новъ томъ отъ свѣтовната история“. Въ настоящия моментъ, когато събитията въ Европа нарастватъ все повече и повече, въ Далечния Изтокъ се разрешава единъ извънредно важенъ въпросъ: въ чии ръце да се намира този „новъ томъ“? Неговиятъ притежателъ би ималъ решающа роля въ свѣтовната история поне за нѣколко десетки години. „Новиятъ томъ“, за който става дума, е Великиятъ океанъ.

Единъ отъ най-главнитъ фактори, които иматъ решително значение за съществуването и преуспѣването на отдѣлнитъ народи въ историята, е била и си остава борбата между народитъ за владѣ-

нето на морето т. е. борбата за господство надъ най-удобнитъ пътища за съобщения. Тази борба е започнала още въ началото на свѣтовната история и малко помалко отъ закрититъ морета се е пренесла и въ океана.

Така, най-напредъ се е водила борба за завладяването на Егейското море и пътищата за съобщения презъ него къмъ Черно море (походътъ на аргонавтитъ и троянската война). Следъ това иде многовъковната борба между Римъ и Картагенъ, Пуническитъ войни, войнитъ между Венеция и Турция, между Англия и Испания за господство въ Сръдиземно море.

Въ края на XII вѣкъ великата борба, която е



Американски изтребители

и център на световната история, се пренася на Атлантическия океан. Състезават се испанци с португалци, следъ тях холандци с испанци, англичани с холандци и испанци и т. н. Многовековната борба за владѣнето на океана довела до съзнанието за свобода на моретата. Към края, обаче, на XIX вѣкъ малко по-малко борбата отново се разрастнала и надъ просторитѣ на Тихия океанъ.

Въ началото на XVI вѣкъ, когато испанецътъ Васко Нуньес де Балбоа открилъ отъ върха на една палма въ панамския провлакъ безкрайното пространство на океана на изтокъ, Тихиятъ океанъ е представлявалъ тайна за европейцитѣ. Наистина великитѣ мореплаватели като Магеланъ въ XVI вѣкъ, Кукъ, Буженвалъ, Лаперузъ, Блей, Ванкуверъ, Крузенщернъ и Литке сж пребродили и този океанъ, но въпреки това тази обширна тайнствена водна пустиня останала непозната за европейцитѣ почти до началото на XIX вѣкъ. Най-знаменититѣ почти до началото на XIX вѣкъ. Най-знаменититѣ морски романи били тѣзи, въ които действието се разигравало именно въ просторитѣ на този океанъ. Въ XVIII вѣкъ цѣла Англия е била повдигната на кракъ отъ „формозецъ“ Псалманазаръ, който написалъ една извънредно интересна книга за чудесата на своята родина, въ която авторътъ въ сжщностъ никога не билъ, и чието описание било чисто негова фантазия.

Въ XIX вѣкъ, до началото на 70. година, станали много удивителни приключения върху тайнственитѣ острови на неизвестния океанъ. Суецкиятъ каналъ открилъ новъ краткъ пѣть къмъ Великия океанъ. За да се отиде отъ Европа въ него, нѣмало вече нужда да се обикаля цѣла Африка. Почти въ сжщото време, когато е билъ прокопанъ Суецкиятъ каналъ, билъ построенъ и желѣзниятъ

пѣть отъ Ню-Йоркъ до Санъ Франциско, а следъ това и канадскиятъ желѣзенъ пѣть отъ Атлантическия до Тихия океани.

Четвъртъ вѣкъ по-късно бѣ прокопанъ и Панамскиятъ каналъ, който направи чудовищното и магическо обръщане на американския материкъ на 180°. Каналътъ като приказенъ магьосникъ превърна могъщата атлантическа държава въ тихоокеанска; превърна я въпреки почти стихийнитѣ повеления, понеже по силата на своето исторически и географически сложило се развитие, особенитѣ навигационни свойства на крайбрѣжието, разпредѣлянето на минералнитѣ богатства, пригаждането на фабричната промишленостъ и т. н. — Съединенитѣ Щати винаги сж били атлантическа държава, а съвсемъ не океанска.

Това обръщане произведе грандиозна пертурбация не само вътре въ самата страна, но и вънъ, като породило мощенъ комплексъ отъ нови интереси, а следователно и новъ стимулъ за борба.

Като съкрати съ цѣли хиляди километри разстоянието отъ Ню-Йоркъ до най-важнитѣ търговски пунктове въ океана, каналътъ решително наруши въ полза на Съединенитѣ Щати установеното тукъ търговско равновесие: Япония, Китай, Индия, Австралия, Южна Америка каточе се отдърпнаха отъ Европа и се приближиха къмъ Ню-Йоркъ.

Надвисна онзи зловещъ призракъ, за който токущо споменахме.

На островитѣ, разположени близо до източнитѣ брѣгове на сжщия океанъ, живѣе единъ отъ най-честолюбивитѣ и воинствени народи, при това и извънредно талантливъ. Този народъ, стѣсненъ на своитѣ острови, гледащъ съ завистъ на безкрайнитѣ територии, завзети отъ другитѣ, е японскиятъ.

До края на сѳѳовната война безбройните острови въ Великия океанъ бѳха завзети отъ Холандия, Англия, С. Щати, Франция и Германия. Преди започването на войната стана ясно, че за владѳенето на Великия океанъ се явява и единъ новъ претендентъ. И да защити Индия отъ него, Великобритания построи силната морска база въ Сингапуръ.

Съединените Щати, които сѳщо почувстваха интереситъ си застрашени, построиха извънредно силната морска база на Хавайскитъ острови. Великата американска република говори за миръ, а между това въ видъ на страшенъ облакъ, надигащъ се надъ източната частъ на Великия океанъ, морската база на Хавайскитъ острови се разраства и укрепява все повече и повече.

Следъ свършването на сѳѳовната война Марианскитъ, Каролинскитъ и Маршалскитъ острови, които принадлежахъ дотогава на Германия, бѳха дадени подъ протектората на Япония. Това бѳ на правено подъ предлогъ, че е необходимо да се повдигне самосъзнанието на населяващите ги диваци, следъ което да се предаде управлението на самитъ тѳхъ. Но на Япония съвсемъ не ѳ бѳ до просвѳщаване на дивацитъ, тя се интересуваше не отъ тѳхъ, а само отъ островитъ, на които живѳеха тѳ. Скоро следъ свършването на войната тѳзи германски острови, заети отъ Япония, бѳха превърнати въ силно укрепени морски

бази, а отъ Токио се отговори, че по никой начинъ не може вече островитъ да се отстъпятъ никому, тѳ като тѳ представляватъ за империята жизнено пространство, което ѳ осигурява безопасността.

Трѳбва да напомнимъ, че Марианскитъ, Каролинскитъ и Маршалскитъ острови (общо около 1400) сѳ разположени така, че образуватъ една голѳма преградна стена, приблизително въ срѳдата на Великия океанъ, между Азия, Америка и Австралия. И ако Япония е днесъ достатъчно силна, то укрепенитъ Мариански и Каролински острови показватъ желанието ѳ да господствува надъ пѳтищата за съобщения между Азия, Австралия и Америка. Трѳбва сѳщо да се отбележи, че базитъ на Марианскитъ и Каролинскитъ острови, представлява единъ „клинъ“ вмѳкнатъ между Филипинскитъ острови и Северна Америка. Укрепленията на Марианскитъ и Каролинскитъ острови означаватъ сѳщо, че Австралия може да бѳде отрѳзана отъ Сингапуръ.

Войната въ Европа и изненадитъ, които тя носи за утрешния день, заставятъ Япония да бърза съ приключването на войната въ Китай.

Неотдавнашните декларации на нейното правителство за сѳдбата на Холандска Индия, и въ отговоръ на това, предвижването на американския флотъ въ тази посока, показва, че борбата за владѳенето на Великия океанъ отново влиза въ решителна фаза.

69

Лейтенантъ В. Паспалевъ

## Морска война, стопанство и стратегия

Втората война въ Западна Европа се отличава съ това, че се води главно на стопанския фронтъ. И дветъ страни се стремѳха да подготвятъ постигането на стратегическата целъ на войната посредствомъ разстройването на неприятелското стопанство, т. е. стараяйки се да разстроятъ неприятелския тилъ.

Отъ военно гледище воденето на стопанската война се извършва чрезъ операции по съобщителнитъ пѳтища на противника, блокада и борбата съ нея. Морскитъ театри въ условията на стопанската война иматъ първостепенно значение, и флотитъ на воюващите страни има да решаватъ главната стратегическа задача.

При тѳзи условия основните задачи на германския воененъ флотъ се свеждатъ къмъ следното:

1. Прекъсване на противниковитъ морски съобщителни пѳтища.
2. Прекъсване на превозването на неприятелскитъ войски презъ морето.
3. Защита на своитъ съобщителни пѳтища.
4. Защита на собственото крайбрѳжие отъ нахлуване на противника.
5. Съдействие на фланга на сухопѳтната армия.

Неизгодната германска стратегическа позиция на море, въ смисълъ на нейното военно-географско положение относно противника, постави предъ флота още една задача: борба за подобрене на стратегическитъ позиции, което и намѳри своето разрешение съ завземането на Дания, Норвегия, Белгия, Холандия и цѳлия френски брѳгъ на Атлантическия океанъ.

Задачитъ на английския флотъ могатъ да бѳдатъ формулирани така:

1. Защита на своитъ морски търговски съобщителни пѳтища, войскови превози на континента и Англия.
2. Защита на собственото крайбрѳжие отъ нахлуване на противника.
3. Съдействие на своята армия чрезъ действието на нейния флангъ откъмъ морето и изваждане на десантъ на неприятелския брѳгъ.

Ако сравнимъ така формулиранитъ възможни задачи на флотитъ на воюващите страни съ тѳзи задачи, които имъ бѳха възложени презъ време на войната въ 1914—1918 г., можемъ да намѳримъ нѳщо много общо. Сѳщата борба за съобщенията, сѳщата заплаха за стоварване на десантъ, сѳщата блокада отъ страна на Англия срещу Германия, сѳщото превозване на войски презъ английския каналъ. Но имаме и сѳществени отличия. На първо мѳсто тѳ се отличаватъ въ свършено друго положение на Германия, която не само че нѳма източния фронтъ, както това бѳше презъ 1914—1918 г., но напротивъ намира се въ приятелски връзки съ своя могѳщъ съседъ, Съветския съюзъ. Така че съвременна Германия не може да бѳде изолирана само чрезъ морската блокада. Второто отличие се заключава въ свършено различното съотношение на силитъ на море, въ сравнение презъ 1914—1918 г.

Ако тогава английскиятъ флотъ бѳше само два пѳти по-силенъ отъ германския, и последниятъ освенъ това бѳше свързанъ съ операциитъ въ

Балтийско море срещу руския флотъ, то въ началото на текущата война Англия има подавяващо преимущество въ силитѣ по отношение на Германия. Срещу 15 английски линейни кораба и 30 линейни кръстосвача, 7 хвърчилоносача, 15 тежки и 50 леки кръстосвача, повече отъ 150 флотилова-дача и торпедоносца и 55 подводника, германският флотъ можеше да противопостави въ началото на войната само два линейни кораба, 3 джебни кръстосвача, 2 тежки и 6 леки кръстосвача, около 35 торпедоносца и около 60 до 70 подводника, отъ които по-голямата частъ имаха водоизмѣстване по-малко 250 тона и около 500 т., а значително по-малка частъ повече отъ 700 т.

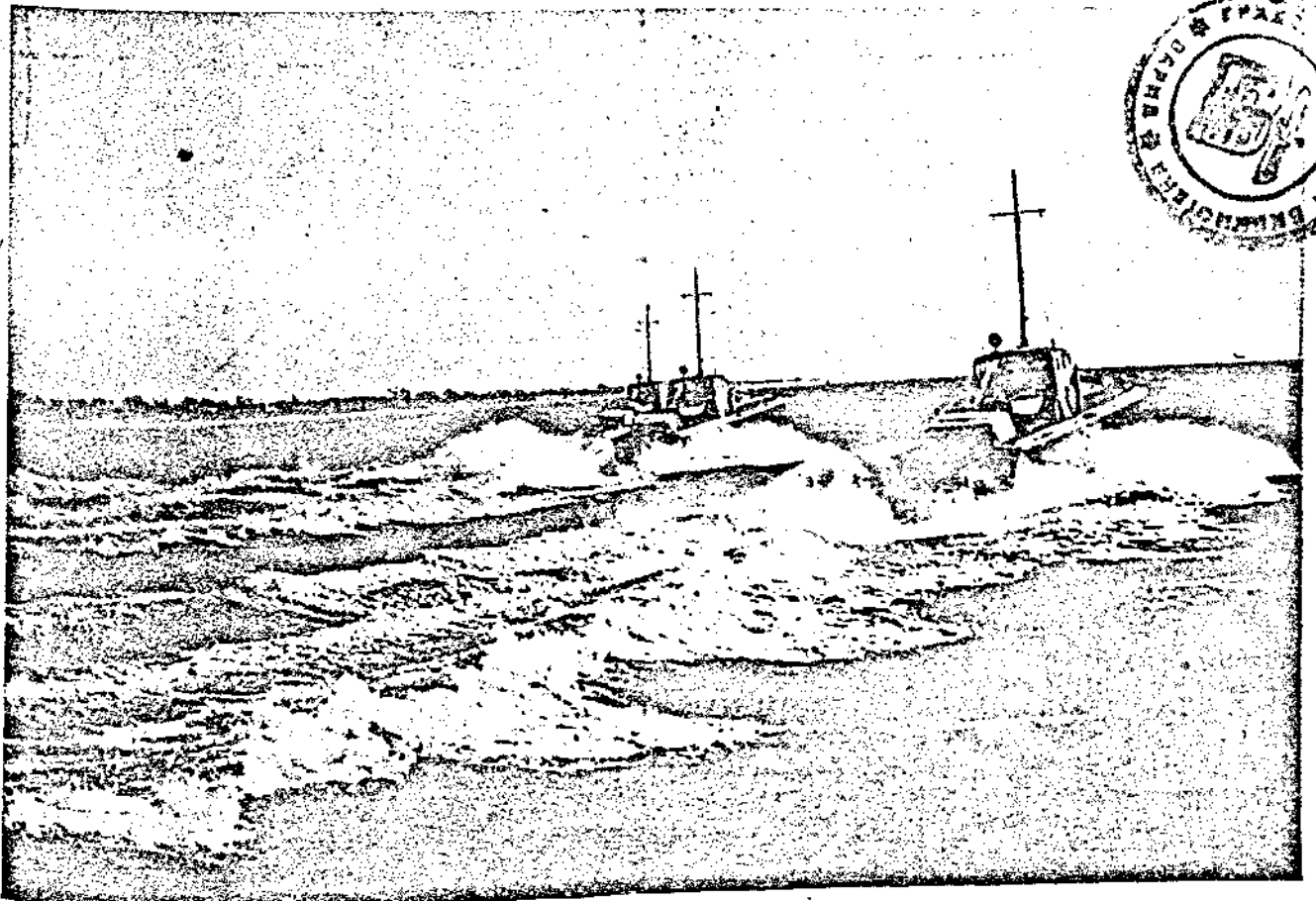
При такова състояние на силитѣ германският флотъ не можеше да си постави задачата за унищожение на неприятелскитѣ сили, макаръ и по части, до тѣхното изравняване, както това бѣ предвидено въ плана за действие презъ миналата война 1914—1918 г. Ето защо германският флотъ не можеше и не трѣбваше да иска морско сражение, тъй като за него бѣше трудно даже и при частенъ случай да организира преимуществото на силитѣ въ решителния моментъ. Оттукъ ето и отговорътъ на неговитѣ основни задачи, като главно действие на които се яви нападението на съобщителнитѣ пѣтища на противника, операции противъ неприятелскитѣ бази и минната война. По-малко значение имаха операциитѣ срещу превозването на неприятелскитѣ войски, тъй като въ първото полугодие на войната нѣмахме почти никакви

решителни действия на сухопѣтния фронтъ.

Въ второто полугодие на войната на германския флотъ вече се удаде съвмѣстно съ армията да изпълни една отъ най-важнитѣ задачи на германското командване за подобрение на своето стратегическо положение. Заемането на територията на Дания и части отъ територията на Норвегия облекчи извънредно германския флотъ въ неговитѣ задачи, както по прекъсване на противниковитѣ съобщителни пѣтища, така и въ борбата съ английската блокада. Заемането на тѣзи територии лишаваше наедно съ това Англия отъ единъ отъ нейнитѣ източници за хранителни продукти, съ което засили стопанската война срещу англо-френския блокъ.

Но какви резултати постигнаха воюващитѣ страни за половинъ година отъ войната?

Ако сждимъ по данни отъ чуждия печатъ, на Германия се удаде за този периодъ отъ войната да потопи 1,300,000 тона неприятелски и неутрални кораби. Въ войната презъ 1914 и 1918 г. между 1 октомврий 1914 г. и 1 май 1916 г., когато количествата на действащитѣ подводници и тѣхнитѣ методи на действие бѣха приблизително сжщитѣ, които и днесъ се практикуватъ, отъ германскитѣ подводници бѣха потопени 359 кораба съ общо водоизмѣстване 898,794 т. Отъ сравнение на тѣзи цифри се вижда, че въпрѣки новитѣ срѣдства за борба съ подводницитѣ и новитѣ методи на противоподводната отбрана, германският подводенъ



Английски торпедни лодки

флотът е имал по-голям успех, отколкото през войната 1914 — 1918 г.

Наистина, загубите в тонажа още далеч не са достигнали цифрите от миналата война, когато германските подводници водиха неограничената подводна война на всички театри.

Германското главно командване, обаче, е „изправило“ грешките, допуснати от командването на Кайзера в войната 1914—1918 г., когато Англия не се поставяше в качеството на главен противник, когато разрешението на войната се търсеше на сухопътния фронт, и когато подводниците не бяха използвани веднага на съобщителните пътища, а сжките се бяха оказали недостатъчни в началото на военните действия.

В началото на воденето на войната германските подводници се придържаха към положението, създадено от Лондонския морски протокол от 1926 г., който забранява потапянето на търговските кораби от подводници без предупреждение и без да се спаси обслугата и пътниците. Въоръжаването, обаче, на английските търговски кораби с артилерия накара Германия в края на м. февруарий 1940 г. да денонсира Лондонския протокол от 1926 г.

В Северно море започна неограничената подводна война, която също се отличаваше от неограничената подводна война през 1914/1918 г. с това, че последната не се разпростря по всички морета и океани и върху корабите на всички държави. В частност характерно е да се отбележи, сждейки по данни от печата, че до сега не е потопен нито един американски параход.

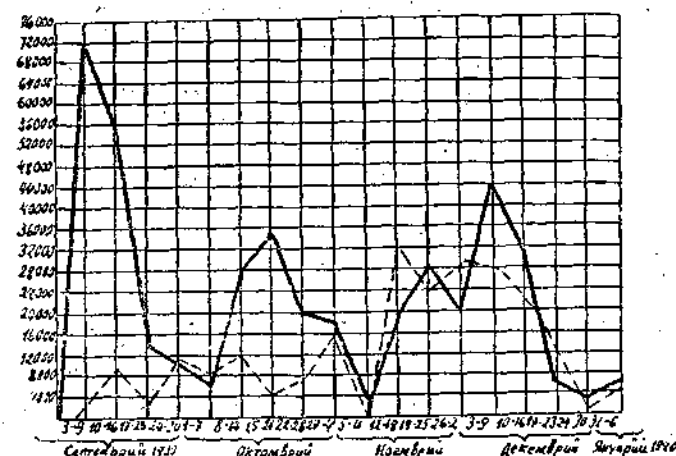
Германия е изучила и използва опита от миналата война.

Загубите на германски подводници за полугодие не са установени точно, тъй като съобщенията на двете страни са най-различни. Според английски сведения потопени са 43 германски подводника, а според германски — 11.

През време на войната 1914—1918 г. загубата на германските подводници се колебаеше в зависимост от степента на напрежението на подводната война. Така към 1 януарий 1915 год. Германия бѣ загубила 20 подводника; най-големите загуби се падат през 1915 год., когато са загинали 82 подводника, и през 1916 г., когато Германия е загубила 72 подводника. Като сравняваме тези цифри, се вижда, че през изтеклото полугодие загубата на подводници се приближава към цифрите от 1915 г. т. е. тъкмо в този период на войната, когато количеството на действащите подводници и начинът на тяхните действия бѣха подобни на сегашните.

Англиският журнал „Шипбилдинг ендъ шипинг рекорд“ в броя си от 28 януарий и от 21 март 1940 г. е помѣстил по-долу показаната диаграма за загубите на английския и неутрален корабен търговски тонаж по месеци за първото полугодие от войната. Надали можем да помислим, че английското списание може да преувеличи загубите в тонажа, защото съ това би дискредитирало цялата своя система на английската защита на съобщителните пътища. Напротив, можем да предполагаем, че показаните в диаграмата загуби са по-малки от действителните. В всеки случай, разглеждайки тази

диаграма, ни се дава възможност да направим някои предварителни заключения за характера на морските операции.



— Загуби на английския тонаж

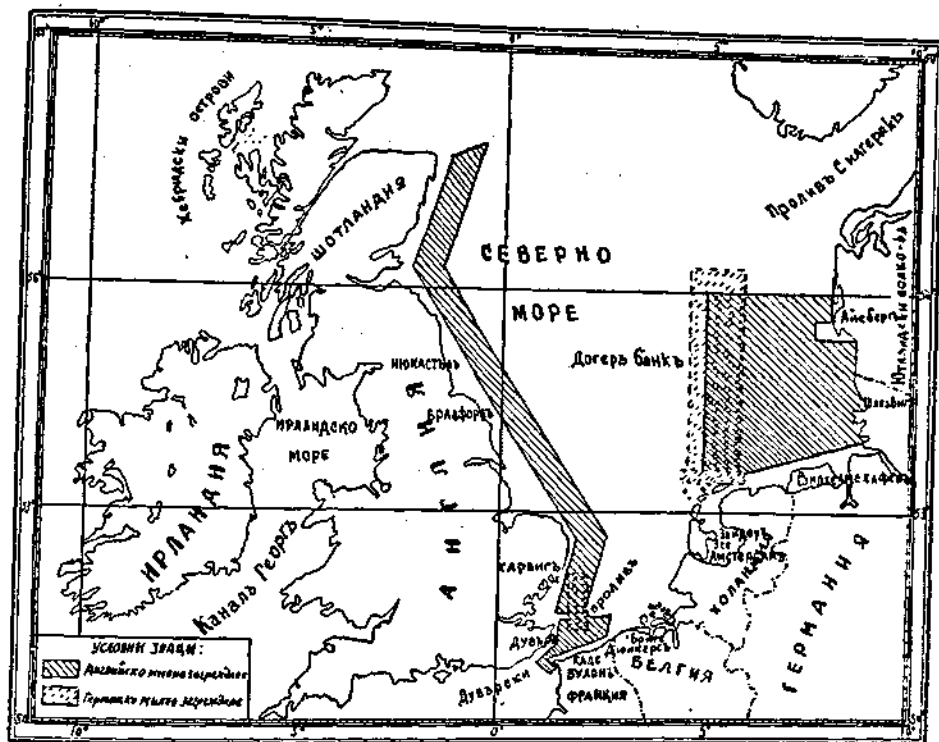
- - - Загуби на неутралния тонаж

През първите дни от войната (септември 1939 г.) на германския подводен флот се е удало да добие рекордната цифра в потопени английски търговски кораби в текущата война, повече от 72,000 тона. Този успех е нараствал в първите шест дни от войната, след които потапянията започват да спадат: към края на третата седмица на м. септември спадането достигнало до 13,000—14,000 тона и повече, а към края на първата седмица от октомври до 5,000 — 6,000 т.

Първоначалният и бърз успех срещу съобщителните пътища трябва да се обясни на първо място с предварителното, преди започването на войната, заемане на позиции от страна на подводниците. Този успех се обяснява също и с това, че движението на търговските кораби в началото на войната се продължава по основните, обикновени пътища и по мирновременните разписания. Най-сетне търговските кораби още не бѣха въоръжени, и англичаните още не бѣха развързали своята система за противоподводна отбрана.

Намаляването на загубите в началото на м. октомври може да се обясни с необходимостта от смѣняването на подводниците, които до тогава са били в морето, а така също, че към това време бѣ вече организирана конвойната система между Европа и Северна Америка и между Шетландските острови и Норвегия. Едновременно с това бѣ организирана служба с малки кораби кръстосвачи и хвърчилоносачи в Северно море, с база в Скапа Флоу и Фърт офъ форт.

Ако предположим, че новата смѣна на германските подводници е излѣзла в морето към края на м. септември — началото на октомври, то става съвсем ясно, защо по това време бѣха зачестили полетите на германските разузнавателни самолети над Северно море. Тѣ са имали задача да открият пътищата на търговските кораби, да разузнаят за движението на патрулните кораби, за да осигурят излизането и развъртането на подводниците. Ежедневно по това време се извършваха полети към Шетландските острови, а



#### Минните заграждения край английскитѣ и германскитѣ брѳгове

На картата се вижда обявеното на 28. XII. 1939 год. минно заграждане, поставено отъ английския флотъ, както и първитѣ минни заграждения, поставени отъ германски кораби и самолети.

на 1 октомврий бѣ нападната отъ германски бомбардировачи базата въ Фъртъ офъ Фортъ и на 16 октомврий Скапа Флоу, при което бѣ повреденъ английскиятъ линейенъ корабъ „Айрънъ Докъ“. Възможно е сѣщата целъ да е преследвало и нападението на германския подводникъ въ Скапа Флоу, при което бѣ потопенъ линейниятъ корабъ „Роялъ Окъ“.

Ако съпоставимъ тѣзи операции на германската авиация и подводниците съ това, че къмъ края на м. септемврий излѣзоха въ морето и започнаха да действуватъ въ океана германскитѣ кораби „Дойчландъ“ и „Адмиралъ графъ Шпее“, то става ясно, че тѣзи операции имаха назначение да осигурятъ сѣщо излизането и действието на токущо споменатитѣ кораби. Най-сетне, къмъ това време се пада и завръщането на германския корабъ „Бременъ“ отъ С. Шати. Неговото движение трѣбваше сѣщо да бѣде осигурено чрезъ разузнавателнитѣ полети на хвърчилата и ударъ срещу неприятелскитѣ бойни кораби отъ блокадата.

Презъ втората седмица на м. октомврий загубитѣ на английския търговски корабенъ тонажъ започватъ наново да се покачватъ и идватъ до своя максимумъ къмъ края на третата седмица, когато достигатъ цифрата 36000 т. обаче все почти двойно по-малко отъ максимума на месецъ септемврий. Увеличаването на потопенитѣ кораби се дължи на това, че е започнала да действува новата смѣна отъ подводници, подържани отъ разузнавателната авиация и действието на тежкитѣ кораби отъ типа на „Дойчландъ“. Еднакво съ това, обаче, търговското корабоплаване започна да се приспособява къмъ военновременната обстановка,

корабитѣ започнаха редовнитѣ си пътувания въ конвоитѣ, организира се противоподводната отбрана, а частъ отъ търговскитѣ кораби бѣха въоръжени, поради което и числото на потопенитѣ кораби не можа да достигне това презъ м. септемврий.

По-нататкъ се започва ново спадане на загубитѣ въ английския тонажъ съ минимумъ въ началото на втората седмица отъ м. ноемврий. Очевидно това се отнася къмъ периода на новата смѣна на подводниците.

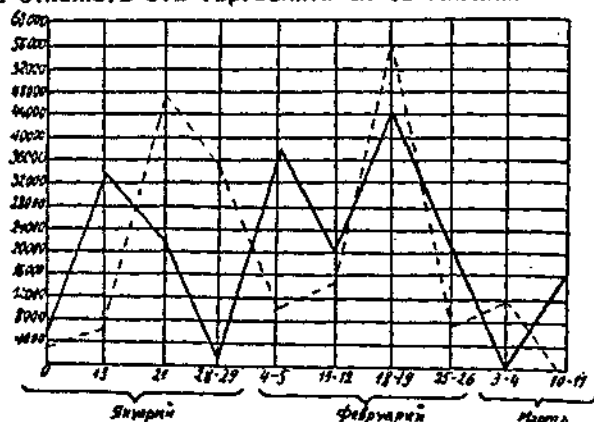
Колкото се отнася до загубата въ тонажа на неутралнитѣ кораби, то както се вижда отъ диаграмата, той се разпредѣля сравнително равномерно и за месецитѣ септемврий и октомврий не достига голѣми размѣри.

Германскитѣ подводници презъ това време сѣ действували предимно въ срѣдната частъ на Атлантическия океанъ и не по на югъ отъ Азорскитѣ острови; въ Северно море особено интензивна дейность на подводниците презъ този периодъ не се забелязва, поради което и търговията на Англия съ Скандинавскитѣ страни не се е нарушавала тогава особено сериозно. Тъкмо тогава се водѣше борбата за скандинавскитѣ държави.

Съ започването на втората половина на м. ноемврий се наблюдава ново увеличение въ числото на потопения тонажъ, който достига своя максимумъ въ срѣдата на м. декемврий. Къмъ този периодъ се отнасятъ и най-голѣмитѣ загуби въ тонажа на неутралнитѣ кораби. Въ срѣдата на м. декемврий сборътъ отъ загубата на английскитѣ и неутралнитѣ търговски кораби достига приблизително величината на септемврийския максимумъ.

Освеиъ съ новата смѣна на подводниците, това ново увеличение въ загубитѣ на търговски кораби може да се обясни съ измѣнение начина на действие на подводниците.

Конвоитѣ започнаха да затрудняватъ твърде много тѣхнитѣ действия, и затова подводниците започнаха да се използватъ за поставяне на мини за заграждане. Започнаха се сжщо и нападенията отъ страна на авиацията върху конвоитѣ. Така на 21 ноември единъ английски конвой бѣ нападнатъ отъ 12 германски бомбардировача, а на 24 ноември имаме второ нападение отъ въздуха и т. н. Поставенитѣ заградни мини отъ подводниците и отъ хвърчилата, а още повече употребяването на новия типъ магнитни мини, за които до тогава не бѣше намирено сръдство за борба, не можеше да не се отрази за увеличението на загубитѣ на корабитѣ. Германскитѣ подводници започнаха постепенно да преминаватъ въ Северно море къмъ неограничената подводна война, преставайки да щадятъ и скандинавскитѣ кораби, а въ Скагеракъ действаха и германскитѣ надводни кораби. Усиленото въздействие срещу корабоплаването на неутралнитѣ страни, може да се обясни съ стремежа на германското командуване да застави неутралнитѣ държави и особено скандинавскитѣ — да се откажатъ отъ търговията си съ Англия.



— Загуби на английски параходи.  
---- Загуби на неутрални параходи.

Презъ м. януарий се забелязва ново покачване въ загубитѣ на търговски кораби, като най-големата си величина тѣзи загуби достигатъ за цѣлото полугодие отъ войната презъ сръдната на м. февруарий. Следва да предположимъ, че това се дължи на голѣмата дейностъ, проявена отъ страна на германската авиация срещу конвоитѣ. Така, по съобщения на чуждия печатъ, за м. януарий само отъ авиацията въ Северно море сж били потопени 13 кораба съ общо водоизмѣстване 40,000 т.

Германския флотъ въ действието си срещу съобщителнитѣ пѣтища на противника употребява различни сръдства — подводници, авиация, надводни кораби и минни заграждения.

Може сжщо да се предполага, че имаме тактическо взаимодействие между авиацията и подводниците, което се е изразило въ това, че самолетитѣ сж разпрѣсвали конвоя, съ което облекчавали атаката на подводниците. Взаимодействието на силитѣ и сръдствата не можеше да не се отрази върху увеличение на числото на потопенитѣ търговски кораби.

Колкото се отнася до бойната дейностъ на английския флотъ за първото полугодие отъ войната, тя се е изразила главно въ организиране на далечната блокада за въздействие срещу германската морска търговия. За разлика отъ английската блокада презъ войната 1913—1918 г., линията на блокадата, или по-право контролирания отъ англичанитѣ районъ, преминаваше сега между Шетландскитѣ острови и Исландия, оставайки безъ наблюдения линията Шетландскитѣ острови — Норвегия. За подържане на блокадата отъ начало английския флотъ се базиралъ въ Скапа Флоу и Фъртъ офъ Фортъ. Още въ първитѣ дни на войната сжщиятъ започна да носи патрулната служба въ Северно море и подобно на миналата война постави противоподводния баражъ въ Дувърския проливъ. Второ отличие въ съвременната английска блокада се явява отсъствието на минно заграждане между Шотландия и Норвегия. Въмѣсто него английскиятъ флотъ постави мини по дължината на източния английски брѣгъ, създавайки по тоя начинъ между минитѣ и брѣга единъ коридоръ широкъ 8 мили, който до известна степенъ бѣ защитенъ отъ действието на противника и оставенъ за сръдствата на противоподводната защита.

За поставянето на това минно заграждане британското правителство обяви на 28 декември 1939 г. Обявеното, обаче, минирано пространство по цѣлото крайбрѣжие на Англия въ сжщностъ ни кара да се съмняваме, че минитѣ сж били поставени непрекъснато по цѣлата дължина на брѣга, тъй като затова биха били необходими много хиляди мини. Трѣбва да смѣтаме, че въ действителностъ сж били минирани само отдѣлни участъци, най-важнитѣ отъ гледна точка за защита на корабоплаването отъ атакитѣ на неприятелскитѣ подводници.

Предъ западния брѣгъ на Англия такъвъ коридоръ не сжществува. Но ако се сжди по мѣстата на взривалитѣ се на минни търговски кораби и въ частностъ загиването на кораба „Атениа“, който се натъкна на мина въ северния входъ на Ирландското море, може да се установи, че както тамъ, така и предъ южния му входъ англичанитѣ сж поставили мини.

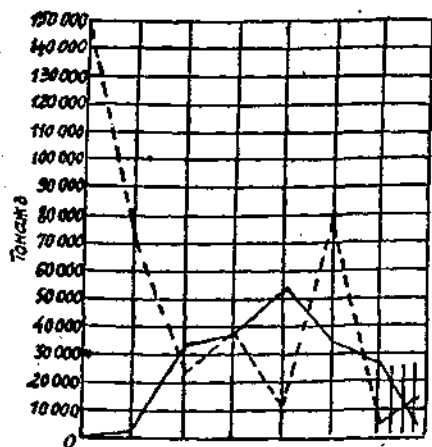
Английскиятъ флотъ е поставилъ мини и на подхитѣ къмъ германскитѣ брѣгове, като елементъ на така наречената близка блокада. За тѣзи заграждения, обаче никжде въ печата не се спомена, че сж били защищавани срещу неприятелското имъ почитване. Може само да се предполага, че предъ германското крайбрѣжие е имало английски подводници, които сж взаимодействували съ поставенитѣ минни заграждения.

Така че въ Англия се забелязва тенденция да се приближи минното заграждане по-близко до своитѣ брѣгове. Това показва, че предната блокадна линия поставена презъ 1914—1918 год. не може да попрѣчи на промѣкването на германскитѣ подводници, и че по-скоро тя би представлявала известна свобода за действие на сжщитѣ въ Северно море. Колкото се отнася до системата на коридора, то въ него едновременно и съ голѣмо удобство може да бжде организирана, както противоминната така и противоподводната и противовъздушната отбрана. До известна степенъ, обаче, сжщиятъ представлява и опасностъ, въ смисълъ, че

въ него се поставяха заградни мини отъ противниковитѣ самолети.

Съ подържането на далечната блокада англичанитѣ искаха да стѣснятъ германската морска търговия и да затруднятъ излизането и връщането на германскитѣ бойни кораби въ тѣхнитѣ бази. Първата отъ задачитѣ, която бѣ поставена на английския флотъ, до голѣма степенъ можа да достигне своята целъ. Германското корабоплаване бѣше безсѣмнено стѣснено. Това най-добре се подчертава отъ настойчивото действие на германската авиация и подводницитѣ, което германското командване проведе, за да накара английския флотъ да се премѣсти отъ базитѣ си въ Скапа Флоу и Фъртъ офъ Фортъ.

По втората задача на блокадата резултатитѣ сж по-малки. Наистина английскитѣ патрулни кораби унищожиха една частъ отъ германскитѣ подводници, но далечната блокада отъ надводни кораби безъ позиционни сръдства за противоподводната отбрана, бѣ безсилна да прекрати излизането на германскитѣ подводници въ голѣмото пространство на Северно море и Атлантическия океанъ.



---- Загуби отъ мини.

— Загуби отъ подводници на английския корабенъ тонажъ отъ 1. IX. 1939 до 30. IV. 1940 год.

Колкото се отнася до това, да не се допусне излизане въ океана на голѣмитѣ германски военни надводни кораби, то и тази задача английската блокада не можа да изпълни. Германскитѣ кръстосвачи „Дойчландъ“ и „Адмиралъ Графъ Шпее“ преминаха въ океана безпрепятствено, а първиятъ успѣ и да се завърне въ своята база.

Причината обаче за този успѣхъ се състои не въ това, че английската блокада не бѣше достатъчно ефикасна. Излизането на корабитѣ стана въ края на м. септемврий, когато продължителността на нощта е около 10—11 часа. Значи при скоростъ отъ 18—20 мили (икономичниятъ ходъ на корабитѣ отъ типа на „Дойчландъ“) може въ една нощъ да бѣде преминаето едно разстояние отъ 200 мили. Очевидно е, че е била използвана тази тъмнина, а може би и много лошата видимостъ презъ деня, които сж осигурили промъкването презъ блокадната линия.

Има основание сжщо да се предполага, че излизането на тѣзи кораби е било замаскирано и съ една демонстрация отъ другитѣ германски ко-

раби въ Северно море. Къмъ това време бѣ извършено и нападението върху петъ английски патрулни кораби около брѣговетѣ на Норвегия отъ група германски самолети, чието нападение продължава около 90 мин. и сждейки по данни отъ печата е било извършено последователно отъ около 150 самолета.

При наличието на това грамадно преимущество въ силитѣ, проривътъ на германскитѣ кораби „Дойчландъ“ и „Адмиралъ Графъ Шпее“ въ океана, въпрѣки тѣхната добра скоростъ, бѣ едно наистина рисковано дѣло, което показаша и по-нататъшнитѣ събития.

Изпращането на тѣзи силни кораби въ океана за действие по неприятелскитѣ пѣтища би имало смисълъ, ако тѣ имаха като обекти за нападение английскитѣ конвои, които сж трудно достъпни за подводницитѣ, действащи безъ взаимодействие на авиацията, или съ надводни кораби. Въ официалнитѣ английски и германски сведения, обаче не бѣха дадени данни за нападение на конвои отъ тѣзи кораби. Значи изпращането имъ въ океана не е преследвало тази целъ, която най-малкото щѣше да застави англичанитѣ да увеличатъ състава на ескортиращитѣ конвои кораби.

Неправилно е сжщо да смѣтаме, че „Дойчландъ“ и „Адмиралъ графъ Шпее“ бѣха изпратени въ океана за да отвлѣкатъ къмъ себе си частъ отъ английския флотъ отъ главния театъръ на военнитѣ действия. Такава бѣше ролята въ миналата война на германската кръстосвачна ескадра на адмиралъ Шпее. Но тогава това имаше смисълъ и можеше да се разчита на известно изравняване на силитѣ. При сжществуващото отношение за това и дума не може да става.

Единственото, което може да се отбележи, то е, че кръстосването на германския кръстосвачъ „Адмиралъ графъ Шпее“ отвлѣче вниманието върху себе си на английската авиация, за смѣтка на защитата на съобщенията. За търсенето на германския кръстосвачъ бѣ изпратенъ хвърчилоносачътъ „Аркъ Роялъ“.

Остава да предположимъ, че изпращането на „Графъ Шпее“ въ океана е имало за задача да демонстрира германската мощъ въ странитѣ на латинска Америка и да принуди противника къмъ системата на конвоя и въ южната частъ на Атлантическия океанъ. Възможно е, че тази целъ е била достигната отчасти макаръ съ цената на потопяването на този линейен корабъ. Една отъ главнитѣ причини за загиването на този корабъ е не напълно добре организираното му снабдяване.

Миннитѣ заграждения, поставени отъ английскитѣ кораби въ водитѣ на Норвегия, усилиха блокадата противъ Германия, търговскитѣ кораби на която, а може би и подводницитѣ се ползуваха отъ тѣзи води, за да избѣгнатъ преследването на английскитѣ патрулни кораби.

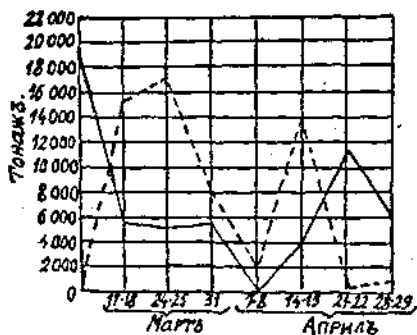
Ето защо германското командване смѣло и решително поведе своитѣ сили къмъ брѣговетѣ на Норвегия и съ цената на не малко загуби въ кораби постигна успѣхъ.

Това накара британското адмиралтейство да да се откаже отъ традиционното си „флотътъ да се пази“ и да премине къмъ активни действия на море. То съзнаваше ясно, че ако на Германия се удаде да удържи своитѣ позиции въ Скандинавския по-

луостровѳ и Ютландѳ, то организираната отъ англичанитѳ блокада ще бѳде сведена почти до нула. Освенъ това благодарение на значителното съкращаване на разстоянието, германската авиация, базираща се въ скандинавскитѳ летища, ще бѳде облекчена въ действията си срещу английскитѳ бази, по корабитѳ въ море и по конвоитѳ.

Изучаването на не дотамъ пълнитѳ източници за опита отъ първото полугодие на войната ни позволяватъ все пакъ да направимъ известни обобщаващи заключения, отнасящи се главно за борбата по морскитѳ търговски пѳтища.

И при днешната война както презъ 1914 — 1918 г. германскитѳ подводници се показваха като главно сръдство за борба срещу съобщителнитѳ морски пѳтища. Предпоставка за това е послужилъ опитѳ отъ миналата война, добре изученъ отъ германския флотъ.



.... Загуби въ търговски тонажъ на неутрални държави.

— Загуби на английския и германски тонажъ презъ мартъ и априлъ 1940 год.

Въ сравнение съ войната отъ 1914—18 г. значението на авиацията особено силно нарастна, както за извършване на разузнаване на пѳтищата, по които се движатъ неприятелскитѳ кораби, така и за бомбардирането имъ и действие срещу кон-

воитѳ. Авиацията пренесе борбата на съобщителнитѳ пѳтища отъ морето въ пристанищата за товарене и разтоварване.

Използването на бързитѳ тежки кръстосвачи за борба по морскитѳ пѳтища е не само напълно възможно, но и необходимо. На първо мѳсто тежитѳ кръстосвачи могатъ да унищожатъ цѳлия конвой и, второ, тѳхнитѳ действия ще заставятъ противника да засили ескортнитѳ кораби, предизвиквайки съ това по-голѳмо напрежение на флота и системата на превозването.

Трѳбва само да бѳде добре организирана системата за снабдяване на кръстосвача.

Взаимодействието между подводниците, въздухоплаването и кръстосвачитѳ по съобщителнитѳ пѳтища на противника може да даде най-голѳми резултати.

За водене на една цѳлостна война и въ частностъ за борба по съобщенията въпросѳ за изгоднитѳ стратегически позиции добива особено важно значение. Борбата за подобрене на тѳзи позиции може да бѳде поставена като една отъ първитѳ задачи за разрешаване.

За защитата на съобщенията, освенъ борбата за стратегическитѳ позиции, може да се приеме и комбинираната надводна, подводна и минна блокада, конвоятъ, действие по неприятелскитѳ бази и намиращитѳ се въ тѳхъ кораби, подвижнитѳ сръдства на противоподводната отбрана, както и всички видове други операции.

Системата на конвойа си остава и днесъ, както и презъ миналата война, едно отъ най-добритѳ сръдства за борба съ подводниците. За да могатъ, обаче, конвоитѳ да се борятъ и съ неприятелското въздухоплаване, сѳжитѳ трѳбва да иматъ и мощна противовъздушна отбрана.

Текущата война изнесе на преденъ планъ приложението на хвърчилоносачитѳ, които се оказаха особено важни за отдалеченитѳ райони където не може да се изпрати за по-продължителни действия брѳговата авиация.

Ариелъ

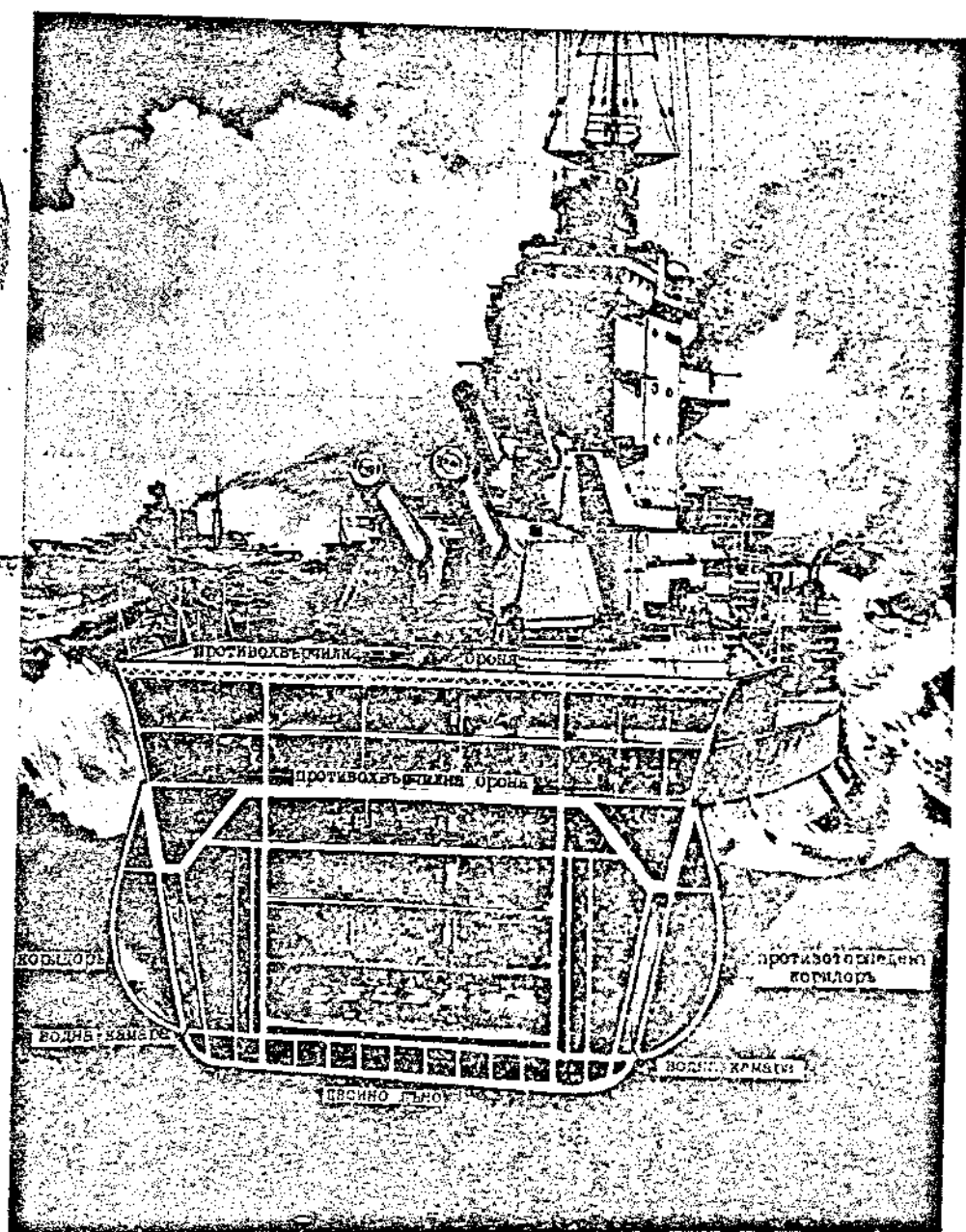
## Защита на военнитѳ кораби срещу заграднитѳ мини и торпеда

За защита на подводната частъ на кораба срещу действието на заградната мина, торпедото и падналитѳ около него самолетни бомби, корабѳтъ се осигурява като въ подводната му частъ се устройватъ специални прегради, и двойни и тройни дѳна. Торпедото, което има взривъ къмъ 300 кгр., се пуска срещу кораба обикновено на 3—5 метра подъ водата. На тази дълбочина корабитѳ нѳматъ броневи поясъ, и торпедото, попаднало въ стената на кораба, произвежда върху нея страшно разрушение. Радиусѳъ на разрушителното действие на торпедото достига 7—8 м., което съставлява една площъ отъ 70 кв. м.

При удара на торпедото въ стенитѳ на кораба, взривѳтъ разбива частъ отъ корпуса му, който е разположенъ близо до центъра на взрива, а парчетата отъ корпуса политатъ навѳтре и сами продължаватъ да разрушаватъ срещнатитѳ

прегради. Ударѳтъ на газовеѳ се стреми да запази първоначалната си посока. Тѳй като налѳгането и скоростѳта на този потокъ сѳ винаги обратно пропорционални на квадрата на разстоянието отъ центъра на взрива, то необходимо е жизненитѳ части на кораба да се разположатъ колкото се може по-далечъ отъ него. За тази цѳль покрай стенитѳ на кораба се поставятъ редица прегради, които служатъ за намаляване на взривната вълна и за защита на кораба отъ летящитѳ навѳтре парчета.

Сѳществуватъ две системи за противоторпедната и противоминната защита на корабитѳ: английска, състояща се отъ единъ извънбортенъ коридоръ, построенъ въ подводната частъ на кораба, и американска, състояща се отъ редица надлъжни и напрѳчни прегради, размѳстени въ вътрешността на кораба.



Английскитъ линеевъ  
корабъ „Родней“ съ  
противоминнитъ и  
противоторпедни  
устройства

Допълнителниятъ коридоръ се прави по продължение на цѣлата дължина на кораба въ района на неговитъ жизнени части, като къмъ носа и кърмата той се намалява въ ширина и накрая се слива съ корпуса. По външенъ видъ тоя коридоръ прави подводната частъ на кораба издута отъ двѣтъ страни. Задъ него има една преграда, която се съобщава съ околната вода, и която трѣбва да задържи частъ отъ силата на взрива. Следъ това следва броневата преграда, следъ нея е разположена друга преграда запълнена съ нефтъ, а задъ нея се намира една филтрираща преграда, която служи, въ случай че преградата на нефта не издържи, да не се получи течъ въ машината.

При американската система, между външната стена и надлъжната преграда, отдѣляща жизненитъ части на кораба, се поставятъ петъ водонепроницаеми надлъжни прегради, раздѣлени напрѣчно презъ единъ метъръ една отъ друга. Първата пре-

града е празна, втората, третата и четвъртата сж напълненени съ нефтъ, петата е сжщо празна.

На новитъ германски кръстосвачи „Блюхеръ“ и „Адмиралъ Шееръ“ (спуснати на вода презъ 1937 г.) и „Принцъ Евгений“ (спуснатъ на вода въ 1938 г.) споредъ френското списание „Le Vacht“ е приложена най-много разпространената система за противоминна защита—допълнителнитъ коридори.

По-малкитъ кораби — лекитъ кръстосвачи, ескадрени торпедоносци, и по-малкитъ отъ тѣхъ, споредъ мнението на германскитъ корабостроители, не е целесъобразно да се защитятъ съ подобно устройство. Опитътъ отъ войната е показалъ, че за да се получи една действителна противоторпедна защита, е необходимо пространството въ ширина да бжде не по-малко отъ 4 метра за всѣка стена, и да имаме една надлъжна дебела противоторпедна преграда.

Представлява интересъ устройството и усьвър-

шенствуването на водонепропускаемите прегради на новия 35000-тонен френски линейен кораб „Ришельо“. По съобщение на холандския печат, предполага се, че тукъ имаме една четириредна система от непроницаеми прегради на ширина 7 метра. Надлъжните и напръчните прегради са направени от лека броня с дебелина до 40 мм. Подобно устройство на противоторпедната защита ние виждаме и въ модерните английски линейни кораби.

Торпилираният на 28 декември 1939 г. английски линейен кораб „Куинъ Елизабет“ е по-лесно сравнително незначителни повреди въ подводната си част, благодарение наличието на противоминните удебеления и противоторпедните брониранни надлъжни прегради.

Все съ същата целъ на малките кораби (торпедоносци, миночистачи, подводници и т.р.) британското адмиралтейство, а така също и другите флоти, прилагат въ широки размъри заваряването на стените на корпуса съ останалите прегради въ вътрешността. Испитанията, направени въ това отношение съ английския миночистач „Seagull“, чийто корпусъ е цѣлият заваренъ, са дали положителни резултати. Неговата непотъваемостъ е била още повече увеличена съ направата на двойно дъно по цѣлото протежение подъ машинната инсталация, преградено съ непроницаеми стоманени прегради. Италианските корабостроители използватъ широко заваряването. Корпусътъ на тяхните флотиловодачи, напримѣръ, е въ 80% заваренъ.

При построяката на серийните английски ескадрени торпедоносци отъ типа на „Хънтъръ“, по-голямата частъ отъ корпусътъ имъ е заварена. Това имъ е осигурило по-голяма непотъваемостъ при натъкване на мина.

Въобще всички съвременни ескадрени торпедоносци иматъ съвършенна противоминна система отъ непроницаеми прегради. Още презъ време на

войната 1914—1918 г. английските торпедоносци показваха особено голѣма непотъваемостъ. Много отъ тяхъ издържаха успѣшно взривалитѣ се мини, макаръ че въ нѣкои случаи да са загубвали частъ отъ носа или кърмата. Характеренъ примѣръ въ това отношение се явява случаятъ съ споменатия по-горе английски ескадренъ торпедоносецъ „Хънтъръ“, който се е взривалъ на мина на 13 май 1937 г. предъ испанските брѣгове. Торпедоносецътъ получилъ една пробойна отъ 60 кв. м., вследствие на което приелъ 900 тона вода, която изпълнила една трета отъ неговата дължина (отъ носовия погребъ до третото котелно отдѣление). Вследствие на силното сътресение водонепроницаемата преграда на котелното отдѣление била също деформирана и накрая почти прекъсната на две при командния мостикъ. Въпрѣки това корабътъ издържалъ всички тѣзи повреди и деформации и билъ благополучно закаранъ въ пристанището.

Най-опасенъ се явява взривътъ, когато е подъ дъното на кораба, тъй като тукъ масата на водата е толкова голѣма и плътна, че всичката сила на взрива се устремява къмъ вътрешността на кораба; при взрива въ страни частъ отъ неговата сила излиза въ атмосферата заедно съ стѣлба отъ вода.

Ето защо обикновено подводната частъ на корабитѣ се усилюва съ двойно дъно, а въ нѣкои флоти и съ тройно.

За да се изясни колко голѣма е опасността отъ действието на подобни взривове, въ Съединените Щати са били направени редица опити.

Бомби отъ 910 кг. и отъ 182 кг. били взривани въ непосредствена близостъ до стенитѣ на кораба. Оказало се, че кораби снабдени съ американската система за защита, получили наклонъ 5° на главната преграда и скрепленията останали невредими. При опититѣ направени съ кораби, неснабдени съ тази система, последните получили наклонъ 10° и потънали следъ 10 минути.

Мадъ х. Йовкова

## ГРАНИЦАТА

На брѣга, току до самото море, се крепи малката рибарска хижа на дѣдо Иванъ. Самотница, като стария рибаръ, тя прилича на изпждено сираче. Олющениятъ и превитъ грѣбъ е обърнатъ къмъ града, а единственото ѣ прозорче гледа морето. Старецътъ я е съградилъ съ собственитѣ сираче. Затова я е направилъ така—обърнала грѣбъ на хората и гледаща простора. Тогава му помагаше и неговиятъ синъ Стоянъ. Може би старецътъ не би успѣлъ самъ да я направи. . . Но тая кжшурка така добре прикжта мжката на самотника. . . Далечъ отъ всички и отъ всичко. . .

Нищо не обича на тоя саѣтъ дѣдо Иванъ. На нищо не се радва. Не сърдце, а камѣкъ има въ гърдитѣ си. Заобленъ, твърдъ камѣкъ, който отъ нищо не може да се сломи. Ей като тия, които лежатъ на морското дъно около скалитѣ. Въ очитѣ му тегне мракътъ, който е сквалъ душата му. . . Хората се страхуваха отъ него. Дори нехайнитѣ румънски стражари не смѣятъ да го закъчатъ.

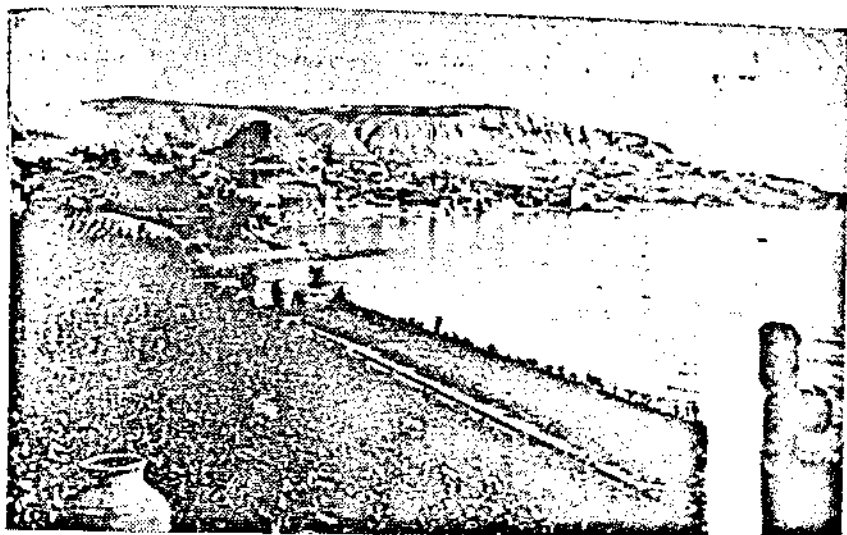
Но нѣкои старци помитѣха, че преди години дѣдо Иванъ е билъ другъ човѣкъ. Устнитѣ му се

усмихвали въ широка, добра усмивка. . . Очитѣ гледали довърчиво и весело свѣта. . . Сочинятъ, бодъръ гласъ ехтѣлъ до късна нощъ въ нѣкоя малка крѣпма надъ заспалия Балчикъ.

— Дяволътъ се е поселилъ въ него, откакъ го сполетѣ неволята, — казваха старцитѣ, колчемъ чуеха името на дѣдо Ивана.

А той продаваше набързо наловената риба, почти не поглеждаше паритѣ, които му даваха, и бързаше къмъ своята самотна кжшурка, безъ да размъни дума или поздравъ съ нѣкого. Леко превититѣ му плещи носѣха огромната тежестъ на една никому неизплакана и безкрайна мжка.

Бѣше време, когато дѣдо Иванъ бѣ другъ човѣкъ. Тогава той се наричаше още българинъ и неговата земя бѣ свободна и щастлива. Всичко почна отъ момента, въ който чужденцитѣ се настанаха тукъ. Грубиятъ, наивенъ умъ на рибаря не можеше да разбере въ първо време нещастieto. Какво значение има кой заповѣда въ неговата земя? . . . Всички са хора. Били тѣ българи, или румъни. Тѣ си управляватъ, а народътъ работи. И



Балчишкиятъ залъкъ

при единтъ, и при другитъ все работи. А той, рибарътъ, има само единъ господаръ—това е морето.

Една сутринъ, бѣ въ мъгливъ пролѣтенъ день, Иванъ излѣзе въ морето. Имаше пасажъ на скумрии. Хей че ловъ бѣ това... Хиляди, милиони риби съ тъмно сребристи гърбове... Стариятъ рибаръ като че ги вижда още... Увлѣче се въ богатия ловъ. Дъното на лодката бѣ покрито съ малкитъ, мокри тѣла.

По едно време пропищъ свирка. Рибарътъ не обърна внимание на сигнала и продължи работата си. Опомни се чакъ когато се чу гърмежъ, и на стотина крачки предъ него куршумътъ плѣсна въ водата. Едва тогава погледна къмъ брѣга. Зоркиятъ погледъ откри малка група войници, които викаха и махаха. Той се огледа недоумяващъ. Но втори куршумъ, който проби водата близо до лодката, му каза, че тревогата на брѣга се отнася до него. Рибарътъ почеса съ мръсна ръка буренясалия си вратъ, повъртъ се въ лодката все още не разбиращъ нищо, после седна, пое веслата и се отправи къмъ войниците.

На брѣга го посрещнаха седемъ войника. По гласоветъ, очитъ и ржкомахането Иванъ разбра, че се сърдятъ за нѣщо. Той вдигна спокойно рамене и каза:

— Нищичко не ви разбирамъ... Да го бѣхте казали поне на български...

— Единътъ отъ тѣхъ, младо русо момче, го погледна ядовито:

— Простакъ, къде карашъ нататъкъ?..

— Че къде... Ловя риба... Я вижъ що е чудо въ лодката... Такъвъ берекетъ не помня откато съмъ рибаръ... И на васъ дори ще оставя малко...

Войникътъ се разяри:

— Ти на идиотъ ли ще се правишъ?... Не знаешъ ли, че не може да се минава границата?..

— Границата?... — Рибарътъ е безкрайно учуденъ. — Каква граница?..

— Простакъ... Комита... Границата... Хей като тая... — И войникътъ посочи малкитъ бѣли колчета. — Границата между Румъния и България.

Иванъ се засмѣ широко.

— Значи това е то границата?... Като детска

играчка... Ами въ морето като нѣма колчета, какъ я познавате?..

— Ние я познаваме, но ти гледай да я научишъ, че втори пътъ нѣма да се отървешъ така леко.

„Гледай ти...“, мисли си рибарътъ. „Волата ще дѣлятъ... морето...! Дотукъ наше... оттамъ ваше... Морето... голѣмото море ще дѣлятъ, гаче нѣма мѣсто за всички...“

Погледътъ му се премѣсти върху бѣлитъ колчета. Бедниятъ мозъкъ отказваше да разбере загадката.

— Значи... — продума бавно Иванъ, — съ това дѣлитъ земята ний... Та тоя е една нѣла земя... като една нива, засѣта съ едно зърно... на единъ стопанинъ... Щелия е тя, а ний... слугите посрѣдъ колчета... Та така дѣли ли се?... То е грѣшно...

Прикладътъ на една пушка се стовари съ все сила върху главата на Ивана и прекъсна дръзката мисль. Отъ челото рухна топло, червена кръвъ.

Раната оздравѣ, но изглежда, че Иванъ и семейството му бѣха подъ наблюдение. Около къщи все се навѣрташе по нѣкой румънски стражеръ.

Една вечеръ, токущо бѣха свършили скромната вечеря, синътъ му се залови да пише нѣщо, а жена му, седнала близо до отворения прозорецъ, каза полугласно:

— Знаешъ ли, Иване... Извадили пѣсень за насъ въ България...

— За насъ ли?... Зашо пъкъ пѣсень?... — зачуди се рибарътъ.

— Една такава хубава... и тъжна... Всички жени тукъ я пѣятъ вече... И азъ я научихъ днесъ.

— За какво ни е пѣсень, ма? — разсърди се тоя пътъ Иванъ.

— Не за насъ, бе... Ами за Добруджа...

И въ топлата, лѣтна нощъ се разнесе треперливиятъ гласъ на жената:

„О, добруджански край... Ти нашъ си земень рай“...

Иванъ слуша спокойно пѣсеньта, и предъ очитъ му се мѣрката бѣлитъ колчета. „Границата...“, — казвагъ... Глуха злоба пари гърдитъ му... Сега и той вече знае какво значи граница.

Нѣколко тежки удара на вратата накараха

треперливия гласъ на жената да прескъне отведнъжъ. Иванъ се сепна. . . Отиде да отвори, но знаеше кой ще бжде. Въ стаята влѣзоха двама стражари и се хвърлиха върху жената.

Иванъ настърхна.

— Какво ви е сторила? — Въ очитѣ му блѣска вънъшната катъ мълнии.

— Пѣе. . . Комита. . . — отговаря единътъ и повлича жената.

Иванъ се хвърля диво върху насилника, но другиятъ забива ножътъ на пушката въ плешката му.

Дни и нощи на борбата между живота и смъртта. . . Когато дойде на себеси, първитѣ думи се откъснаха съ мъжа отъ устнитѣ му:

— Какво стана. . . съ Мария? . . .

Синътъ проплака тихо.

— Застреляли я по пѣтя, като се отскубнала да бѣга.

Мракъ легна въ душата на рибаря. И не се вдигна вече.

— Това е значи. . . робство. . .

Подпомогнатъ отъ Стояна, той успѣ да издигне малката, самотна колиба до брѣга на морето.

— Така вече нито ще виждамъ нѣщо. . . нито тѣ ще ме виждатъ. . .

На следната пролѣтъ Стоянъ бѣ повиканъ войникъ.

Башата го гледа дълго, упорито съ своитѣ мрачни очи. . . и тежки думи се отрониха отъ устата му.

— Значи. . . и ти ще отидешъ да показвашъ на българитѣ границата? . . .

— Какво да правя, тате?

— И ще кажешъ. . . — бащата дори не го чува, — . . . ще кажешъ. . . Ето тая половина е българска. . . тамъ се живѣе свободно. . . говоришъ. . . пѣешъ. . . дишашъ. . . на врата ти нѣма верига. . . А тая тукъ. . . това е румънско. . . И тукъ живѣятъ хората, но не ги мислятъ за хора. . . Не я гледайте, че е все същата земя. . . Граница има посрѣдъ, не шегата. . . Граница отъ колчета. . .

Синътъ го гледаше съ пламнали очи:

— Нѣма да остана тукъ азъ. . . Ще се хвърля при нашитѣ. . . При сгоденъ случай. . .

Бащата подписа мрачното съмнение въ душата си.

Когато следъ три месеца му съобщиха, че синътъ му е билъ застрелянъ като дезертьоръ, той не се учуди. . . Знаеше го, още като тръгна Стоянъ. Нали той самъ видѣ злокобната граница. . . която граби лакомо живота, свободата, радостта на българитѣ?

Яростъ разкъсва душата на рибаря. Умътъ се блѣска въ мрака на незнанието, а сърдцето се гърчи и вие като простреляна вълчица. И нѣкъде дълбоко въ съществуто му се надига тежъкъ ропотъ и злоба срещу тая България, за която страда. Дали е само той? . . . Сигурно всички страдатъ така. Нали за всички отсамъ е границата? А тя, България, толкова близка, че е достатъчно да протегнешъ ръка надъ бѣлитѣ колчета, за да хванешъ родния въздухъ, стои затворена, мълчалива и без-

участна. Нали тя е майката? . . . А нейното дете стои предъ прага ѝ, стене и протѣга ръце къмъ нея, но тя не отваря вратата да го приюти при себе си. Забравила ли го е вече? Не го ли обича, че търпи така мълчалива страданията му? . . . Стариятъ мозъкъ не може да разбере това. . .

Когато чу, че Добруджа се връща къмъ България, дѣдо Иванъ остана глухъ и нѣмъ за радостта.

— Ей ги идатъ, дѣдо Иване, — подхвърли следъ нѣколко дни едно палаво хлапе, което минаваше тичешкомъ край колибата.

— Кой иде, бре? — изръмжа старецътъ.

— Българскитѣ войски. . . и параходитѣ. . . Ей ги, е-е. . . тамъ.

Старецътъ плювна сърдито и понечи да влѣзе въ колибата. Какво могатъ да му върнатъ тѣ сега? . . . Жената ли? . . . Сина ли? . . . Живота му? . . . Идатъ. . . Нека идатъ. . .

Но нѣкаква сила го спрѣ на прага и изви главата му къмъ морето. Несъзнателно той потърси съ погледъ параходитѣ. Очитѣ му се впиватъ съ странна жажда въ малкитѣ силуети, които почти се сливатъ съ цвѣта на водата.

Ето ги. . . Идатъ. . . Идатъ. . . Ставатъ поголъми. . . На борда се чува боенъ маршъ. . . На мачтата се вѣе знаме. . . Виждатъ се вече и моряцитѣ. . . и офицеритѣ. . .

Нѣщо се блѣсна силно въ гърдитѣ на стареца. Нѣщо, което сломява изведнъжъ твърдостта, съ която той е устоявалъ всичкитѣ си тежки изпитания. Непозната топлина замайва главата, примрежда очитѣ и сгрѣва сърдцето.

Та това сж българитѣ. . . отвждъ. . . Идватъ направо. . . Значи. . . махнаха колчетата. . . Направо. . .

Цѣлото същество на стареца се разтресе. Мракътъ освободи бавно душата му, както мъглата се вдига отъ земята и я оставя на слънцето. Дълбоката въздишка вдига тежкия камъкъ отъ гърдитѣ на стареца, и отъ сърдцето му изпълзватъ две голѣми, топли сълзи, които се стичатъ по загорѣлитѣ бузи.

Устремень жадно напредъ, съ погледъ впитъ въ чудното видение, стариятъ рибаръ протѣга двѣтѣ си ръце къмъ българското знаме, което играе весело върху свѣтлия фонъ на небето. Крачка по крачка. . . съ душа устремена къмъ свободата, дѣдо Иванъ напредва по брѣга. Той не забелязва водата, която спираше нозетѣ му. . . която го поглъща постепенно. . . Едва когато устнитѣ му усѣщатъ соления ѝ вкусъ, старецътъ се събужда отъ своя унесъ.

— Братя. . .

Неговиятъ дрезгавъ гласъ екна надалечъ, поде се отъ вълнитѣ, които го отнесоха къмъ брѣга на ликуваща България.

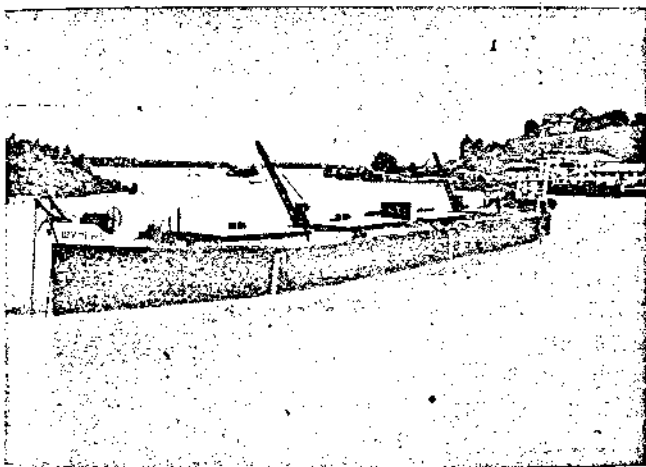
— Братя. . . Върнахте ми сърдцето! . .

Той излѣзе бързо на брѣга и съ дрехи, отъ които течеше вода на ручей, се затича съ все сила къмъ пристанището, носенъ отъ своето голѣмо, топло българско сърдце.

В. П.

## Една заслужена похвала

През месец юний т. г. в гр. Русе бѣ завършенъ и спуснатъ на вода отъ русенската пристанищна работилница първиятъ български товаренъ шлепъ „Шуменъ“, построенъ изключително само отъ български работници. Това ни дава поводъ да отбележимъ тази проява, която не може да не радва всѣки истински българинъ.



Новопостроениятъ шлепъ „Шуменъ“

Корабостроението е познато твърде малко на насъ българитѣ. Презъ живота на нашитѣ прадѣди то е отбелязано на нѣколко пѣти, обаче въ черти твърде бледи, заличени може би отъ времето. Прояви отъ корабостроение сж отбелязани едва при Иванъ Асень II и при Добротича презъ второто българско царство и при Александъръ Батембергъ и Царъ Борисъ презъ третото българско царство.

Тоя слабъ интересъ на българитѣ къмъ корабостроението идва да засили и издигне на голѣма висота проявитѣ отъ този родъ. Той идва да докаже, че направениятъ въ русенската корабна работилница първи български товаренъ шлепъ е едно голѣмо събитие за насъ, което мина незабелязано отъ нашето общество, може би вследствие на голѣмитѣ свѣтовни събития, които се развиваатъ около насъ, а може би и вследствие скромността на неговитѣ изпълнители, или поради двѣтъ причини заедно.

Построениятъ отъ русенската корабна работилница товаренъ шлепъ е замисленъ отъ скромния и деенъ нашъ инженеръ Тодоръ Делистояновъ, възпитаникъ на морското ни училище и завършилъ инженерство въ Бърно. Прекаралъ шестъ години на морето и Дунава, той не се отказва да имъ служи и когато става инженеръ. Още като стажантъ той отначало бива въ варненската пристанищна работилница, а по-късно го виждаме въ Русе, където чертае и изпълнява преустройството

на влѣкачитѣ „Искъръ“, „Витъ“, и „Осьмъ“ въ пѣтнически кораби.

Добритѣ резултати отъ неговия трудъ и вѣрата му въ бждещия възходъ на нашето корабоплаване на Дунава го въодушевяватъ и го каратъ да търси начинъ, по който да даде колкото се може повече на нашето корабоплаване.

Като началникъ на пристанищната работилница въ Русе въ неговата глава се заражда мисълта да построи само съ българи първия български товаренъ шлепъ на Дунава. Следъ извършването на нѣкои сериозни ремонти на частни и държавни кораби, следъ като ремонтира сполучливо и почти съвсемъ наново построи шлепа „Янтра“, най-хубавиятъ и удобенъ понтонъ на Дунава, осигуренъ съ подготвенитѣ така работници, започва да проучва и чертае бждещия български шлепъ. Приготовлява единъ моделъ на шлепа и успѣва да получи разрешение за неговата постройка. Голѣма била радостта на работницитѣ и на инженера, когато скоро следъ изпратения отъ него докладъ получили обратно изпратенитѣ чертежи, одобрени отъ дирекцията и съ разрешение да се започне постройката му. Тѣ се радвали при мисълта, че ще могатъ да създадатъ единъ плавателенъ сждъ, който ще бжде първиятъ по своитѣ размѣри въ корабостроителнитѣ прояви на българския народъ.

Размѣритѣ, които има новопостроениятъ шлепъ сж: дължина — 65.20 метра, най-голѣма ширина — 8.20 метра, височина — 2.45 м., газене празенъ — 0.40 м. и товароподемность — 800 м.<sup>3</sup>



Инженеръ Т. Делистояновъ

Раздѣленъ е на четири товарни помѣщения, като между първото и второто, третото и четвъртото по дължината на шлепа е поставенъ по единъ свободно въртящъ се кранъ, съ подигаемостъ до 1000 кгр. и радиусъ на разтоварването 5 метра.

Стефанъ Ив. Стояновъ

## ДОБРУДЖА

Каква е тази вълниста ширъ зелена,  
 туй дъхави ли сж поляни? —  
 На Добруджа нивята избуяли,  
 отъ морски повѣй разлюляни. —

Че пакъ морето наше брѣговетѣ  
 на тази земя заветна мие.  
 Ведно съсъ чайкитѣ и чучулига  
 простора ѝ безкраенъ пие.

Тя почва срѣдъ заритѣ дъждъ отъ пѣсни  
 да рѣси свежо надъ полята:  
 и съ слънцето, дошло откъмъ морето,  
 той стопля радостно земята. —

На Добруджа земята хлѣбородна  
 и нивитѣ ѝ разлюлѣни,  
 Тѣ чакатъ, чакатъ злато да отнасятъ  
 отъ тѣхъ конетѣ запѣхтѣни...

— 69 —

А. Б.

## Тритѣ суецки канала

Почти 1400 години преди Р. Хр. е съществувалъ Суецкиятъ каналъ, чието търговско и стратегическо значение въ онова време не е било помалко отъ значението на днешния модеренъ каналъ, който бѣ прокопанъ и довършенъ въ края на XIX вѣкъ.

При царуването на египетския фараонъ Рамзесъ II билъ прокопанъ голѣмъ каналъ между устието на р. Нилъ и Червено море; той минавалъ презъ езерото Тимзе. Строителитѣ на неадекватните пирамиди успѣли и въ онова време, когато техниката е била извънредно първобитна, безъ днешнитѣ строителни машини, да прокопаатъ голѣмъ плавателенъ каналъ.

Пустинниятъ вѣтъръ засипвалъ съ пѣськъ този каналъ въ продължение на вѣкове. Понеже не билъ поправянъ и очистианъ, каналътъ постепенно се затрупвалъ, билъ изоставенъ и най-сетне напълно изчезналъ отъ лицето на пустинята.

Около 600 г. преди Р. Хр. фараонътъ Нехасъ заповѣдалъ прокопаването на другъ каналъ, който почивалъ отъ града Бутагистъ на р. Нилъ и стигалъ до Пустулуъ на Червено море.

Работитѣ се развивали съ пълненъ ходъ. Отъ пресилената работа и слабо хранене умрѣли при строежа около 120,000 роби.

Но когато се мислѣло, че най-тежката частъ отъ работата е привършена, жрецитѣ възъ основа на нѣкакво пророчество поискали строежътъ на канала да се спре, понеже било предсказано, че отъ канала ще се възползуватъ неприятелитѣ на Египетъ. И наистина, строежътъ, на този значителенъ воденъ пътъ билъ напълно прекратенъ, макаръ при работенето му да изирѣли толкова хиляди хора.

Сто години по-късно перситѣ, при царуването на Дарий Хистаспъ, довършили този каналъ. Неговата дължина се равнявала тогава на четиринеделно пътуване, а въ коритото му можели да се разминатъ два до три кораба съ три реда гребла.

Птоломей II около 250 г. преди Р. Хр. наредилъ каналътъ да се изчисти и направи по-дълбокъ, и по него да се издигнатъ държавни здания за надзирателитѣ по подържането му и за данъчинитѣ чиновници, които следѣли търговията.

При царуването на Клеопатра египетскиятъ флотъ, следъ боя при Акциумъ, сполучилъ да се спаси отъ пълненъ, разгромъ, като преминалъ по-канала и избѣгналъ въ Червено море.

Нѣколко време следъ това и този каналъ билъ затрупанъ, понеже пустиннитѣ вѣтрове постоянно го засипвали съ пѣськъ. Постепенно той напълно изчезналъ, и дори не останали дири, че е съществувалъ.

Значението на единъ каналъ, който да свързва Срѣдиземно съ Червено море, било схванато въ Европа още въ XVI вѣкъ. Интересно е да се напомни, че прочутиятъ математикъ и физикъ Лайбницъ изработилъ единъ проектъ за прокопаване на Суецки каналъ и въ 1671 г. го представилъ на френския кралъ Людовикъ XIV, но до осъществяването му не могло да се стигне, главно поради финансови причини.

За Суецкия каналъ се интересувалъ и Наполеонъ и дори заповѣдалъ да се образува нарочна комисия, чиято задача била да проучи напълно цѣлия въпросъ. Председателъ на комисията билъ прочутиятъ инженеръ Леперъ, познатъ днесъ по една голѣма грѣшка, която направилъ при изчисленията за плана на канала. Леперъ смѣталъ, че

равнището на Сръбиземно и Червено море не се намира на еднаква височина, и поради това планът за канала бил много сложен, а строежът му би струвал грамадна сума пари, каквато въ онзи времена трудно могла да се намери. Тази грешка открили едва въ 1841 г. иънои-английски-офицери.

За построяването на канала били образувани по-късно много дружества. Най-реален проект изработил инженерът Фердинандъ Лесепс. На 19 май 1855 г. той получил концесия отъ египет-

ското правителство, благодарение на своите връзки съ двора на хедифа Саид-паша. Следъ това въ Парижъ било основано дружество за прокопаване на канала.

Работитъ по строежа почнали въ 1859 г., а на 16 ноемврий се съединили водитъ на Сръбиземно и Червено море. Презъ време на работата, която траяла чакъ до 1892 г., били изкопани и изхвърлени 75 милиона куб. метра пръст, пясък и камъни.

—33—

## Нашиятъ съборъ

Шестнадесетиятъ и седемнадесетиятъ слътъ съборъ на Българския народенъ морски сговоръ се състоя на 8 т. м. въ градъ Перникъ.

Съборътъ премина подъ знака на общонародната радостъ и възвръщането на Добруджа въ пределитъ на отечеството. Делегатитъ бѣха извънредно радушно приети отъ перничани и отъ управата на минитъ.

На самия съборъ бѣ посветено голѣмо внимание отъ страна на правителството, армията, флота и всички български организации чрезъ приветствията, които лично или чрезъ телеграма бѣха поднесени въ заседанието на събора.

Дейността на организацията, въ лицето на управителното тѣло и отдѣлнитъ клонове, намѣри отзвукъ въ гласуванитъ отъ събора резолюция и дейна програма, които печатаме по-долу:

### РЕЗОЛЮЦИЯ

Шестнадесетиятъ и седемнадесетиятъ слътъ съборъ на Българския народенъ морски сговоръ, като взе предвидъ ставитъ разисквания, както и всички въпроси, които се разглежда по програмата на сѣщия съборъ, взема следнитъ решения:

I. Съборътъ посрѣща съ въодушевление и радостъ при съединяването на Добруджа къмъ майката-отечество и въ разискване веригитъ на Ньойския диктатъ вижда началото за осъществяване на нашитъ национални въжделения.

Въпросътъ за нашия излазъ на Егея е най-жизнено необходимъ за страната. Разрешението му е вече започнато. Съборътъ апелира да се употребятъ всички усилия за чакъ по-скорошното му разрешение, защото излазътъ и на Егея е основата на нашата нова стопанска ориентировка.

II. Съборътъ апелира да се обърне внимание на създаването на нашата отбрана на брѣговетъ ни, като се взематъ предвидъ поуки отъ военнитъ действия до сега и новитъ технически срѣдства на противникитъ, за да може при развитието на нашия флотъ той да отговори на назначението си и да оправдае надеждитъ, възложени на него.

III. Международната дунавска комисия, както и Европейската дунавска комисия вече не съществуватъ. Новата обстановка, създадена отъ войната, наложи видоизмѣненето и на тѣх дѣе институции по рѣката. Съборътъ апелира при уреждането на новото положение по рѣката да бъдатъ застъпени интереситъ ни, като крайбрѣжна държава, съ собствено корабоплаване по нея.

IV. Шестнадесетиятъ редовенъ съборъ посрѣща съ извѣстна радостъ осъществяването на нашето рѣчно корабоплаване по рѣка Дунавъ, съ пристигане на първитъ поржжани кораби. Констатирайки съ задоволство голѣмия общественъ интересъ къмъ тази ценна придобивка за стопанството ни, съборътъ препорѣчва да се продължи осъществяването на проекта съ сѣщата енергия, за да може дунавското ни корабоплаване да бъде напълно стабилизирано презъ сегашнитъ благоприятни жинитъ за корабоплаването по рѣката, к-то извоюва своето място между съществуващитъ вече чужди служби.

V. Шестнадесетиятъ редовенъ съборъ констатира съ съжаление, че възникналиятъ въпросъ за етатизация на Българското търговско паракодно д-во досега нито е получилъ разширението си, нито е окончателно отхвърленъ. Неопредѣленото положение, въ което се намира Българското търговско паракодно д-во, прѣчи на неговото развитие и на стопанската му дейностъ, затова съборътъ апелира да се приключи чакъ по-скоро този въпросъ, като съ това ще се внесе успокоение, като въ стопанскитъ ни срѣди, така и срѣдъ служащитъ на тържеството.

VI. Съборътъ отбелязва съ задоволство развиващата се дейностъ по нашитъ пристанища, по море и рѣка Дунавъ за тяхното подобрене, както и създаването на нови такива и по-

стройката на превозни срѣдства за крайбрѣженъ туризъмъ, и препорѣчва да се продължи сѣщата дейностъ, докато се създадатъ условия за товарене и разтоварване на пѣтици и стока по всички крайбрѣжни населени центрове.

VII. Планомѣрното развитие на детскитъ морски лѣтoviща и голѣмото имъ здравно и възпитателно значение за подрастващото поколение сѣ цель не само на организацията ни, а и държавна политика. Съборътъ констатира съ съжаление, че въпрѣки постояннитъ апели къмъ Б. Д. Ж. за да се създаде максимално намаление, когато лѣтoviщнитъ-дѣца патуваатъ групово съ ръководителитъ си отъ и до лѣтoviщнитъ центрове, тѣзи апели не дадоха досега резултати. Докато се създаватъ максимални намаления за най-разнообразни поводи, на подрастващото поколение, отиващо веднѣжъ въ годината за отмора и закрепване, все отказватъ. Съборътъ апелира този въпросъ да получи най-после своето разрешение, защото той нѣма само търговска страна, а е социаленъ и държавенъ въпросъ.

VIII. Шестнадесетиятъ редовенъ съборъ издига гласъ за по-голѣма и по-осезателна подкрепа на усилията ни за постройка на плауини басейни въ страната и за създаване на срѣдства за упражнене на водния спортъ. Създаденъ, пропъгандиранъ и ръководенъ отъ Б. и. м. сговоръ, водниятъ спортъ се отличава отъ всички видове спортове и се нуждае отъ най-голѣма подкрепа поради естеството на срѣдствата на упражняването му. Досега той се е развивалъ изключително съ усилията и срѣдствата на организациитъ.

Съборътъ издига гласъ за повече внимание и по-голѣма подкрепа отъ страна на съответнитъ учреждения къмъ този спортъ, за да може той да се издигне на подходящата му висота.

IX. Шестнадесетиятъ редовенъ съборъ отирава братски поздравъ къмъ чиноветъ отъ Флота на Н. В. и имъ пожелава въ скоро време да достигнатъ чрезъ преданостъ и себестрипание до осъществяването на нашитъ идеали по море.

Отпърава поздравъ къмъ служащитъ отъ морското и рѣчно корабоплаване и пристанищнитъ ни служби, по случай пристигането на първитъ кораби отъ рѣчното корабоплаване, съ пожелание за все по-голѣми придобивки за Дунавска и Морска България.

### ДЕЙНА ПРОГРАМА

на Българския народенъ морски сговоръ за петилѣтното 1941—1945 год.

I. Въ днешнитъ исторически моменти, когато свѣтътъ е изправенъ предъ нови и неопредѣлени още изгледи за прекрояване и преустройство, единствена и най-здрава защита на жизненитъ интереси на всѣки народъ си остава въоръжената сила. Последнитъ фази на голѣмото обсъждане пакъ показаха, че флотътъ не само че не е изгубилъ своето значение, но че за отбраната на брѣговетъ той продължава да играе първостепенната роля.

Сѣга, когато не съществува вече за насъ никакво ограничение на въоръжението, Българскиятъ народенъ морски сговоръ ратува:

1. За развитие на българския воененъ флотъ по нашитъ крайбрѣжия до необходимитъ размѣри за една действителна отбрана на страната.

2. За снабдяването на флота ни съ необходимитъ му кораби, морска авиация и съоръжения, съгласно разволя на морската военна техника, да могатъ корабитъ да отговарятъ на възложениитъ имъ задачи, като будни стражи далечъ въ открито море.

3. За развитие на всички спомагателни крайбрѣжни служби (наблюдателни, спасителни и съобщителни) въ връзка съ народната отбрана, като използватъ най-новитъ поуки отъ днешната война.

4. За развитие на службите по снабдяването, поправките и подържането до необходимата им висота, за да направят флота независим от чужди услуги.

II. Б. Н. М. С. ще продължи да действа за по-бързото и окончателно осъществяване на излиза на Бъло море.

III. Б. Н. М. С. не ще отслаби своето внимание към чуждата пропаганда, макар че условията за нейната дейност намаляват, като ще дава напълно съдействие за окончателното изкореняване на тази опасност чрез връзки с официалната власт и всички родолюбиви организации.

IV. Б. Н. М. С. ще продължи да действа пред съответните власти, щото началниците на учрежденията, учители, свещеници и др. въ населените мѣста на крайбрежията ни да се назначават чрез строго подбор, като се вземат само такива съ будно национално съзнание и доказана преданост къмъ народните ни идеали.

V. Б. Н. М. С. ще продължи да настоява предъ съответните власти и органи както досега, щото борбата срещу употребата на чужди езици въ учреждения и обществени мѣста по градовете и селата на крайбрежията ни да се продължи безъ отслабване.

VI. Б. Н. М. С. ще продължи да ратува:

1. За развитие на българското корабоплаване по море и рѣка Дунавъ, за да може да отговори на действителните ни стопански нужди.

2. За възприемане на една строго установена държавна политика къмъ корабоплаването, като се създадатъ трайни условия за неговото развитие.

3. Да се ликвидиратъ най-скоро изникналите въпроси около Бълг. търг. парак. дружество.

4. За постепенно създаване на вътрешни водни пътища.

5. За снабдяване на нашите морски и дунавски пристанища съ необходимите стѣкмяващи и срѣдства за бързо и евтино манипулиране съ стоките.

6. За създаване на условия и предприемане на метропрития, при които дунавският трафикъ да се отклони отъ чуждите пристанища и се насочи къмъ българските такива.

7. За разширение и подобрене на съществуващите ни пристанища и за създаване на нови такива, тамъ където нѣма, както и за създаване на удобства за спране на кораби покрай малките дунавски селища.

8. За участие на България въ управлението на долния Дунавъ при новото уреждане на този въпросъ.

9. За снабдяване морското ни крайбрежие съ радиопарове, които сж вече належаща необходимостъ.

VII. Конституирани, че нуждата отъ морско законодателство у насъ не само че не е задоволена, но тя се чувства съ още по-голяма острота, Б. Н. М. С. ще действа:

1. Създадена чрезъ държавния бюджетъ дирекция на водните съобщения да се оформи чрезъ законъ, който да определи, както дейността, така и службите, които тя следва да обема, за да бжде истински центъръ на морската ни политика.

2. За преработване, приспособяване и съобразяване къмъ днешните условия и нужди на закона за морската търговия и търговски корабоплаване, като се учредятъ морски сѣдилища на морето и рѣка Дунавъ.

3. За създаване на законъ, уреждащъ материята за прѣкриване на труда по море, като се разграничатъ и определѣятъ правата и задълженията на работодателя и служащия по корабите, за да се избѣгнатъ все повече изникващите фликти и се създадатъ постоянни условия за спокойна работа.

4. За прокарване осигуровката на морските лица, какъ срещу обикновена злополука, така и срещу риска отъ война и за намаление срока на прослуженото време за пенсия на морските лица, като се иматъ предвидъ международните норми и практиката на другите страни.

5. Чрезъ изменение на съответните закони за създаване условия щото държавните банки, застрахователните дружества, разните организации, съюзи и кооперации да иматъ право да влагатъ свои фондови суми или части отъ капиталите си въ постройка на кораби или да участвуватъ въ строежъ и купуване на кораби на кооперативни или акционерни начала.

VIII. Б. Н. М. С. ще действа:

1. За осветляване на обществото, съответните власти органи, че риболовването е не само стопански, но социаленъ и националенъ въпросъ.

2. За създаване и развитие на модерно риболовство по море и рѣка Дунавъ до такава степенъ, че рибното производство да стане, както въ всички културни страни, здрава и естествена храна.

3. За засилване на покровителствените и насърчителните метропрития по риболовството и рибната търговия и индустрия.

4. Да не се допускатъ чужди подданица да риболуватъ въ българските териториални води.

5. За изменение и нагаждане на съществуващия законъ по риболовството, щото той да отговори на истинските нужди на риболова и му даде тласъкъ за развитие и модернизирване.

IX. Б. Н. М. С. ще действа предъ съответните власти и учреждения за доустройство на плавателни басейни въ градовете и по-големите села съ цель плуването да стане общодостъпно.

Сжщото ще настоява предъ М-вото на народната просвета и това на войната, щото плуването да се въведе като задължително на всички завършващи срѣдно образование и отбиващи военната си служба.

## ОРГАНИЗАЦИОННА ДЕЙНОСТЪ

1. За насаждаване срѣдъ българското общество на голѣмите идеи, на които служи Б. н. м. съборъ и за широкото прокарване на правилни разбирания относно морето, както Гл. упр. тѣло, тъй и клоновете ще уреждатъ конкурси на определени теми по всички културни и стопански въпроси, свързани съ морето, Дунава и голѣмите вътрешни рѣки.

II. Гл. упр. тѣло и всички клонове въ Царството ще разширяватъ своята дейностъ:

1. По привличане на все повече членове въ организацията.

2. По създаване на нови клонове, както по крайбрежията, така и въ вътрешността на страната.

3. По създаване на нови и развитие на съществуващите морски и рѣчни спортни легиони.

4. По създаване и организиране на детски морски лѣтoviща, както и почивни станции за членовете на морския съборъ.

5. По уреждане и постройка на морски и рѣчни бани.

## Съдържание:

1. Щастливиятъ съборъ — Ал. Маноловъ, 2. Борбата за Великия океанъ — Мицманъ отъ Флота, 3. Морска война, стопанство и стратегия — лейт. В. Паспалевъ, 4. Защита на военните кораби — Ариелъ, 5. Границата — Надя х. Йовкова, 6. Една заслужена похвала — В. П., 7. Добруджа (стих.) — Ст. Ив. Стояновъ, 8. Тритъ суетици канала — А. Б., 9. Нашиятъ съборъ.

Редационенъ комитетъ: лейтенантъ В. Паспалевъ, д-ръ Г. В. Паспалевъ, д-ръ П. Д. Скорчевъ и д-ръ Ст. Ив. Стояновъ.



# ИСКОВИЧЪ & ЛЕВИ А. Д.

Придворни доставчици  
РУСЕ — СОФИЯ

фабрика за химически произведения и тенекиени издѣлия.

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

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

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

Вносъ на всички видове петролни деривати.

Генерално представителство на свѣтовно известнитѣ американски

Телеграми: Рафинерията.

масла „Сънъ Ойлсъ“.

Телефонъ 2851.

## Българско Акционерно Дружество „ПОСТОЯНСТВО“ — Русе

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

Телефонъ 26-91.

## „ЮТА“

Акционерно дружество — Русе

Телегр. адресъ: „Юта“

Телефонъ 25-55.

## ДИНАМИКА А. Д.

СОФИЯ, пощенска кутия № 190  
За телеграми: Динамика, София

ул. Московска № 7  
Телефонъ: 2-33-38

### ТЕХНИЧЕСКО БЮРО и ПРЕДСТАВИТЕЛСТВО

Кораби и лодочни дизелови мотори  
Пристанищни транспортни уредби, инсталации и машини  
Мостови строежи отъ всѣкакъвъ видъ (извършени предприятия:  
Аспаруховия мостъ въ Варна и ферибоота въ Русе)  
Котли, водни и парни турбини и парни машини  
Всички видове желѣзни конструкции  
Въздухоопръснителни инсталации и хладилни инсталации.

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



# ДЪРЖАВНИ МИНИ

## КАМЕНОВЖГЛЕНИ МИНИ

ПЕРНИКЪ

БОБОВЪ-ДОЛЪ

МАРИЦА

ПРОИЗВОДСТВО НА КАМЕННИ ВЖГЛИЩА  
И БРИКЕТИ

ДОСТАВКА НА ЕЛЕКТРИЧЕСКА ЕНЕРГИЯ

за всички видове индустрии въ и около гр. Перникъ  
и въ Старо-загорската електрификационна областъ  
ПО СПЕЦИАЛНИ ИЗНОСНИ ЦЕНИ.

Вноски и поръчки за вжглища и брикети се правятъ навсѣкжде  
въ страната чрезъ

1. Българската народна банка — преводна служба.
2. Българска земеделска и кооперативна банка — преводна служба.
3. Телеграфо-пощенскитѣ станции — чекова смѣтка № 50.
4. Популярнитѣ банки.
5. Банка Български кредитъ А. Д.
6. Каситѣ на държавнитѣ мини.

съ специални формуляри, съ изчерпателното попълване на които става излишно  
да се пише отдѣлно писмо—уведомление отъ страната на клиентитѣ.

ГЛАВНА ДИРЕКЦИЯ на ДЪРЖАВНИТѢ МИНИ  
ВЪ ГР. ПЕРНИКЪ

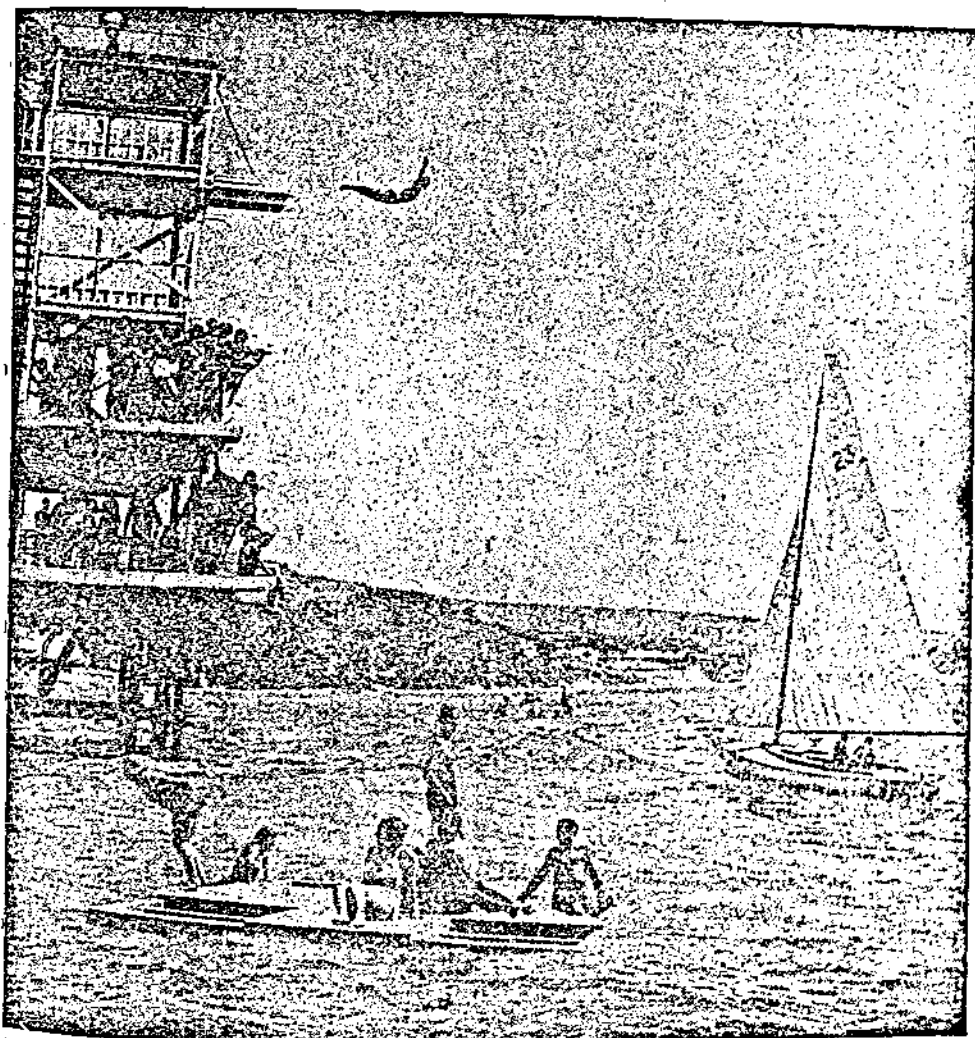
АГЕНЦИЯ НА МИНИТѢ ВЪ СОФИЯ

ул. Раковски № 90 — Телефонъ 2-18-49.

ПОСЕТЕТЕ ВАРНА

ПОСЕТЕТЕ ВАРНА

# ЦАРИЦАТА на ЧЕРНО МОРЕ



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

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

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

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

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

Чудни околности за екскурзии и излети, красива природа.

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

Устройство морски тържества и забави.

Изборъ на „Царица на плана“. Музикални тържества.

## КУРОРТЪ „СВ. КОНСТАНТИНЪ“

Прелестно кѣтче край морския брѣгъ за истинска почивка и отмора.

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

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

Редовна автобусна връзка съ града.

# БЪЛГАРСКО ТЪРГОВСКО ПАРАХОДНО ДРУЖЕСТВО — ВАРНА



Дружеството поддържа редовни съобщения отъ черноморските пристанища и Дунава до северните европейски страни: Франция, Англия, Белгия, Холандия, Германия, Дания и пр.

Освенъ тая континентална линия, която се поддържа съ три първокласни линейни параходи типъ „Родина“, дружеството поддържа редовни и извънредни линии между черноморските пристанища и всички страни на Близкия изтокъ: Турция, Гърция, Италианските острови — Додеканеза, Сирия, Палестина и Египетъ, като се посещаватъ пожитните пристанища: Цариградъ, Родосъ, Бейрутъ, Хайфа, Александрия, Портъ-Сайдъ и Пирей.

Тия последни пътувания даватъ възможностъ въ единъ срокъ отъ 20 дни най-много и съ разходи, които не надминаватъ ония, необходими за преживяване въ страната за същото време, да се видятъ останките и паметниците на всички древни култури: египетска, асировавилонска, старогръцка, византийска, арабска и пр., много отъ които паметници, по своята величественост и художественост, сж още недостигнати.

Пътуванията за Леванта — Близкия изтокъ се извършватъ съ голъми и луксозни параходи, „Царь Фердинандъ“, „Шипка“, „Варна“ и „Бургасъ“, при всички удобства за приятно и неустъпно пътуване по морета, които съдържатъ безбройни природни красоти: Босфора, Златния Рогъ, Мраморно море, Дарданелитъ и осъания съ острови Архипелагъ, много отъ които се издигатъ на хиляди метра надъ морската повърхност.

Последното пътуване дава възможностъ да се посетятъ и всички свети мѣста на еврейската, християнската и мохамеданската религия.

Никое друго пътуване не може да даде толкова голъмо разнообразие на неизгладими впечатления отъ природата и творенията на човѣшкия гений въ неговитъ най-всестранни прояви отъ началото на човѣшката история до днесъ.

Дружеството поддържа редовни съобщения два пъти презъ седмицата и между всички български черноморски пристанища съ луксозния бързоходенъ параходъ „Евдокия“.

Освенъ горните редовни линии, дружеството презъ лѣтните месеци прави и извънредни пътувания отъ Варна до Цариградъ съ параходитъ „Царь Фердинандъ“ и „Бургасъ“ съ престояване въ Цариградъ цѣли три дни.

Пътуването между двѣтъ пристанища трае само 12 часа — една нощъ.

Презъ сжщитъ лѣтни месеци п/х „Евдокия“ плава крайбрѣжно по специално разписание, съ намалени тарифи и възможностъ да се посетятъ всички пристанища отъ цѣлото българско крайбрѣжие въ течение само на 36 часа.

И при екскурзиитъ до Цариградъ и обратно, и при пътуванията отъ Варна и Бургасъ до Ахтополъ и обратно, пътниците ношуватъ на параходитъ и, ако желаятъ, могатъ да получаватъ и храната си тамъ на сравнително износни цени.

Разписанията, както и тарифитъ на всички пътувания, които извършватъ корабитъ на Българското търговско параходно д-ство, редовни и извънредни, сж дадени въ отдѣленъ проспектъ, който се намира въ всички дружествени агенции въ страната и въ странство и се раздава даромъ при поискване и направо отъ Дирекцията на дружеството; намира се и въ всички клонове на Морския Сговоръ.

**I. Ценитъ на билетитъ за Александрия** съ редовните съобщения, които се поддържатъ два пъти въ месеца съ параходитъ „Бургасъ“ и „Ц. Фердинандъ“, само отиване или само връщане, безъ храна сж:

I класъ — 4000, II — 3000 и III — 2000.

Презъ лѣтните месеци, отъ 1 юний до 15 септемврий, се установява специална тарифа за отиване до Александрия и връщане съ сжщия параходъ, безъ прекъсване, освенъ презъ време на престоя на кораба въ нѣкое пристанище по разписание, както следва:

I класъ 6000 лв. II — 5000 и III — 4000 лв., включително и храната.

**II. Ценитъ на билетитъ по нашето крайбрѣжие** отъ Варна до Ахтополъ и обратно, съ п/х „Евдокия“, по лѣтното разписание, отъ 15 май до 15 септемврий, съ право на ношуване въ Царево въ помѣщенията на съответната класа сж:

I класъ лв. 300; II — 240 и III 170 лв. безъ храна.

**III. Ценитъ на билетитъ до Цариградъ и обратно** съ п/х „Царь Фердинандъ“ и „Бургасъ“ презъ лѣтните месеци, съ престой въ Цариградъ три дена и ношуване на параходитъ, сж:

I класъ отъ лв. 1790 до 1390 споредъ положението на мѣстата

II „ „ „ 1380 „ 1010 „ „ „ „

III „ „ „ 665 „ „ „ „

**За храната се плаща:** По Александрийската линия: закуски — 22 лв., обѣдъ — 70 лв. и вечеря — 70 лв., а пълненъ дневенъ абонаментъ по 150 лв.

По крайбрѣжието отъ Варна до Ахтополъ и обратно, презъ лѣтните месеци, пълненъ дневенъ абонаментъ отъ закуска, обѣдъ и вечеря — 80 лв.

До Цариградъ и обратно, презъ лѣтния сезонъ, само съ параходитъ, които правятъ екскурзии, се плаща дневенъ абонаментъ 126 лв. или общо за цѣлото пътуване — 452 лв.

При редовните пътувания — съ п/х „Евдокия“ крайбрѣжно се плаща за закуска 15 лв., а за обѣдъ и вечеря по 50 кв., а пълненъ абонаментъ — 100 лв.

**Намаления:** правятъ се само отъ редовните тарифи, за отиване и връщане предплатено 15%, за групи по-голѣми отъ 25 души — по споразумение.