

МОРСКИ СГОВОРЪ

ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ ЦАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

Година 17.
Варна, декемврий 1940 год.

Уредна
Книжовно-просвѣтния отдѣлъ

Брой 10.
Гл. редакторъ В. Паспалевъ

Резултатитѣ на една година

Завършвайки още една година въ борба за нашата идеология, ние можемъ смѣло да отбележимъ достигнатитѣ резултати. Защото изтеклата година бѣше една отъ най-плодовититѣ за дѣлото, на което служимъ, макаръ че условията, въ които се намира страната ни, сѫ извънредни.

Цѣлиятъ общественъ животъ у насъ е подъ знака на особеното политическо състояние, наложено ни отъ бързоразвиващитѣ се международни събития, които даватъ своето отражение върху нашата страна. Тя се запази като малкъ оазисъ на миръ всрѣдъ вихренитѣ събития около насъ, за да твори съ усилия и постоянство дѣлото на възстановяването ни и да се приспособява къмъ новия редъ, който се налага на свѣта.

Малко сѫ общественитѣ организации, които биха могли да подчертаятъ успѣхи при тази обстановка. Защото когато грижитѣ за запазването ни отъ голѣмия пожаръ сѫ погълнали всичкото ни внимание, когато се призовава съдействието на всички граждани въ името на тази идея, когато условията за съществуване на отпѣлнитѣ хора сѫ излѣзли отъ обикновения пѣтъ, и хората сѫ загрижени за утрешния день, успѣхи отъ обществена полза могатъ да бждатъ осъществени, само ако тѣ сѫ движени отъ идеи, налагащи се съ своята сила и съ своята съвременностъ.

Тази година ние видѣхме да се осъществява планътъ за създаването на българското рѣчно плаване. Новопостроенитѣ кораби встѣпиха въ служба на българското стопанство, и българскитѣ флагъ започна да се носи по р. Дунавъ. Само този успѣхъ е самъ по себе си цѣла епоха за нашия животъ.

Възвръщането, обаче, къмъ майката отечество на отдавна очакваната частъ отъ Добруджа

заедно съ китнитѣ брѣгове на р. Дунавъ и на Черно море е най-главниятъ и същественъ фактъ за нашата идея. Защото той открива не само стопанскитѣ блага, които следватъ водния пѣтъ, но възвръща вѣрата въ силата на идеитѣ, които сѫ ни движили, и въ възможноститѣ, които се откриватъ чрезъ това. Той открива надеждата за още по-големи и ценни придобивки, защото сложи началото на ревизията, която така упорито се отричаше отъ съседитѣ ни. А ревизия за насъ значи възвръщане на всички откъснати живи части отъ снагата ни заедно съ нашитѣ брѣгове.

Нека да подѣржаме въ сърдцата си тази надежда и съ спокойствие да очакваме деня, когато ще се осъществи една отъ най-главнитѣ точки на нашата дейностъ, за да се откриятъ възможноститѣ за още по-широко развитие на морската идея у насъ.

Ние вѣрваме дълбоко, че този день е близкъ, и че най-после слънцето на правдата ще огрее съ своята благодатна свѣтлина и нашата страна.

Отбелязвайки постигнатитѣ голѣми резултати презъ изтеклата година, ние искаме да изтъкнемъ заслугитѣ, които нашата организация има чрезъ своята непрекъснатата дейностъ отъ основаването си до сега. Като се опира върху подкрепата на своитѣ дейни членове, тя твори уеднакъвяването на разбиранията по голѣмитѣ ни национални въпроси въ връзка съ морето, за да стигнемъ до единодушното обществено мнѣние, което бѣше първата предпоставка за успѣха.

Разчитайки на подкрепата, която сме имали винаги въ нашето общество, ние ще продължимъ съ неотслабващъ жаръ дѣлото на Морска България.

МОРСКИ СГОВОРЪ

Лейтенантъ В. Паспалеевъ

Използуване на минитѳ въ сѳвременната война на море.

Изминалата година отъ воденето на войната ни позволява да направимъ нѳкои предварителни изводи за използването на минното орѳжие и ефекта, постигнатъ отъ него въ сѳвременната война на море.

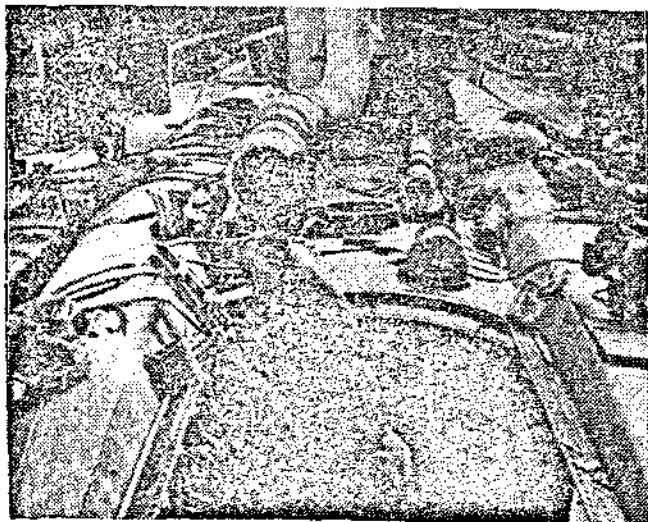
До сега при воденето на минната война бѳха използвани нападателнитѳ и отбранителни минни заграждения.

Като нападателни минни заграждения могатъ да се посочатъ тѳзи, които бѳха поставени да задрѳстятъ съ мини отдѳлни райони и фарватери съ цель да ги направятъ опасни главно за търговското корабоплаване (германскитѳ минни заграждения предъ английскитѳ брѳгове и английскитѳ предъ брѳговетѳ на Германия, Холандия и Норвегия).

Такѳвъ сѳщо е опитѳтъ да се създаде минна блокада предъ базитѳ на противника съ цель да се възпрепятствува излизането на неговитѳ военни кораби (английското минно заграждане въ Северно море предъ германското крайбрѳжие).

Като отбранителни заграждения могатъ да се посочатъ загражденията, които имаха за цель да създадатъ единъ отбранителенъ поясъ, главно срещу подводницитѳ (английскитѳ минни заграждения въ английския каналъ и германскитѳ и датскитѳ въ проливѳтъ на Белтъ и Зундъ), и отбранителниятъ поясъ отъ заградни мини, поставени покрай брѳга за защита на базитѳ и стратегическитѳ пунктове отъ възможния артилерийски обстрелъ откъмъ морето и отъ проникналитѳ въ крайбрѳжнитѳ води подводници (английскитѳ минни заграждения поставени по източното крайбрѳжие на Англия).

Особеностъ въ днешната минна война се явява поставянето на мини на малка дълбочина. По опита отъ войната 1914—1918 г. се смѳта, че малкитѳ дълбочини сѳ по-опасни за действие на подводницитѳ, поради което търговскитѳ кораби пѳтуваха близо до брѳговетѳ на малкитѳ дълбочини. Поставянето на дѳннитѳ магнитни мини отъ германцитѳ на тѳзи дълбочини направи опасно това пѳтуване край брѳговетѳ.



Строежъ на подводници

Поставянето на миннитѳ заграждения се извършва отъ германскитѳ моряци за близкитѳ райони съ надводни кораби, а съ самолети и подводници за предъ английското крайбрѳжие. Необходимо е да се отбележи широкото използване на самолетитѳ за поставянето на мини.

Английскитѳ моряци поставятъ миннитѳ заграждения сѳщо съ надводни кораби, а предъ германското и норвежкото крайбрѳжие сѳ използвали за тази работа подводницитѳ и самолетитѳ.

Продължителността на бойната служба на минитѳ се оказа тѳвърде малка. Още къмъ края на м. септемврий 1939 год. бѳха забелязани скѳсени отъ котвитѳ си мини. Презъ ноемврий и декемврий с. г. и особено следъ силнитѳ бури голѳми количества мини бѳха изхвърлени на брѳга, а друга частъ остана да плава, прѳчейки съ това на собственото корабоплаване. Сѳщата картина се наблюдавала и презъ войната въ 1914—1918 год. По всичко се вижда, че по отношение на здравината на миннитѳ вѳжета и тѳхнитѳ съединения съ мината не е направено нищо ново.

За почистване на котвеннитѳ заградни мини се използватъ миночистачнитѳ прибори и сѳрдства, които се употребяваха къмъ края на миналата война. За защита на отдѳлнитѳ кораби се използва широко „параванѳтъ“. Съ последния съ вѳорѳжени, освенъ военнитѳ, и всички английски търговски кораби.

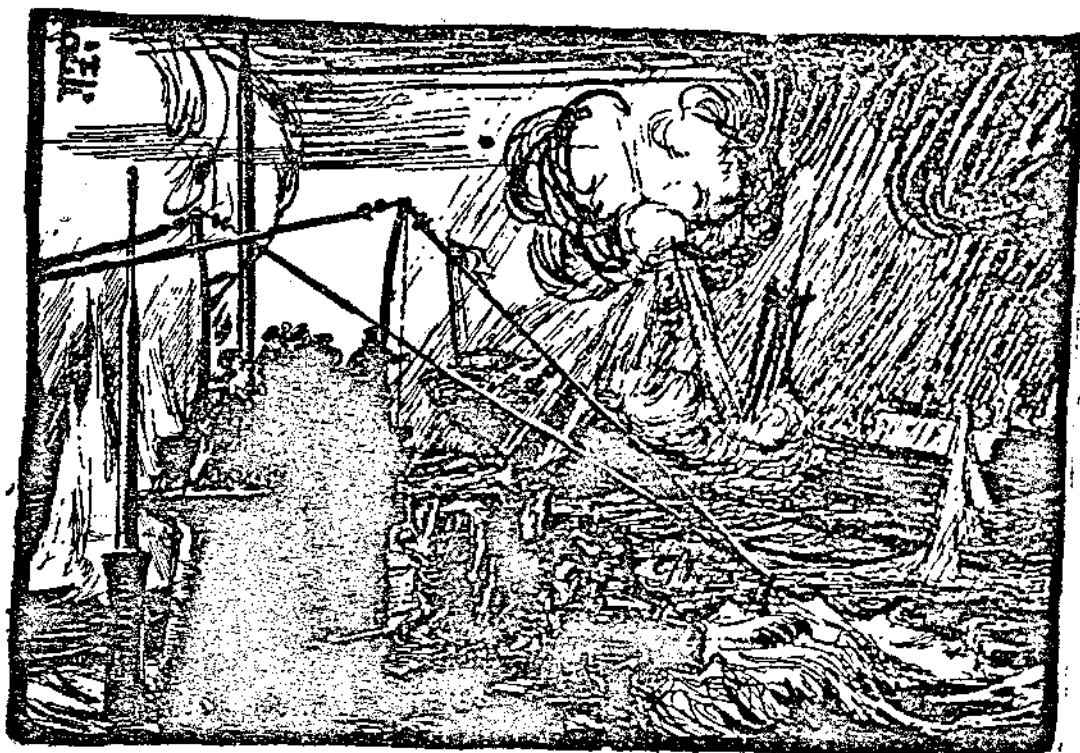
Тѳзи сѳрдства, обаче, за почистване на минитѳ се оказаха недействителни противъ германскитѳ магнитни мини.

Начинѳтъ за борба съ последнитѳ бѳ намѳренъ отъ англичанитѳ въ края на м. януарий, т. е. почти петъ месеца следъ започването на войната. Той се състои отъ единъ противоминенъ поясъ, образуванъ отъ проводници, по които тече електрически токъ, и който опасва цѳлия корпусъ на кораба. За принципа на действието на тоя поясъ се знае, че той способствува за неутрализиране и измѳнение на магнитното поле на кораба, усилва магнитното поле на сѳщия и взривава мината отъ разстояние.

За ефекта на минитѳ може да се сѳди най-добре отъ цифритѳ, представени въ следващитѳ таблици. Въ тѳхъ е показано числото на потопенитѳ военни и търговски кораби отъ различнитѳ бойни сѳрдства, употребявани въ сѳвременната морска война.

Отъ таблицитѳ се вижда, че за първитѳ осемъ месеца отъ войната най-голѳмо число транспортни кораби сѳ загинали отъ мини. Показанитѳ потопени кораби въ графата „отъ неизвестни причини“ трѳбва да се смѳтаѳ отъ попадания на торпеда отъ подводницитѳ, взривали се на заградни мини и попадания отъ въздушни бомби.

Отъ таблицата за потопенитѳ военни кораби се вижда, че сѳж потопени 121 кораба, отъ които 27 отъ заградни мини. Макаръ и тѳзи цифри да сѳж приблизителни, все пакъ тѳ ни даватъ ясна представа за ефекта на заграднитѳ мини въ сѳвременната война. Що се отнася до числото на



Подводникъ потопява въоръженъ търговски корабъ

потопенитѣ подводници, по-вѣроятно е основната причина за тѣхната гибелъ да се смѣта, че е отъ действието на подводнитѣ бомби.

Таблица за числото на потопенитѣ търговски кораби отъ действието на различнитѣ морски оръжия за времето отъ септемврий 1939 год. до априлъ 1940 год.

Държави	Причини за потъването						
	Взривъ на мина	Попленение на торпедо	Артилерийски огънь	Действие на авиацията	Аварии	Потопени отъ обслужателни	Всичко
Англия	54	78	4	33	8	—	307
Франция	3	7	—	—	—	—	17
Германия	5	13	24	2	1	10	68
Неутрални държави	107	48	1	5	9	—	205
Всичко	Число 169	146	29	40	18	10	85
	% 34,0	29,9	5,8	8,-	3,7	2,-	100

Таблица за числото на потопенитѣ военни кораби за времето отъ септемврий 1939 до априлъ 1940 г.

Видове кораби	Причини за потъването						
	Взривъ на мина	Попленение на торпедо	Артилерийски огънь	Действие на авиацията	Аварии	Потопени отъ обслужателни	Всичко
Линейни кораби	—	1	—	—	—	1	2
Хвърчилоносачи	—	1	—	—	—	—	1
Кръстосвачи	1	1	2	—	—	2	6
Спомагателни кръстосвачи	—	—	1	—	—	—	1
Броненосци за брѣг. отбрана	—	—	2	—	—	—	2
Торпед. носци	7	4	5	5	1	2	24
Подводници	1	—	1	—	—	27	29
Минни заградители	1	—	1	1	1	—	4
Миночистачи	12	6	2	7	1	4	32
Стражеви кораби	4	—	—	11	2	1	18
Канонерки	—	—	1	—	—	—	1
Моторни катери	1	—	—	—	—	—	1
Всичко	Число 27	13	15	24	5	34	121
	% 22,3	10,8	12,4	19,8	4,2	28,-	100

Крумъ Кънчевъ

Българският писател и морето

Въ страната ни много често се правятъ при-
бързани изводи, силно се подчертаватъ явни не-
истини, и се изявяватъ смѣли искания, безъ да се
държи смѣтка за възможноститѣ на нашия животъ.
А това е така, защото или не познаваме сжизната
на условията, при които сме принудени да жи-
вѣемъ и творимъ като народъ, или защото не
ни сж известни благороднитѣ усилия и достойнитѣ,

макаръ и скромни отъ свѣтвно гледище дѣла на
българския народностенъ духъ.

Въ кръга на недомислената, неправилна, и
следователно погрѣшна присжда е попадналъ и
въпросътъ за поета на морето у насъ.

Изтъква се, че българското художествено
слово изобищо не е отразило — дори и непълно,
частично! — морската действителност, че писаното

за морето у насъ е отъ случайно естество, съ стойността на незрѣлъ опитъ.

Даватъ се обяснения, че за печалната сѣдба на българската морска книжнина била виновна майката, която още отъ люлката не вскръмвала въ кръвта на своята рожба обичта къмъ морето, виновно било училището, което не правило почти нищо, за да сближи своитѣ възпитаници съ морето и съ всичко морско. Виновно било обществото, че поради немарливо отнасяне къмъ морскитѣ въпроси обричало на мъртвило и забрава всичкитѣ блестящи възможности, свързани съ морето, включително и проявитѣ на морския писателъ.

Изказва се убеждението, че следъ отстраняването на тѣзи „голѣми и едва ли не единствени“ прѣчки всичко ще трѣгне добре, за да имаме голѣмия поетъ на морето, достойно придобитъ по пѣтя на домашното въздействие, училищното възпитание и общественото сѣдействие.

Наистина, морската действителностъ представя единъ безпримѣренъ по своя драматизмъ животъ, изпълненъ съ великолепието на безчетни образи... Каква по-благодарна сѣкровищница за даровития поетъ, който ще превѣплѣти чрезъ слово многоличieto на морето? За потвърждаване на казаното може да се посочи общоизвестната истина, че народитѣ отъ всички времена сж излжчвали изъ своята срѣда голѣми поети на морето. Дълга е редицата на тѣхнитѣ имена. Още по-чудни сж красотата и очарованието, включени въ творбитѣ имъ, добили признанието на вѣчни ценности. Но за тѣзи творци достатъчна предпоставка ли е морето, морето само за себе си, и творческото вдъхновение, произтичащо отъ несъмнената имъ любовъ къмъ морето, и отъ внушения, добити по пѣтя на възпитателни и други въздействия?

Безспорно, тѣзи велики писатели сж обичали всеотдайно морето въ широкъ смисълъ на думата. Но тѣ сж отивали твърде по-далечъ въ своя жизненъ и творчески пѣтъ. Тѣхниятъ сѣдбовенъ жребей билъ имъ е отредилъ рѣдкото щастие да бждатъ синове на морски народи или най-малкото: да иматъ отличната възможностъ да опознаятъ, да се сродятъ и заживѣятъ съ духа на морската действителностъ, бидейки сами моряци или членове на моряшката срѣда. Така или инѣкъ, били сж непосредствени свидетели на явленията въ моряшкия битъ и пълноправни участници въ пѣстритѣ събития и случки въ неговото велико всѣкидневие.

Какво да кажемъ за българския писателъ? — Ако и да е преизпълненъ съ пламенна любовъ къмъ морето, той е лишенъ отъ толкова необходима възможностъ истински да го опознае, да го заноси въ дебритѣ на своя духъ като сѣкровищно имане, да го почувствава като брънка въ веригата на всѣкидневнитѣ образи и прояви, да се вживае съ най-великата отъ великитѣ драми на свѣтовната сцена — „моряшката сѣдба“ — и ехото на моряшкия подвигъ и страдание да кънти въ отзивчивото поетово сърдце, за да получи „животъ вѣченъ“ чрезъ магията на словото. А това е така, защото обсегътъ на нашитѣ морски дѣла е твърде ограниченъ, а възможноститѣ и условията за вживяване се свеждатъ до една незначителна величина. Тукъ, въ това положение на нѣщата, е скритъ отговорътъ на въпроса за поета на морето у насъ...

Не трѣбва да се отрича, че народътъ ни съ борческа мощъ бележи решителни стѣпки за завладяване на „царството на синитѣ водни простори“, но все пакъ той не е надмогналъ още прѣчкитѣ на нѣкои племенни недѣжи, не е строшилъ напълно оковитѣ на историческитѣ условия, въ които цвѣтятъ щастливитѣ възможности, съ значението на историческо животодадно разковниче, за да стане морето нераздѣлна сѣщина на живота му! Тази е истината! Макаръ и горчива, трѣбва съ открити чела да я приемемъ и да признаемъ доблестно неотразимата нейна сила въ живота и въ изкуството. И намъ предлежи, като вѣрни бойци въ полето на народностнитѣ завоевания, да стоимъ на своя постъ въ неспирна борба, за каквато сж способни синовно преданнитѣ на Родината. При това, като си даваме точна и разумна сѣтка за своитѣ дѣла, нито да превъзнасяме скромното постижение, нито да се заблуждаваме по грѣшни пѣтища, посочени отъ еднооки или самозвани тълкуватели.

А какво е писателътъ и творчеството му? — Не сж ли тѣ отражение на народа и неговия животъ, такъвъ, какъвто се проявява въ дадено време отъ историческия му развой?

Затова, да се вини българскиятъ писателъ въ неспособностъ да отрази морето въ творбитѣ си е обидно не само за представителитѣ на нашия творчески духъ, но преди всичко за самото наше книжовно наследство, което крие въ себе си толкова блестящи доказателства за върховни домогвания...

За пояснение на мисълта си ще си послужи съ Иванъ Вазовъ.

Нашиятъ народенъ поетъ има неподражаемото ценно качество: да е правдивъ и естественъ. Само така си обясняваме защо творчеството му представя огледало на родната ни действителностъ — такава, каквато я е виждалъ поетътъ въ своето живо и вдъхновено отношение къмъ нея.

И наистина, писателското дѣло на голѣмия българинъ и поетъ Иванъ Вазовъ е тържествена, неповторима бихъ казалъ възхвала на всичко българско: природа, минало, дейци, езикъ, съвременна участъ, народностни добродетели, надеждна бѣдина чрезъ осъществяване на свѣтли, вѣковно блѣнувани помисли и домогвания. И въпрѣки това, увѣнчаниятъ ни народенъ поетъ не включи морето въ многошумната и пѣстра стихия на българската природа, която за него бѣше най-хубава отъ възможнитѣ земни прелести, не му отдаде заслужено внимание, за да го възпѣе, както възпѣ и сетната полянка и хълмъ въ предѣлитѣ на нашата татковина. За това виновенъ ли е той?

Бързамъ да отговоря: Иванъ Вазовъ не е и не може да бжде единъ Майнъ Ридъ, още по-малко единъ Джозефъ Конрадъ или пъкъ Стефенсонъ, Мариатъ, Куперъ, Пиеръ Лоти, Едуардъ Пейсонъ, нито пъкъ Киплингъ, Джекъ Лондонъ и както се наричатъ свѣтовно известнитѣ мореписци. Той не може да се издигне на нуждната висота, за да достигне и да се родѣ съ голѣмитѣ художествени възплѣтителни на морското и моряшкото многоличие — все издѣнки, поникнали и се развили за всеобхватенъ творчески размахъ въ една свършена, напълно морска обстановка... Е добре! Щомъ е така съ Иванъ Вазовъ, какво следва да се говори за другитѣ наши писатели, съвременници на този духовенъ всепрославенъ великанъ? ..



Поетът на морето, като всъщност истински поет,
не може да бжде доморасла знаменитост, вла-
чеща оковитъ на сушата, дишеща до вбѣсяващо
задъхване отровния прахъ между стенитъ на
своята работна стая. Непростимо претѣжпение въ
живота и изкуството би извършилъ оня писателъ
по признание или пишещъ по хрумване — защото
тѣбва да се запълни, да се убие времето съ пи-
сане! — който е видѣлъ презъ плетъ въ полу-
мрака на своя писателски унесъ и предвзето отна-
сяне къмъ нетърпящия предвзетости достоенъ за
боготворене животъ на морскитѣ труженици,
дръзва съ светотатска ржка да петни морето и
дѣлата, свързани съ него. Такива писания сж
истинска Голгота, където обречени на кръстни
мъки сж изнесени за хула и позоръ морскитѣ
люде. За жалость, въ днитѣ на нашето морско
възраждане, когато лицата на моряци и морски
писатели руменѣятъ отъ тържествуващата радостъ
на победоносния походъ въ синята пустиня на свѣ-
товнитѣ морета, въ днитѣ, когато българскитѣ
трибагренникъ се вѣе по-гордо отъ всѣки другъ
пѣтъ, огласяня отъ пѣсенята на морето и украсенъ
съ величавото дѣло на родното морячество, едно
черно петно, сжщинска отрова, падна върху свѣт-
лата страница на моряшката поема, онадсловена
съ свѣтлото име на България: това е противомо-
ряшкиятъ и морскоотѣжпническиятъ романъ на
пишещата жена — между истинскитѣ поетки на
нашата родина едно недоразумение! — Яна Язова!

Но петното си остава петно: азъ говоря за писателско творчество!..

Поетътъ на морето, бездруго трѣбва да е морякъ, трѣбва да е морски човѣкъ, който е страдалъ ведно съ морскитѣ труженици, който е носилъ на своитѣ плещи кръста на моряшкото тегло, като участникъ на най-великата човѣшка драма въ свѣта, изтъкана отъ кръвта и духа на моряцитѣ, украсена отъ тжгитѣ и радоститѣ на тѣхнитѣ сърдца — детински чисти, хероично велики. Всичко друго е лъжа...

Нѣкой бѣше казалъ: българинътъ може да гърпи, българинътъ знае да чака. Азъ пъкъ мисля, че е време вече да се отърсимъ отъ пресловутото търпение, присъщо на робитѣ по занаятъ, и да се отучимъ да чакаме съ тжпо самодоволство

измамени, залутани по пжтищата на суетното самомнение, които се отклоняватъ въ пагубни завои отъ животворнитѣ извори на живота. Но потрѣбна е работа: безспирна, неуморна творческа... И както орачътъ, чиято кървава потъ е поела хлѣбодатнитѣ угари на златокласата нива, съ свѣлата вътрешна радостъ на победоносецъ съзерцава плодоветѣ на своя трудъ, така и ние, само следъ хероичнитѣ усилия на народа ни да овладѣе многоликата морска действителностъ, ще можемъ да сме щастливи свидетели на тържественото възхождение на българското морско дѣло.

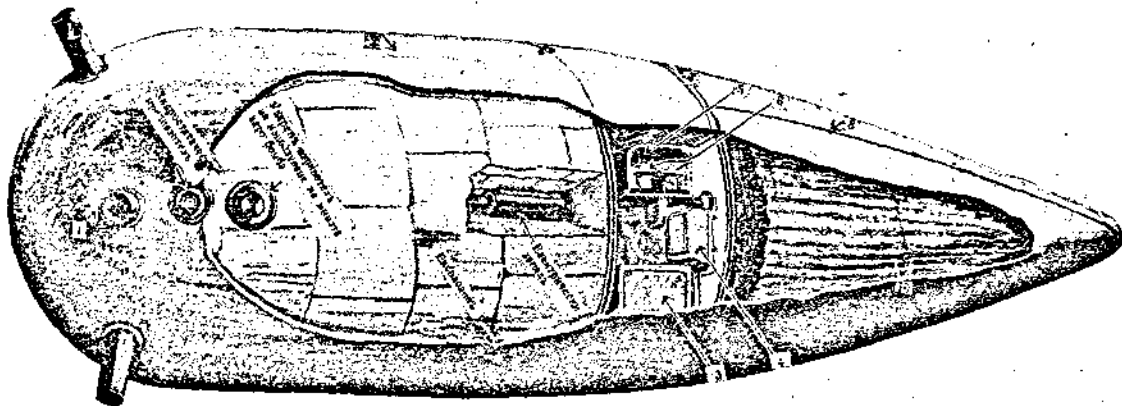
И само тогава въ тия блѣнувани дни — на свѣтлия фонъ на „живия морски животъ“ ще се очъртае образътъ и дѣлото на голѣмия, на дългоочаквания български поетъ на морето!..

П. Недѣлчевъ
капитанъ II р.

МАГНИТНИ МИНИ

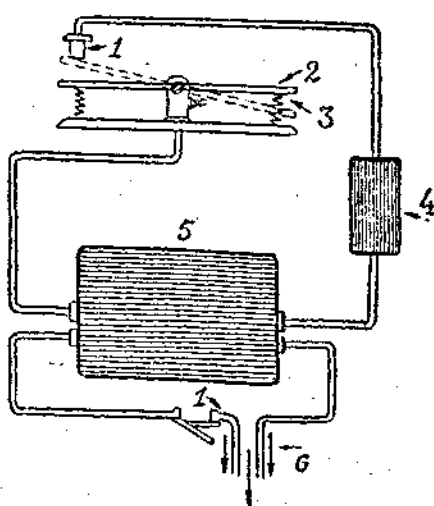
(продължение отъ миналия брой и край)

По своята конструкция мината може да бжде раздѣлена на три части: — глава, срѣдна часть и опашка.



Фиг. 4. Общъ видъ на германската дѣнна магнитна мина.

1 — противоманитенъ металически корпусъ; 2 — хидростатиченъ предпазителъ; 3 — електрически запалъ; 4 — контактъ; 5 — магнитна стрелка; 6 — надлъжно съединение на кутията на парашута; 7 — прибранъ парашутъ; 8 — напрѣчно скрепяване на кутията на парашута; 9 — реле; 10 — батерия; 11 — взривно вещество (около 300 кгр.); 12 — ударенъ взривателъ за използване на мината като бомба; 13 — ржчки, задържащи мината отъ превръщане въ грунта.



Фиг. 5. Електромагнитна схема на мината

1 — контактъ; 2 — магнитна стрелка; 3 — компенсационна пружина; 4 — реле; 5 — батерия; 6 — къмъ детонатора.

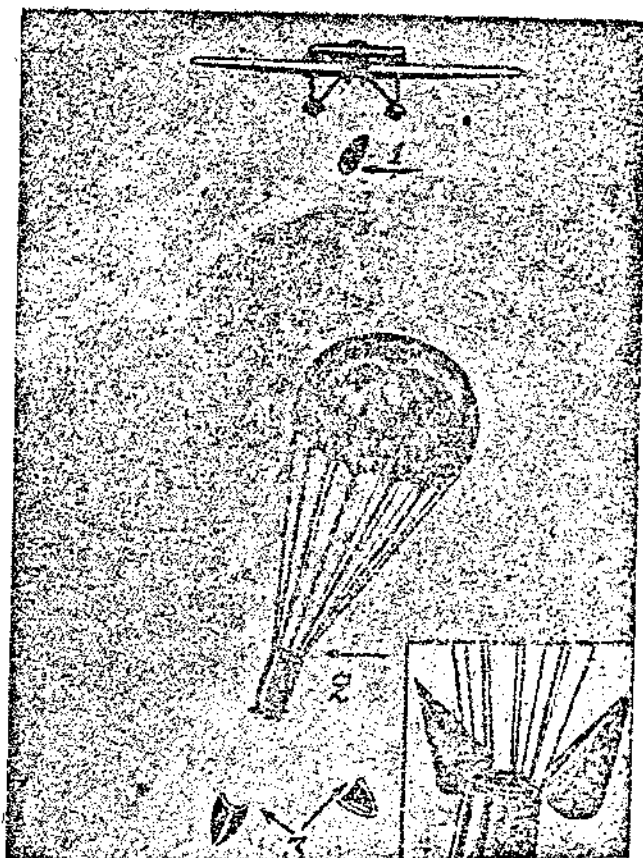
Въ челната часть на корпуса се помѣства зарядътъ; въ тази сжщата часть се намира ударенъ детонаторъ, обезпечаващъ взриваването на мината при ударъ въ твърдъ предметъ (въ този случай мината действува като бомба).

Въ срѣдната часть на корпуса сж помѣстени магнитниятъ приборъ и електрическиятъ детонаторъ. Една контра тежестъ придава на магнитния приборъ положение, при което неговата стрелка посредствомъ две компенсационни пружини винаги се задържа отгоре въ хоризонтално положение. Магнитниятъ приборъ се състои отъ магнитна стрелка съ две компенсационни пружини, контактъ, реле, батерия и верига, отиваща къмъ електрическия детонаторъ (фиг. 5).

Въ опашката е разположена парашутната кутия въ видъ на два разгъващи се конуси; вътрѣ въ кутията се помѣства парашутътъ съ вжжетата.

Опашката се придържа към централната част чрез особено съединение.

Въ челната част корпусът на мината има на външната си страна четири опорни ръчки, които препятствуват на мината да се търкаля по дъното. Това устройство е необходимо, за да може мината да заема на дъното определено положение за обезпечаване на нормалната работа на магнитния приборъ.



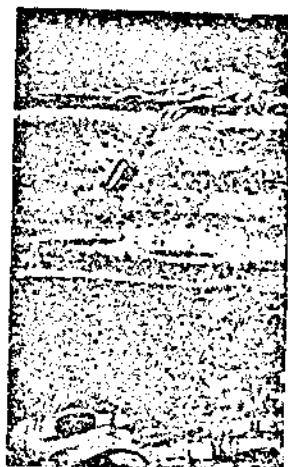
Фиг. 6. Парашутната кутия съ вжжетата. (вдъсно)

Фиг. 7. Схема на минохвърлянето.

1. — Мината отделяща се от самолета.
2. — Мината спускаща се на парашута.
3. — Конусъ на парашутната кутия.

Следъ като мината се отдѣли от самолета, парашутната кутия, състояща се от две конусообразни форми, се разтваря и дава възможност на парашута да се разтвори бързо. Парашутътъ съ вжжетата спуска мината до повърхността на водата. Подъ действието на парашута мината се движи въ въздуха по-бавно и удрянето ѝ въ водата се смекчава, по който начинъ се достига до предпазване на механизмитъ от повреждане. Парашутната кутия въ видъ на два конуса пада отдѣлно отъ мината (фиг. 6 и 7). При удара въ водата парашутътъ се отдѣля отъ мината при помощта на специално приспособление.

Отдѣляйки се отъ парашута, мината потъва на дъното (фиг. 8 и 9).



Фиг. 8. Мината потъва на дъното следъ отдѣлянето ѝ отъ парашута.



Фиг. 9. Магнитната мина на дъното.

Магнитниятъ приборъ на мината става чувствителенъ следъ излизане отъ действие на хидростатния предпазитель.

Действието на мината се осъществява по следния начинъ: — Когато корабътъ минава надъ мината, неговиятъ металически корпусъ създава магнитно поле, което въздействува върху магнитната стрелка на магнитния приборъ. Стрелката се притегля нагоре, допира се до контакта и завързва електрическата верига. По-нататъкъ чрезъ релето и електрическата батерия се сключва боевата верига, като взривава детонатора и заряда отъ взривчатото вещество. (Фиг. 10). Мината е заредена не съ тротилъ, а съ по-силно взривчатото вещество.

Описаната мина, до намиране на срѣдства за борба съ нея, се е явявала като достатъчно ефективно оръжие противъ транспортнитъ и военни кораби, при използването ѝ на малки дълбочини въ прибрѣжнитъ райони. По-голѣмото количество транспорти, загинели отъ взрива на мини по английското крайбрѣжие, сж били жертва на германскитъ магнитни мини.

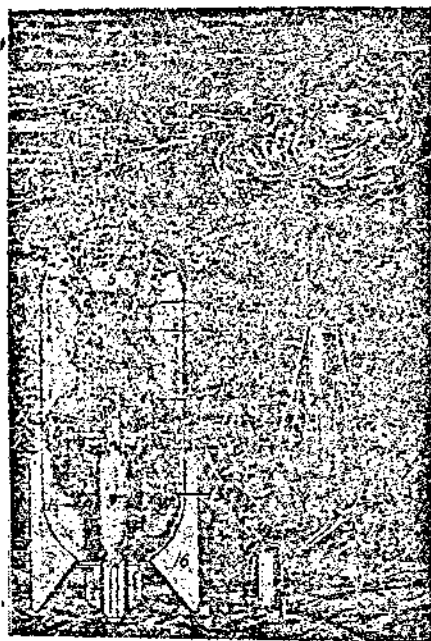
Особеноститъ на тоя типъ мина сж: — 1) Тя не се подава на тралене съ обикновени тралове; 2) взривавайки се, поврежда дъното на кораба т. е. най-малко защитената частъ.

Германската магнитна мина, изплаваща отъ дъното. Тая мина има следнитъ тактико-технически елементи: — Общо тегло 400 кг.; тегло на заряда — 200 кг. Тия мини се поставятъ на дълбочина до 120 м. Тѣ се хвърлятъ отъ самолети отъ височина 30—60 м. безъ парашути.



Фиг. 10. Взривъ на магнитната мина подъ транспортъ

Корпусътъ на мината се приготвя отъ немагнитенъ металъ. Мината се състои отъ три части (фиг. 11):—горна, срѣдна и долна.



Фиг. 11. Общъ видъ на магнитната мина изплаваща отъ дъното и схема на нейното действие.

1—хидростатически предпазителенъ приборъ; 2—тънъкъ пѣръгъ; 3—металическа трѣба съ живакъ; 4—магнитенъ приборъ съ стрелка; 5—батерия сухи елементи; 6—контактъ за отваряне на въздушния балонъ; 7—детонаторъ; 8—зарядъ; 9—втори хидростатиченъ приборъ, затварящъ боевата верига при изплаване на мината; 10—запалъ за отваряне клапана на въздушния балонъ; 11—два клапана за излизане на въздуха при запълване баластното отдѣление съ вода; 12—форсунки за излизане на въздуха; 13—въздушния балонъ; 14—баластно отдѣление; 15—долно отворстие за излизане на водата подъ въздушно налѣгане; 16—направляващи ребра.

Въ горната частъ се помѣства батерията, механизмътъ съ магнитната стрелка, електрическата верига и два хидростатни прибора.

Въ срѣдната частъ се помѣства зарядътъ и детонаторътъ.

Въ долната частъ има баластно отдѣление, запълващо се съ вода (презъ долното отворстие) при потъването на мината въ водата, и въздушенъ резервуаръ. Подъ налѣгането на сгѣстения въздухъ, намиращъ се въ този резервуаръ, водата се изтласква отъ баластното отдѣление, благодарение на което на мината се придава положителна плавучестъ. По горното дѣно на баластното отдѣление сѣ разположени два клапана.

Горната частъ на клапана се съединява съ долната частъ чрезъ трѣба, завита въ нипелъ въ въздушния резервуаръ. Въ нипела е разположенъ клапанътъ за пускане на въздухъ отъ резервуара. Отварянето на този клапанъ става отъ взрива на запала.

Хвърлената отъ самолета мина лети въ въздуха като бомба, съ челната частъ напредъ, имайки нагоре направляващитъ ребра за стабилизиране на полета. Конструкцията на мината и всички прибори обезпечаватъ потъването на мината въ водата безъ повреждане отъ удара. Мината се осигурява отъ предварителенъ взривъ при ударъ въ водата отъ предпазители.

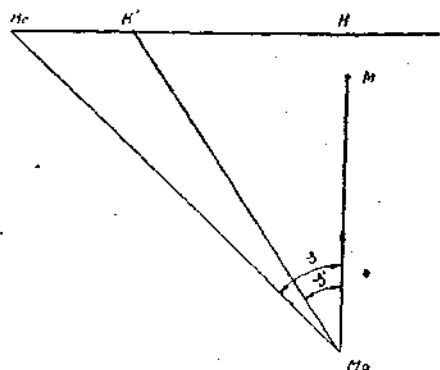
Попаднала въ водата, мината веднага започва да потъва. На дълбочина 20 м. подъ водата диафрагмата на хидростатния приборъ, разположенъ въ горната частъ на мината, натиска тънкия пѣръгъ, който отъ своя страна налѣга въ малката металическа трѣба, съдържаща живакъ. Подъ налѣгането на пѣрта живакътъ се излива и завързва контактъ, вследствие на което токътъ отъ батерията преминава въ соленоида и освобождава предпазителя на магнитната стрелка. Втората диафрагма, сѣщо така изпитваща налѣгане подъ натиска на водния стълбъ, държи боевата верига разединена.

Следъ попадането на мината въ водата долното баластно отдѣление се запълва съ вода. Благодарение на това при по-нататашното движение мината се преобръща и се установява на дъното съ своята долна частъ—съ направляващитъ ребра надолу.

Когато корабътъ се приближи къмъ мината на разстояние около 0'5 миль, стрелката на магнитния приборъ започва да реагира подъ действието на магнитното поле на кораба. При по-нататашното приближаване на кораба тя бързо се повдига нагоре, докато достигне 65°. Следъ това релето прави контактъ и произлиза взривъ на запала. Въздушниятъ резервуаръ се отваря, и намиращиятъ се подъ голѣмо налѣгане сгѣстенъ въздухъ натиска водата въ баластното отдѣление. Мината се продува, водата бързо излиза презъ долното отворстие, — получава се реактивно действие, ускоряващо изплаването на мината. При продуване на мината страничните клапани се затварятъ подъ действието на своитъ пружини и по-нататашното постѣпване на вода става невъзможно. Получавайки положителна плавучестъ и тласкъ отъ началото на реактивного действие, мината бързо изплава.

Взривътъ на мината произлиза автоматически на дълбочина 10—15 метра отъ повърхността на водата, въ зависимостъ отъ регулировката на хидростатния приборъ. Взривътъ е обоснованъ на обратния ходъ на втория хидростатически приборъ (налѣгането на стълба вода се намалява) предиз-

викващо затваряне на боевата варига. Най-благоприятен се явява случаят, когато взривът на мината се произведе непосредствено под кораба.



Фиг. 12. Схема на изплаването на магнитната мина.

На фиг. 12 е показана схемата на изплаване на мината, а на фиг. 11 — взривът на мината под действието на магнитното поле на приближаващия се корабъ.

На фиг. 12: — KoK представлява пътя на кораба от момента, когато неговото магнитно поле въздействува на магнитната стрелка на мината до момента на отделяне мината от грунта (дъното на морето). $K'K$ представлява пътя на кораба от момента, когато мината се отделя от дъното на морето до момента на взриваването ѝ на зададеното разстояние от повърхността на водата; MoM представлява пътя на мината от дъното на морето до мястото на нейното взриваване; ъгълът φ е ъгъл на изпреварването, заключен между линиите $KoMo$ и MoM ; ъгълът φ' е ъгъл на изплаването, заключен между мините $K'Mo$ и MoM .

Скоростта на изплаването на мината от грунта не се указва. Приблизителните разчети, обаче, показват, че баластното отделяне след неговото продуване може да обезпечи на мината едно изплаване с скорост 6—7 метра в секунда.

Този тип мина тежи по-малко, отколкото неплаващата магнитна мина, затова самолетът тип „Хенкел Не 115“ може да вземе от тях до 4 броя. Съобщението в английските журнали, че самолетите събират по 12 мини, предизвиква съмнение.

Ефективното използване на изплаващите мини (потопяване или повреждане на кораба) представлява редъ трудности, тъй като транспортните и военните кораби имат различно по величина и сила магнитно поле и могат да се движат с различни скорости. Дълбочината на морето в същата за поставяне на мината също може да се колебае (до 120 м.), а следователно пътът и времето на изплаване могат да бъдат различни. Всичко това дава основание да се предполага, че от такива мини не може да се очаква голяма точност в действието. Следва да се смисла, че тяхното използване е разчетено на площадно действие. Преминаващият корабъ или транспортът предизвиква изплаването не на една, а на няколко мини едновременно, и една от тях може да му причини повреждане. Повреждането се нанася на най-уязвимите части на корабите — дъната имъ.

Средства за борба с магнитните мини. Особеността на двата типа германски магнитни мини се явява невъзможността да се почистват с обикновените миночистачи, употребявани за борба с котвените мини, а се налага създаването на специално средство за борба с мините. Макаръ че англичаните сж имали магнитни мини още през войната 1914 — 1918 год., в съвременната война те се оказали неподготвени за борба с германските мини. След като през ноември 1939 г. имъ се удало да разоржат германската магнитна мина, те в течение на около три месеца търсили средства за борба с мините от този типъ.

Средствата за борба с неконтактните магнитни мини могат да бъдат следните:

1. — Унищожаване на магнитното поле, създавано от кораба, чрез неговото размагнитване до такова състояние (създаване обратно поле), при което магнитните прибори на мината губят способност да работятъ.

2. — Усилване на магнитното поле на кораба, чрез допълнително намагнитване, с целъ да се предизвика зареботване на магнитните прибори на мината на голямо разстояние от кораба, което ще предизвика взрива на мината на безопасно разстояние.



Моряци наблюдават работата на миночистачните прибори

3. — Създаване на специални влачени тралове, предизвикващи преждевременно зареботване на магнитните прибори на мината на безопасно разстояние за кораба, който влачи такъв тралъ.

За неутрализиране на магнитното поле, образувано от корпуса на кораба, обикновено поставят по двата фалшборта противоминни компенсационни кабели, през които се пропуска постоянен електрически ток. Снабдените с такива кабели кораби и транспорти преминават безопасно над магнитните мини, без да въздействат на техните магнитни прибори.

(По статията на капитанъ I р. Б. Н. Деспизовъ въ „Морской сборникъ“)

Ангелъ Симеоновъ

Произходъ и значение на морската униформа

Малцина сж у насъ тѣзи, които знаятъ нѣщо за произхода и значението на морската униформа. Не сж рѣдко даже и ония, които отъ редъ години я носятъ, безъ да подозиратъ, че това не е мода, нито пъкъ нѣкакво хрумване, за да се създаде отъ нея нѣщо красиво и примамващо моряцитѣ. Морската униформа има точно опредѣлено значение, и то трѣбва да се знае поне отъ тѣзи, които я носятъ. Както християнитѣ носятъ като символъ кръста Христовъ, който има за тѣхъ свято значение, така и моряцитѣ иматъ своитѣ символи, които тѣ пазятъ и уважаватъ. Тѣзи символи, които отличаватъ хората на морето отъ останалитѣ хора, сж изразени въ тѣхната униформа.

Още когато корабоплаването започва да оформява своята физиономия, когато се създаватъ организирани презморски транспорти и военни флоти на морскитѣ държави, за да се отличаватъ отъ останалия свѣтъ моряцитѣ сж възприели своята униформа, защото това символизира цвѣта на морето, а на копчетата сж поставили котва — най-характерниятъ предметъ за кораба. Гербоветѣ, които офицеритѣ носятъ на шапкитѣ си, сж били обкржжени съ джбови листа — символъ на величието и мощта на държавата, на която тѣ служатъ. И най-после, сѣрмениятъ подбрадникъ символизира възелата на кораба.

Офицеритѣ отъ военнитѣ флоти сж носили на раменетѣ си пагони, отговарящи на ранга имъ. Въ тѣзи отдалечени времена точно разграничение между воененъ и търговски флотъ не се е правило, защото почти всичко, което е могло да се нарече корабъ, е принадлежало на държавата. Всички кораби сж били въоржжени.

До времето на великия английски флотоводецъ Нелсонъ*) морската униформа не се е промѣнила чувствително. Следъ неговата смъртъ, обаче, следъ морската битка при Трафалгаръ, тя претърпѣ една коренна промѣна. Нелсонъ стана символъ на всички моряци, и трѣбваше нѣщо Нелсоново да се постави върху униформата на неговитѣ последователи.

Както се знае, когато адмиралъ Нелсонъ е билъ на върха на своята слава, когато той поставяше основнитѣ камъни на английското владичество надъ моретата, е билъ съ една ржка и едно око. Веднѣжъ той започналъ една ловка маневра, която обещавала голѣмъ успѣхъ надъ противника, но въ сжщото време получилъ заповѣдъ отъ своя адмиралъ да прекрати боя. Флаговиятъ офицеръ доложилъ за дадената заповѣдъ, обаче Нелсонъ, нѣмайки ни най-малкото намѣрение да се подчини, поставилъ далекогледната тржба на слѣпото си око и отвърналъ:

— Увѣрявамъ ви, мичмане, не виждамъ никакъвъ сигналъ.

Нелсонъ влѣзълъ въ бой и спечелилъ победата. При обсадата на Санта Крузъ адмиралътъ загубилъ едната си ржка.

Ржкава на отсѣчената си ржка той всѣкога завързвалъ съ свилакъ. Това е предка отъ

корабно манилско вжже, каквито винаги има подъ ржка на кораба. Така е ходѣлъ той винаги и така е загиналъ, вследствие на тежкитѣ рани, получени презъ време на битката при Трафалгаръ. Така сж го запомнили неговитѣ офицери. Този именно свилакъ става по-късно символъ за моряцитѣ, подобно на кръста за християнитѣ. Скоро по ржжавитѣ на флотскитѣ офицери (отначало само на единия ржавъ) се появява свилакътъ на Нелсонъ, само че за естетика той се замѣства съ сѣрменъ галунъ. Нима кръстътъ Христовъ въ неговото символично значение не е замѣненъ съ слонова костъ, седефъ и разни благородни метали и скъпоценни камъни?

Впоследствие галунътъ се поставя на двата ржава, а още по-късно голѣмитѣ чинове започватъ да поставятъ повече галуни, съответно на чина, който иматъ. Така се оформява морската униформа въ нейния сегашенъ видъ.

Понеже Англия е най-голѣмата морска държава, морската униформа бѣ заимствувана отъ нея и премина въ флотитѣ на цѣлия свѣтъ. Днесъ, както военнитѣ, така и търговскитѣ моряци — офицерскитѣ кадѣръ — носятъ на ржжавитѣ си галуни, съответно на длъжността, която заематъ. При това военнитѣ моряци си запазиха и пагонитѣ на раменетѣ, за да се отличаватъ отъ служащитѣ въ търговския флотъ.

Сжществува мнение, че военноморската униформа е твърде много претрупана, понеже се поставятъ пагони на раменетѣ и на ржжавитѣ, когато би могло да се поставятъ само единитѣ. Това мнение е погрѣшно, защото на ржжавитѣ военнитѣ моряци носятъ само знака на своя родъ оржие, както това е възприето и при останалитѣ униформи, и не може да се нарече пагони. Вѣрното тукъ е, че тѣзи знаци правятъ формата по-красива, но не и претрупана.

Като се има предъ видъ откъде води началото си и какво е значението на морската униформа, следва да се заключи, че тя е право само на моряцитѣ, на истинскитѣ моряци, последователи на великия Нелсонъ.

Много чужди на морето организации и държавни служители сж възприели за себе си морската униформа, само защото тя задоволява естетичния имъ вкусъ. Тѣ приличатъ на мохамедани, които носятъ златно кръстче, само за украшение, безъ да знаятъ, че то се носи единствено заради неговото значение. Както всѣки християнинъ би се възмутилъ при подобна гавра, макаръ тя да идва вследствие невежеството на индивида, така и моряцитѣ възставатъ въ душата си заради гаврата съ тѣхната униформа. Тѣхното морско благородство, обаче, не имъ позволява да дадатъ изразъ на възмущението си. Тѣ се надѣватъ, че когато узнаятъ за нейното значение тѣзи, които безъ право я носятъ, сами биха се засрамили и биха се поправили. Не бива да се отнема и омаловажава символичното значение на морската униформа, съ която морякътъ се гордѣе. Тя е единичното красиво нѣщо въ неговия труденъ морски животъ, и той заслужено я носи. Тѣзи, които познаватъ отблизо препълнения му съ несгоди животъ, ще му дадатъ пълно право.

*) Адмиралъ Нелсонъ е роденъ презъ 1758 г. Въ 1805 г. той спечели най-голѣмата морска битка въ историята на Англия, но отъ ранитѣ, които получилъ въ време на боя, починалъ.

А. Б.

Боятъ при Сардиния

На 27 ноемврий т. г. срещу носъ Теулада, югозападниятъ край на островъ Сардиния, стана едно отъ най-големитѣ морски сражения въ днешната война.

Два или три деня преди това отъ Гибралтаръ потеглила на изтокъ една английска ескадра, въ съставъ 2 линейни кораба, 1 самолетносачъ, 9 кръстосвача и 9 разрушителя, всичко 21 корабъ.

Авангардътъ на ескадрата билъ пресрещнатъ на 27 ноемврий къмъ 10 часа сутринята отъ четири италиански кръстосвача отъ модеренъ типъ съ голѣма скоростъ и съразмѣрно мощна артилерия. Англичанитѣ се оттеглили, като привлѣкли италианцитѣ къмъ главнитѣ сили на своята ескадра.

За да избѣгнатъ действието на тежкитѣ оржидия на влизащитѣ въ английската ескадра линейни кораби отъ типа „Риноунъ“, които сж въоръжени съ 38—сантиметрови оржидия, италианскитѣ кръстосвачи се прикрили съ димова завеса.

Но къмъ 12 часа имъ пристигнала помощъ: единъ линейенъ корабъ отъ най-големата италианска класа „Литорио“ (35,000 тона, 9 оржидия отъ 38 см.) и единъ линейенъ корабъ отъ класата „Кавуръ“ (23,600 тона, 10 оржидия отъ 32 см.). Тѣ сж били придружени отъ нѣколко разрушителя.

Боятъ на морскитѣ великани траялъ 1 часъ 5 минути. Съвременнитѣ сражения на море се развиватъ съ свѣткавична бързина. Поради това ние трѣбва да смѣтаме едночасовото сражение за твърде упорито.

Англичанитѣ отстъпили, но боятъ не престаналъ: на сцената се явили състави отъ най-съвременни италиански самолети. Чакъ до 16 часа 40 минути италианскитѣ апарати нападали ескадрата, която се отдалечавала въ югозападна посока.

Ескадрата се върнала въ Гибралтаръ.

Ако нейниятъ походъ е ималъ за целъ да извърши нѣкакво действие срещу италианскитѣ брѣгове, то тази целъ не е била постигната. Ако пъкъ, както пишатъ германскитѣ вестници, целта ѝ е била да се промѣне презъ тѣснината между Сицилия и Африка, то намѣрението ѝ е било осуетено отъ доброто държане на италианския флотъ.

Англичанитѣ признаватъ, че е повреденъ тѣхниятъ тежкъ кръстосвачъ „Беруикъ“ (10,000 тона, 8 оржидия отъ 20 см.), но твърдятъ, че сж повредили отъ своя страна италианския кръстосвачъ „Болцано“ (отъ сжщата голѣмина и сила, като „Беруикъ“).

Италианцитѣ заявяватъ, че сж имали повреди само на единъ разрушителъ, а съ фотографии сж установили ефектитѣ отъ попаденията си върху единъ британски линейенъ корабъ, единъ кръстосвачъ и единъ самолетносачъ.

Наблюдатели отъ испанския брѣгъ при Гибралтаръ свидетелствуватъ че единъ кръстосвачъ е влѣзалъ въ гибралтарското пристанище на поправка.

По-късно по покана на италианското командване петнадесетъ чуждестранни журналисти посетили въ италианскитѣ морски бази корабитѣ „Виторио Венето“, „Джулио Чезаре“, „Болцано“, „Фиуме“, „Гориция“, „Пола“ и „Таренто“, които участвували въ боя при Теулада. Журналиститѣ

заявяватъ въ своитѣ вестници, че по корабитѣ нѣмало никакви следи отъ английски гранати.

Въ разговоръ съ журналиститѣ адмиралътъ, който командувалъ италианската ескадра въ боя, заявилъ, че италианцитѣ добили въ сражението голѣмо надмощие поради това, че тѣхнитѣ кораби сполучили по-рано да откриятъ огънь. Това имъ дало възможностъ по-бързо да се пристрелятъ и да получатъ точностъ въ попаденията си.

Адмиралътъ разправилъ сжщо, че командувачиятъ на английската ескадра, адмиралъ сър Джеймсъ Сомървилъ, влѣзалъ въ боя по всички правила на морската тактика, и държането на англичанитѣ било много добро. Английската ескадра превъзхождала италианската въ тонажъ, но италианскитѣ кораби се ползували отъ надмощието си въ скоростта и съ ловки маневри сполучили да се опазятъ отъ огъня на англичанитѣ.

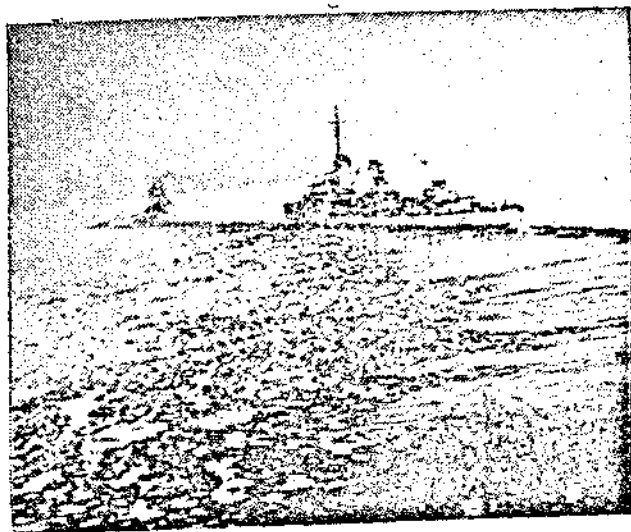
Презъ време на този бой бѣ сваленъ отъ английскитѣ самолети френскиятъ апаратъ, съ който бившиятъ префектъ на парижката полиция Киапъ лхтуваше отъ Марсилия презъ Тунисъ за Сирия, за да заеме поста си на върховенъ френски комисаръ тамъ. Самолетътъ случайно попадналъ въ областта на сражението.

На мѣстото на сражението се намирили и два френски транспортни парахода съ войници. Щастието ги покровителствувало, и тѣ успѣли да се измъкнатъ отъ обсега на оржидията отъ двата сражаващи се флота.

Сражението въ Ламаншъ

На следния денъ, на 28 ноемврий, въ Ламаншъ се разви сражение между германски и английски морски сили.

Като се ползувагъ отъ дългитѣ зимни нощи, англичанитѣ прокарватъ параходни конвои въ своитѣ южни пристанища. Понеже нито въздухоплаването, нито далекобойнитѣ брѣгови батареи могатъ да попрѣчатъ успѣшно на тѣзи нощни



Германски разрушители си пробиватъ пътъ презъ замедени води

пжтувания покрай английскитъ брѣгове, германскиятъ флотъ напоследъкъ започналъ да взема по-дейно участие въ нападенията срещу съобщителнитъ пѣтища на англичанитъ.

Сражението се е водило между германски разрушители и английскитъ бойни кораби, придружаващи единъ конвой.

Споредъ германски сведения, англичанитъ изгубили четири голѣми и малки търговски парахода, влизащи въ конвоя, както и единъ разрушителъ, а единъ разрушителъ билъ повреденъ. Германцитъ не претърпѣли загуби.

Жанъ А. Дюро

Риболовътъ въ далечнитъ морета

Ний можемъ да опишемъ добре единъ съвремененъ риболовенъ корабъ, само като го сравнимъ съ една плаваща хладилна фабрика. Земниятъ човѣкъ мжно мисли да си представи революцията, която въ продължение на по-малко отъ половинъ вѣкъ е преоборила живота на моряцитъ — риболовци. Внезапното изчезване на голѣмитъ, бавни и трошливи платноходи, широкиятъ достѣп на радиото върху борда на кораби съ механически двигатели, съ многобройно и ежедневно подобряващо се снаряжение, както и бързиятъ и редовенъ ходъ на новитъ съвременни кораби, промѣни свършено живота на крайбрѣжното население.

Докато по-раншнитъ риболовни кораби бѣха тежки и бавни селски кола, съвременнитъ такива сж цѣли локомотиви. Въпрѣки това, обаче, много люде сж минали отъ едниѣ къмъ другитъ кораби, безъ да е билъ необходимъ преходъ. Сжщитъ мжже, които считаха за редно преди нѣколко години да живѣятъ съ месеци и месеци на широко, открито море, смѣтатъ твърде естествено сега да слушатъ всѣка вечеръ новини отъ тѣхната родина и да следятъ курса на рибнитъ борси на пристанището, отъ кждето сж отбѣснали. Вмѣсто да бждатъ натрупвани върху неудобни дървени кораби, подчинени на многобройнитъ прищѣвки на вѣтроветъ, хранени съ оскѣдни сухи зеленчуци и солени пастърми, сега тѣ могатъ да отплаватъ на

Англичанитъ не опровергаха германското съобщение, и изобщо нищо не съобщиха за сражението.

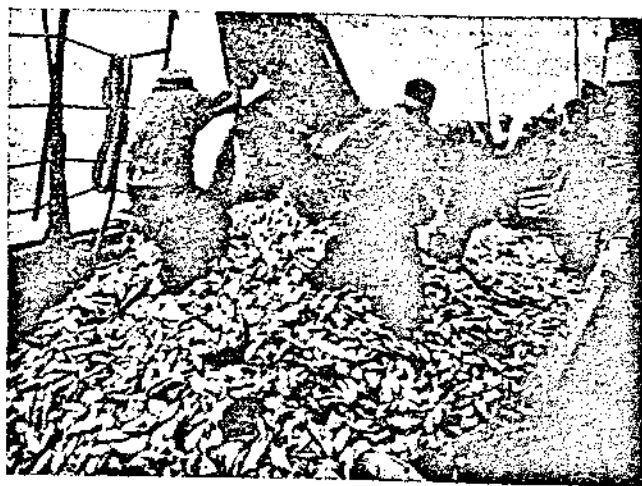
Интересно е, че и за сражението при островъ Сардиния отъ Лондонъ бѣ издадено съобщение единъ день следъ италианското съобщение за сражението. Изглежда, че англичанитъ сж искали първомъ да чуятъ италианското описание на боя. Самото това обстоятелство ни принуждава да приемемъ съ по-голѣми резерви английската версия, а да дадемъ по-пълна вѣра на италианската.

10,000 клм., знаейки, че скоро, само за нѣколко часа, могатъ да бждатъ въ своитъ домове. Сега тѣ сж снабдени съ прѣсна храна и съоръжения, които намаляватъ до най-голѣма степенъ тѣлеснитъ имъ напрежения и неизвестността на тѣхнитъ изследвания. Въ миналото добрата воля на морето, вѣтроветъ и теченията направляваха риболова. Сега, благодарение на радиото, хладилницитъ и бързия земенъ превозъ, не се работи слѣпешкомъ.

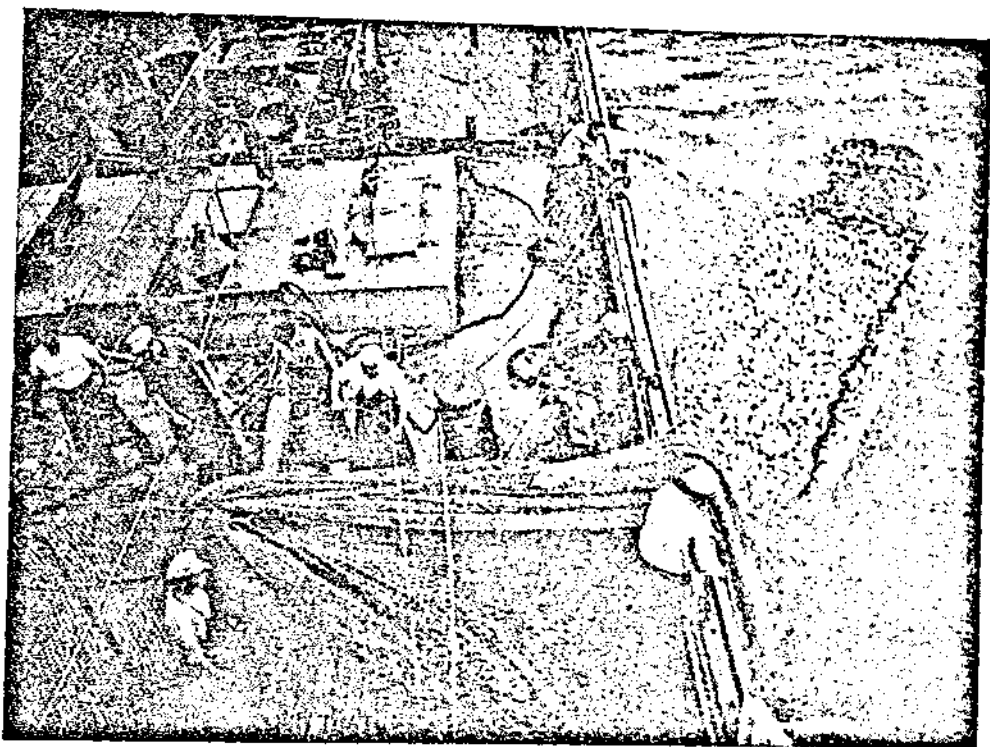
Много естествено е, че не трѣбва да се сравнява риболовътъ върху подводнитъ скали на Нова-Земля съ този, който се върши около Мароко въ Северна Африка. Първиятъ риболовъ на моряцитъ е известенъ подъ името „голѣмъ риболовъ“. Морето е по-сурово и опасно надъ подводнитъ скали. А рибата, която ще уловятъ било съ вѣдица или мрежа, е малко промѣнлива и отъ твърде близки видове. Тя изисква почти една и сжща обработка и пазари. Докато къмъ брѣговетъ на Африка сж сжщитъ уреди се ловятъ най-разнообразни видове риба, които трѣбва да се носятъ на твърде различни пазари.

Запазихъ обаятелни спомени за риболова, на който присѣтствувахъ между Канарскитъ острови и Бѣлия носъ. Всѣко изтегляне на мрежата е една фантастична лотария, която натрупва върху моста на кораба, всѣки два или три часа, грамадни купци риба съ великолеппи цвѣтове и чудновати форми, при вида на които човѣкъ стои като молепсанъ. Отъ „джеба“ на мрежата, подсиленъ съ волски ремъци, за да бжде запазенъ срещу неравноститъ на дъното, бликатъ къмъ 15 до 20 тона посребрена плячка, която шурти, къркори, рѣмжи и отчаяно скача. Силното хъркане, необикновеното тракане на грамадни жбѣи, заядливитъ захватвания сж бързо усмирявани отъ ударитъ на рибарскитъ ботуши, ножове и брадви. Риболовцитъ се нахвърлятъ на работа съ необичайна сръчностъ върху тази леплива, бодлива и гърчаща се въ агония маса. Всички хищни риби се отскубватъ отъ ненадейното колективно свадбено пиршество и използватъ това необичайно натрупване въ мрежата, за да задоволятъ, дори и въ последната секунда, своето ненаситно лакомство.

Съ една невѣроятна бързина рибата бива сортирана въ специални панери и отнасяна въ леднитъ хамбари или бива хвърлена въ краката на риболовцитъ, които съ ходъ на жестоко веселящи се палачи, съ точенъ, почти механически ударъ раз-



Мрежата се изтърсва на палубата



Изтегляне на мрежата
съ богат ловъ

парятъ търбуха, изтъбушватъ вътрешността и отръзватъ главитъ. Въ тази кървава и дива веселба треперящата риба бива омивана подъ силна струя вода, следъ което я отправятъ за хладилницитъ. А презъ това време други люде изхвърлятъ съ глухъ плъсъкъ остатъцитъ въ морето. Цѣла гама отъ акули: бѣли акули, акули-чукъ, акули-мандолини, капчести акули, морски кучета и най-разнообразни океански хищници пиршествуватъ. Страшниятъ сждъ е завършенъ. Единъ часъ следъ изтеглянето на мрежата палубата е чиста, а плячката, класирана и каталогизирана, е въ подходящъ подслонъ.

Две цифри сж достатъчни, за да дадатъ една приблизителна представа за нѣкогашния и сегашенъ риболовъ. Единъ риболовенъ корабъ въ миналото, плавайки между Ла Рошелъ и Гасконския заливъ, донасяше следъ едномесеченъ риболовенъ походъ надъ 12 тона риба. А сега единъ модеренъ корабъ, риболовствуващъ къмъ брѣговетъ на Северна Африка, лови на день — безъ да се счита рибата, която се изхвърля и която понѣкога е равна на единъ уловъ отъ едно хвърляне на мрежата — нѣкогашната едномесечна плячка.

Има разлика и въ качеството на рибата. Очевидно е, че не може да се сравни риба, която още съ излизането ѝ отъ водата, е поставена въ срѣда и температура, въ която ферментитъ и бактериитъ могатъ да живѣятъ и се развиватъ. Макаръ че тя е била варена на слабъ огънь или е държана въ ледъ, докато достигне, следъ една или две седмици, хладилницитъ на пристанището, все пакъ температурата около 0° не спира разлагането и страхотното гъмжене на бактериитъ. Потрѣбно е най-малко минусъ 4°, за да се запази незасегната тази малотрайна стока. Всѣки риболовенъ корабъ, който използва ледъ, трѣбва да плава около десетина дни, за да стовари своя уловъ, а такава риба не може да носи етикета „прѣсна риба“, макаръ и да се пази въ най-съвършени пристанищни хладилници.

Докосвамъ единъ въпросъ, който е предизвиквалъ страстни спорове и който интересува арматори, риболовци-моряци и френскитъ рибопродавачи. Риболовството, както и останалитъ браншове на националната ни индустрия, ще премине, презъ една извънредно обезпокоителна криза.

Тази индустрия трѣбва да привлече вниманието. Да оставямъ на страна дребния риболовъ, съ платноходи или моторници, които донасятъ всѣка вечеръ една мършава плячка. Френскиятъ пазаръ поглъща годишно 250,000 тона морска риба, отъ която около 1/3 бѣше внасяна отъ чужбина. Чрезъ голѣмитъ риболовни кораби се доставяше голѣмото количество риба.

Уловътъ на обичайниятъ риболовъ, който се извършваше на два-три дни разстояние, отъ нѣколко години е съвсемъ обеднѣлъ. Една твърде усилена експлоатация е оскубала подводнитъ ливади, а мазутътъ (петролно гориво) е изтовилъ голѣма частъ отъ рибата. Трѣбва да се отива все по-далечъ и по-далечъ, за да се намѣри риба. Това обстоятелство ще усложни постройката на единъ флотъ за наши нужди, съ твърде широкъ радиусъ на действие и съ хладилни уреди, споредъ тонажа на кораба, съ огледъ да донесе голѣмо количество риба отъ твърде далечно разстояние. А това не е лесна работа. Единъ съвремененъ корабъ е фабрика, която дава работа на повече отъ 30 човѣка. Тя струва скъпо и изисква голѣми оборотни капиталы. Всѣка мрежа, която на края, завършва съ стотици метра сгomanени набели съ грамадна уста отъ 50 метра широчина на 7 метра височина, помитаща всичко върху една повърхност отъ 150 метра, съ най-разнообразни съоръжения, струва около 15,000 франка. Всѣки корабъ носи 4 комплекта, а два като резервни въ разглобено състояние.

Дъното на морето навсѣкжде не е еднакво. Случва се, че върху нѣкое неблагоприятно дъно,

което трябва добре да се проучи, понеже се намира ценна риба, мрежата ежедневно да се кжса. От разкъсаните бримки рибата избягва. Една мрежа, с малка възрастност и с голъми кърпежи, може да изтрае една година. А въ Гренландия единъ риболовненъ корабъ може да изхаби всичките си мрежи само въ единъ риболовненъ походъ. Корабътъ употребява отъ 10 до 11 тона мазутъ на день. На гърба на неговите машини отъ 500 конски сили тежатъ 25,000,000 кгр., които трябва да влачатъ. Въ всички дни на дейно съществуване, било на открито море или другаде, такъв корабъ харчеше, преди войната, ежедневно за всички свои разходи (обслуга, храна, осигуровки, мазутъ и пр.) къмъ 8,000 франка, а за единъ риболовненъ походъ съ продължителностъ отъ 60 дни, носещъ средно 250 тона риба съ най-разнообразна

стойностъ, се разходва къмъ половинъ мил. франка.

Ще ни трябва новъ корабъ. Държавата ще трябва да се намъси, не само да даде възможностъ на арматорите да намърятъ капитали, но и да се попълни обслугата на корабите. Животътъ на моряците-риболовци, преди войната, бѣше доста суровъ. Нека потърсимъ начини да го подобримъ. Има една съществена разлика между труда на моряка-риболовецъ и търговския морякъ, както между земеделския и фабричния работникъ. Една зрѣла жетва, която е заплашена отъ буря, не е работилница на фабрика, кждето може да се остави една работа за другия день. Едно срещнато стадо риба не ще се намъри пакъ следъ 12 часа. Потърбни сж реформи, които да отговарятъ на действителните нужди.

Отъ френски: Г. Д. Сколуфановъ

Ариелъ

Съ германски корсаръ изъ океанските простори

Напоследъкъ въ печата се появяватъ често съобщения за подвизите на нѣкакви тайнствени германски корсари въ Индийския и въ Тихия океанъ и въ южната частъ на Атлантика. Навѣрно, както и презъ време на свѣтовната война, се касае за спомагателни кръстосвачи — въоръжени и изкусно замаскирани бързоходни търговски параходи. По понятни причини отъ осведомените мѣста не се даватъ никакви сведения за корсарите, но начините, по които тѣ действуватъ, не се почти отличаватъ отъ тези на корсарите въ миналата война.

Интересътъ къмъ корсарската морска война е много голѣмъ въ всички страни. Въ Англия къмъ края на миналата година, следъ избухването на днешния въоръженъ конфликтъ, бѣ издадена една интересна книга по корсарската война. Това сж спомените на радиотелеграфиста Рой Александеръ, който служелъ на търговския параходъ „Уейруна“ и прекаралъ около една година пленникъ въ германския спомагателенъ кръстосвачъ „Волфъ“, следъ като кръстосвачътъ потопилъ неговия параходъ въ южната частъ на Тихия океанъ.

„Волфъ“ бѣ единъ отъ десетината въоръжени кораби, които Германия изпрати да действуватъ по морските пѣтища и да разстройватъ морската търговия на съглашенците. Понеже той действуваше по същите мѣста, кждето действуватъ и сега нѣкои отъ германските спомагателни кръстосвачи, описанието на неговите действия представлява особенъ интересъ.

Подъ вида на най-невиненъ търговски параходъ, „Волфъ“ излѣзълъ отъ Килъ въ края на 1916 година и странствувалъ изъ океаните цѣли петнадесетъ месеца. Той ималъ на борта си разузнавателенъ водосамолетъ, добре прикритъ, както и орджията.

На 2 юний 1917 г., разправя Рой Александеръ, надъ парахода ни се появи единъ хидропланъ, който хвърли на палубата записка: „Не се ползвайте отъ радиото. Спрете машините, въ противенъ случай ще бъдете потопени“. Следъ нѣколко минути къмъ „Уейруна“ се приближи и самиятъ кръстосвачъ. На палубата, придруженъ отъ нѣколко моряка, се качи единъ германски морски офицеръ, който вежливо, но безпрѣкословно поиска да му се предадатъ корабните коносаменти. Следъ това цѣлата обслуга на парахода бѣ прехвърлена на кръстосвача.

По външния си видъ той съ нищо не се отличаваше отъ търговски параходъ. Обаче на долната палуба имаше два торпедни апарата, а на горната стоеха две орджии отъ доста голѣмъ калибъръ, твърде остроумно скрити задъ подвижни, разтварящи се бортове.

На „Волфъ“ пленената обслуга бѣше разсъблѣчена и претърсена, заповѣдаха на всички да се измиятъ съ обеззаразващъ сапунъ, а следъ това моряците бѣха откарани въ трюма, дето вече имаше нѣколко десетки хора, свалени отъ други параходи.

За да скрива следите на своята работа, „Волфъ“ потопяваше всѣки заловенъ отъ него параходъ, а обслугата му прибираше въ трюма си, за да не може никой да съобщи на британските стражеви кораби за неговото мѣстонамиране и за дейността му. Трябва да се каже, че командирътъ на кор-



Кръстосвачътъ се снабдява съ храна

сара, капитанъ Нергеръ, действаше толкова ловко, че до самия край на дейността си „Волфъ“ остана неоткритъ отъ многобройнитъ си неприятели.

На другата сутринъ обслужата на кръстосвача, наброяваща 400 души, пристъпи къмъ пренасянето на стокитъ отъ заловения параходъ. Моряцитъ се особно зарадваха на 40 живи овци, които капитанътъ на „Уейруна“ бѣ взелъ отъ Австралия за храна. Обслужата на „Волфъ“ вече отъ два месеца не бѣ имала прѣсна храна, а се бѣ хранѣла само съ консерви. Разтоварването продължи почти десетъ деня, а следъ това „Уейруна“ бѣ потопена съ нѣколко оржейни изстрели. Всички пленници излѣзоха на палубата, за да се полюбуватъ на интересното зрелище. „Уейруна“ бѣше построена отъ дърво и дълго време не можеше да потъне. Бензинътъ, който се намираше въ трюма, се подпали и започна да тече въ водата като огненъ потокъ. Нощта бѣ настъпила, и горящиятъ параходъ съ пламтящото въ огънь море наоколо представляваше вълшебно зрелище. Но „Волфъ“ не можеше дълго да се любовува и побърза да се отдалечи, тъй като отражението отъ пожара се виждаше надалеч и можеше да привлече нѣкой воененъ корабъ.

За пленниците затекоха скучни, еднообразни дни. Тѣ ги прекарваха въ игра на карти и въ разговори, или набелязваха пътя на корсара по морските карти, които бѣха успѣли да скриятъ добре. Презъ деня на пленниците се разрешаваше свободно да се разхождатъ по палубата и дори да купуватъ въ корабната кантина цигари. Следъ залъзването на слънцето всички се изпращаха въ трюма, намиращъ се въ съседство съ отдѣлението, където се пазѣха плаващи мини, тъй като корсарътъ се занимаваше още съ минирание на неприятелскитъ пристанища.

Тъкмо следъ потопяването на „Уейруна“ корсарътъ замина къмъ брѣговетъ на Нова Зеландия, за да постави мини. Въпрѣки че кръстосвачътъ пазуваше съ загасени свѣтлини, единъ отъ пленниците сполучи да набележи по картата всички мѣста, където бѣха пустнати мини, и впоследствие, когато се намѣри въ неутрална страна, изпрати картата на британското адмиралтейство, заради което бѣ награденъ съ орденъ.

Отъ брѣговетъ на Нова Зеландия „Волфъ“ се оплти къмъ пролива на Кукъ, т. е. къмъ Австралия, и всѣка минута рискуваше да се натъкне на нѣкой британски кръстосвачъ. Презъ всичкото това време пленниците живѣха въ най-силно нервно напрежение, като се прислушваха къмъ онова, което става на палубата, и очакваха бойна тревога. Ако въ това време германскиятъ корсаръ се бѣ срещналъ съ британски воененъ корабъ, всички пленници биха могли да загинатъ отъ случаенъ снарядъ, който би падналъ въ отдѣлението, където се намираха минитъ.

Играта на карти бѣше изоставена, разговоритъ се прекратиха. Храната стана твърде лоша. Поради недостатъка въ продоволствието, на пленниците се даваше главно кафе и хлѣбъ, а по-малко друга храна. Нервитъ на всички се изтъркаха до крайностъ, а тъй като въ трюма бѣха събрани хора отъ разни народности, дори единъ абисинецъ, между тѣхъ често ставаха препирни, скарвания и сбивания. Но пленниците не можеха твърде да



Обслужата напуска пленения корабъ, преди да бѣде потопенъ

буйствуватъ, тъй като при най-малъкъ бунтъ биха били засилани съ ржчни бомби отгоре.

Единственото развлѣчение бѣше залавянето на новъ параходъ. Тъкмо по това време „Волфъ“ залови американския параходъ „Белуга“, който пазуваше отъ Санъ-Франциско. „Волфъ“ получи новъ запасъ отъ храна и гориво, но и новъ товаръ отъ пленници.

Въ трюма се събра толкова народъ, че командирътъ заповѣда да раздѣлятъ трюма на две отдѣления: едното бѣ за капитанитъ, старшинитъ, механици и офицеритъ, а другото — за проститъ моряци.

Въпрѣки залавянето на още нѣколко парахода, кръстосвачътъ презъ всичкото време изпитваше нужда отъ храна и топливо. Капитанъ Нергеръ почна вече да мисли да влѣзе въ нѣкое неутрално пристанище въ Южна Америка и тамъ да закупи продоволствие и вжглища. Но въ това време се получи отъ тайни германски агенти съобщение по радиото, че отъ Сидней, Австралия, потеглил голѣмиятъ параходъ „Магута“ съ богатъ запасъ отъ храни и съ 5,000 тона вжглища.

На 6 августъ корабътъ бѣше заловенъ. Рядостта на моряцитъ и пленниците бѣше необикновена. Залавянето на кораба означаваше промѣна на храна и новъ запасъ отъ тютюнъ. За по-голѣмо удобство при претоварването параходътъ бѣше откранъ до островъ Вайкау, подъ самия екваторъ. Разкрилиятъ се предъ параходитъ пейзажъ бѣше изумителенъ по красотата си. Цѣлиятъ островъ бѣше покритъ съ буйна тропическа растителностъ, но горещината и комаритъ-москити направиха пребиваването въ тази областъ свършено непоносимо.

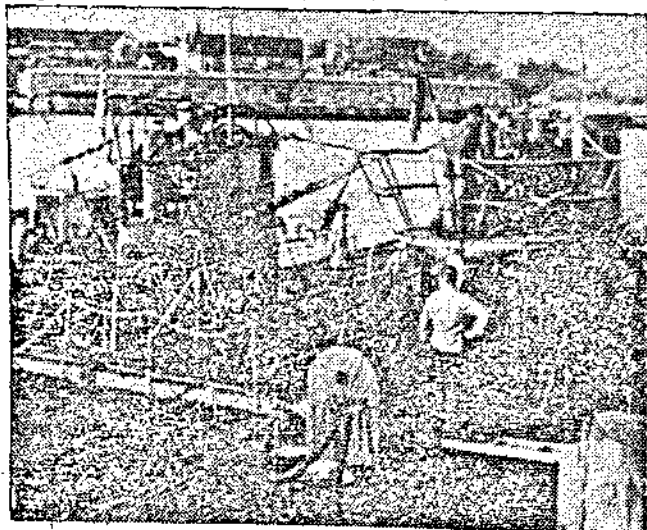
Пленниците, които през нощта биваха затваряни въ трюма, буквално се задъхваха, а ухапванията от москитите ги довеждаха до безумие. Самата обслуга на „Волф“ страдеше не по-малко, тъй като бѣ принудена да работи при непоносимата горещина и пълното безвѣтріе.

Като се запаси съ вжглища, „Волф“ потегли за Сингапуръ, където трѣбваше да постави последните останали на кораба мини. По пътя се срѣщаха търговски кораби, дори и военни, но „Волф“ съ своя невинен външен изгледъ не привличаше вниманието. Ако станѣше нужда да поздрави срещнатия корабъ, той издигаше нѣкакво неутрално знаме, каквито у него имаше цѣла сбирка.

Когато стигна до Сингапуръ, кръстосвачътъ застана въ външното пристанище и през нощта започна да поставя мините. Тази работа е извънредно деликатна, иска крайна предпазливост, тъй като при най-малката неловкост мината може да избухне, а отъ взрива ще избухнатъ всички други, и корабътъ неминуемо ще потъне съ цѣлата си обслуга. Затова, когато последната мина бѣше пусната въ водата, между обслугата и пленниците настана голѣма радост — най-сетне се избавиха отъ постоянната опасност.

Последвалитѣ дни бѣха най-приятните. Дисциплината отслабна; на палубата понѣкога свирѣше корабната музика. Моряцитѣ бѣха увѣрени, че капитанътъ ще поведе сега кораба въ нѣкое неутрално пристанище и тамъ ще се интернира. Всички, кой знае защо, предполагаша, че „Волф“ ще отиде въ Батавия, на островъ Ява. Но Нергеръ имаше предъ видъ съвсемъ друго: той реши да замине за Германия.

Въ Индийския океанъ корсарътъ срещна японския търговски параходъ „Хитачи-мару“. Даденъ му бѣше сигналъ да спре, но тъй като капитанътъ му вмѣсто това усили хода, върху параходътъ биде изстрелянъ залпъ. Отъ парахода почнаха да спускатъ спасителните лодки, машинните бидоха спрѣни, но „Волф“ даде още единъ изстрелъ, отъ който паднаха убити нѣколко души, струпани на палубата. Едва по-късно пленниците узнаха, че вториятъ изстрелъ е билъ направенъ, защото параходътъ почналъ да дава по радиото сигнали за бедственото си положение.



Подводници се снабдяватъ съ гориво

Следъ нѣколко минути отъ японския параходъ почнаха да се приближаватъ лодките съ пътниците и обслугата. Женитѣ и децата бѣха настанени, както обикновено, въ срѣдната частъ на кораба, а всички мъже отидоха въ трюма. Капитанътъ-японецъ се самоуби.

Товарътъ на „Хитачи-мару“ се състоеше отъ коприна, медна руда и десетки хиляди кутии съ консерви отъ морски раци и октоподи. Това представяше такъвъ запасъ отъ продоволствие, който смѣло можеше да стигне до самата Германия. Не достигаше само горивото. Но капитанъ Нергеръ не отстъпваше отъ плана си.

Въ първите дни всички ядѣха раци и октоподи съ оризъ твърде охотно, но следъ това тази храна дотолкова омръзна, че никой вече не искаше да я приеме.

Нѣкъде, вече къмъ брѣговетѣ на Африка, „Волф“ спрѣ испанския параходъ „Игоцъ Менди“, на който се оказа товаръ отъ 7,000 тона вжглища. Параходътъ биде отведенъ на едно осамотено мѣсто въ океана, и тамъ частъ отъ вжглищата бѣ прехвърлена на кръстосвача. Наедно съ това капитанътъ реши да не потопява „Игоцъ Менди“, а да го откара съ себе си въ Германия. На испанския параходъ бѣха пренесени всички жени и сериозно болните, следъ което двата кораба се насочиха къмъ носъ Добра Надежда.

На 30 ноември 1917 г. „Волф“ отпразднува годишнината отъ своето странствуване. Корабътъ се намираше въ това време на 13,000 клм. отъ Германия. Той избиколи носъ Добра Надежда, отново се присъедини къмъ испанския параходъ и взе отъ него последния запасъ отъ вжглища. Времето бѣше бурно, а тъй като двата кораба стояха бортъ до бортъ, вълнитѣ ги блѣскаха силно единъ о другъ, и „Волф“ пострада дотолкова, че почна да пропуска вода, и помпите трѣбваше да работятъ въ трюмоветѣ презъ всичкото време.

За довършване на нещастieto, край северозападните брѣгове на Африка кръстосвачътъ бѣ застигнатъ отъ силна буря. Повредениятъ корабъ въ течение на нѣколко дни се люшкаше изъ морето. Опасността се увеличаваше отъ това, че „Волф“ можеше въ всѣки мигъ да срещне нѣкоя английска ескадра и да бѣде потопенъ. Освенъ отъ неприятелските патрули, трѣбваше да се опасява още отъ мини и отъ подводниците, които действуватъ изъ тѣзи мѣста. Капитанъ Нергеръ не спѣше по цѣли денонощия, а стоеше почти непрекъснато на моста.

Най-сетне приближиха до брѣговетѣ на Ирландия. Корабътъ къмъ това време бѣше вече съвсемъ разнебитенъ и по чудо се държеше на водата, като правѣше едва по петъ вжзла въ часъ. Благодарение на снѣжната буря и гъстата мъгла, кръстосвачътъ сполучи да се промъкне покрай северните брѣгове на Англия и благополучно да достигне до южното крайбръжие на Норвегия, безъ да срещне английски патрули.

Сега оставаха нѣкакви две денонощия, и корабътъ можеше да се смѣта за спасенъ. Но трѣбваше да се преминатъ още минните полета, които закриваха входа въ пролива Скагеракъ. Презъ последната нощъ на кръстосвача не заспа нито единъ човѣкъ. Сутринта на 17 февруарий се показа единъ германски кръстосвачъ, който сигнализира

на „Волф“ да спре машините си. Командирът на кръстосвача едва можа да повърва, че предъ него е корсарът, който въ Германия отдавна вече се смѣташе за загиналъ.

„Волф“ употребѣи нѣколко деня, за да се докара въ приличенъ видъ, и на 24 февруарий тържествено влѣзе въ Килъ, придружаванъ отъ самолетни ескадрили, между два реда подводници и торпедоносци, строени за посрещането му. Подъ грохота на поздравителните залпове „Волф“

хвърли котва на почетно мѣсто, редомъ съ императорската яхта „Хохенцолернъ“.

Капитанъ Нергеръ докара кораба си въ родината, като измени общо надъ 120,000 километра, безъ да влиза нито въ едно пристанище. Отъ него бѣха потопени четиринайсетъ парахода съ общъ тонажъ 135,000 тона. Испанскиятъ параходъ „Игоцъ Менди“ не стигна до Килъ: той заседна при бреговетъ на Ютландъ, и цѣлата му обслуга бѣ интернирана отъ датчаните.

Изъ живота и дейността на организацията

По случай празника Николденъ въ Г. У. Т. се получи следната телеграма отъ гр. Каварна:

Председателя
на Бълг. народенъ морски сговоръ
Варна

Новоосвободените млади членове на Бълг. нар. морски сговоръ, славайки началото на тая ценна новородена за Каварна организация, отправятъ гореща молитва къмъ Всемогущия да ви даде си крепко здраве васъ и цѣлото управително тѣло за всеотдайната служба.

Морски сговоръ—Каварна.

По случай образуването на новия клонъ на организацията ни въ Каварна, Г. У. Т. отправи до клона следното писмо:

№ 445
18 декем. 1940 год.
До Господина
Председателя на Б. н. м. сговоръ
Каварна

Г-нъ председателю,

Главното управително тѣло на Българския народенъ морски сговоръ въ заседанието си отъ 9 декемврий т. г. узна съ голѣма радостъ за образуването на първия клонъ отъ организацията ни въ свободна Добруджа.

Двадесетъ и четири години ние бѣхме отдѣлени съ чудовищната граница, която за щастие не можа да раздѣли българския духъ, който остана здравъ и недѣлимъ, за да се прояви наново въ вашето решение за приобщаване къмъ националните ни идеали на море, застѣпвани така ревностно отъ нашата организация.

Българскиятъ народенъ морски сговоръ никога не престана да ратува за възвръщането къмъ майката отечество на Добруджа съ нейните китни брегове. Тая заветна народна мечта се осъществи. Нашата радостъ е още по-голѣма, че вие по свой починъ слагате началото на нашата организация. Съ това вие оценихте по достоинство нашите усилия и съ нареждането си въ нашите редици вие ни отдавате най-скъпата награда за полагащите отъ насъ усилия.

Ето защо Главното управително тѣло на организацията ви изказва искрена си благодарностъ, че вие се нареждате въ

редиците на ралетелите на българското море, като върва, че съ общи усилия ние ще продължимъ дѣлото на морска България, за да достигнемъ пълното осъществяване на народните ни идеали.

Председателъ: Ал. Маноловъ
Секретаръ: Д. Игнатовъ

На 19 декемврий по случай празника на моряците Г. У. Т. съ съдействието на учениците отъ Морското училище и служащите отъ варн. пристанище изнесе презъ радио Варна морски часъ. Следъ като председателятъ на организацията отправи поздравъ къмъ всички наши моряци, находящи се на море, и говори за значението на празника, изнесени бѣха отъ останалите участници нѣколко хорова пѣсни, музикални продукции и декламации.

Българските моряци и тази година отпразнуваха тържествено празника на моряците. На молебена по този случай Съюзътъ на моряците се яви съ знамето си. Участвуваха и моряците отъ Морското училище. Г. У. Т. поднесе поздравителенъ чрезъ гл. секретаръ на организацията.

На 22 декемврий се откри въ Варна подъ покровителството на Б. н. м. сговоръ художествената изложба на добруджанския художникъ Георги Урумовъ—Калиакра. Г-нъ Урумовъ се пресели въ България съ изселването на българите отъ северна Добруджа. Той е известенъ въ Румѣния подъ псевдонима Калиакра. Художникътъ излага картини отъ сел. добруджанско крайбрежие.

Поправка. Въ обявата на Бълг. Зем. и Кооп. банка, на втората страница отъ кориците на списанието, да се чете, че банката има 112 клона и 55 агентури.

Съдържание:

1. Резултатите отъ една година; 2. Използуване на мините въ съвременната война на море — лейт. В. Паспалевъ; 3. Българскиятъ писателъ и морето — Крумъ Кънчевъ; 4. Магнитни мини — капит. П. р. П. Недѣлчевъ; 5. Произходъ и значение на морската униформа — А. Симеоновъ; 6. Боятъ при Сардиния — А. Б.; 7. Риболовътъ въ далечните морета — Жанъ А. Дюкро; 8. Съ германски корсаръ изъ океанските простори — Арнезъ; 9. Изъ живота и дейността на организацията.

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

СЪДЪРЖАНИЕ

на XVII годишнина (1940 г.) на сп. „Морски сговор“

(римските цифри означават номера на книжката, арабските — страницата)

1. Акулата — Надя х. Иовкова, II, 35.
2. Алмарк — Ст. Денчев, III, 50.
3. Английската морска разузнавателна служба през европейската война — Ст. Денчев, IV, 63.
4. Балчик — Варна — П. А. Шишков, V, 92; VI, 109.
5. Блокада и контрола — Ал. Манолов, III, 42.
6. Борбата за Великия океан — Мичманът от флота, VII, 122.
7. Боят при Сардиния — А. Б., X, 191.
8. Бурно море — Ст. Ив. Стоянов, II, 37.
9. Българските моряци в свободна Добруджа — Крумъ Кънчев, VIII, 144.
10. Българският писател и морето — Крумъ Кънчев, X, 183.
11. Българското море и морячество — Ал. Манолов, I, 2.
12. Воден спорт, I, 18; IV, 74; VI, 117; IX, 176.
13. Водният спорт — кап. лейт. Г. Панчев, VI, 112.
14. Гибралтар през 5000 години — Мичманът от флота, V, 88.
15. Границата — Надя х. Иовкова, VII, 132.
16. Действията на германския джебей кръстоносач „Адмирал граф Шлее“ — Ст. Денчев, II, 23.
17. Дневникът на адмирал фон-Полъ — лейт. В. Паспалеев, III, 55.
18. Добруджа (стих.) — Ст. Ив. Стоянов, VII, 136.
19. Добруджа и Б. Н. М. С. — VIII, 141.
20. Добруджанче (стих.) — Веса Паспалеева, VIII, 157.
21. Дреднаутите в отстъпление — А. Б., IX, 175.
22. Дунавски героин — Сава Н. Иванов, I, 12.
23. Дунав — Ал. Манолов, IX, 161.
24. Дунав — Леонидъ Паспалеев, IV, 66.
25. Една заслужена похвала — В. П., VII, 135.
26. Една страшна нощ в Фъртъ-оф-Фортъ — лейт. В. Паспалеев, VI, 105.
27. Елементите на морската тактика в боя при Рио де-ла Плата — В. П., I, 9.
28. Желание (стих.) — Ст. Ив. Стоянов, IV, 77.
29. За свободата на морето — Янко К. Сираков, IV, 62.
30. Заградната мина — В. П., VI, 104.
31. Защита на военните кораби срещу заградните мини и торпеда — Ариелъ, VII, 130.
32. Защо китът има такова гърло — Р. Киплинг (прев. Л. Паспалеев), VI, 119.
33. Значението на водните птици и родното корабоплаване — А. Симеонов, III, 43.
34. Използване на мините в съвременната война на море — лейт. В. Паспалеев, X, 182.
35. Изъ живота и дейността на организацията, I, 19; III, 58; V, 97; VIII, 155; IX, 178; X, 197.
36. Изъ лътните радости на морето — Петъръ Скоречки, VI, 108.
37. Калиакра гордостта на Добруджа — Крумъ Кънчев, VIII, 148.
38. Каналът Рейн — Майн — Дунав — Карлъ Прокофъ (прев. Ил. Антонов), III, 52, IV, 70.
39. Книгата на кап. лейт. Б. Рогевъ (книжнина) — В. И., IV, 76.
40. Кога и какъ? — адмиралъ о. з. Вариклечков, VI, 102.
41. Контрабандисти — П. А. Шишков, III, 47.
42. Луно-слънчеви приливи и отливи в Черно море (книжнина) — д-ръ Г. В. Паспалеев, III, 59.
43. Магнитни мини — капит. П. р. П. Недѣлчев, IX, 165; X, 186.
44. Малка повесть за една лодка и един човѣкъ (книжнина) — Крумъ Кънчев, I, 17.
45. Малкият морякъ (стих.) — Веса Паспалеева, II, 37.
46. Многогловият ни стремеж към юг (книжнина) — Ал. Манолов, VIII, 156.
47. Морелъкуването в миналото и днес и нашите лѣкари — д-ръ П. Д. Скорчевъ, V, 82.
48. Морска антенна мина — В. П., I, 16.
49. Морска война, стопанство и стратегия — лейт. В. Паспалеев, VII, 124.
50. Морската блокада на Англия — Ариелъ, IX, 175.
51. Морски вести — С. Б., V, 96.
52. Морски или доленъ Дунав — Янко К. Сираков, I, 2.
53. Морски новини — С. Б., IX, 173.
54. Моряшка пѣсень (стих.) — Веса Паспалеева, IV, 73.
55. Моряшки кръстосвания по сухо — С. Н. Иванов, IX, 167.
56. Науката за морето и морската война — д-ръ Г. В. Паспалеев, II, 22.
57. Нашето дунавско корабоплаване — В. Игнатов, III, 41.
58. Нашият съборъ — резолюции и дейна програма, VII, 137.
59. Нова придобивка, IV, 61.
60. Новата година и Б. Н. М. С., I, 1.
61. Новият договор за търговия и корабоплаване — В. И., II, 21.
62. Ново българско море — Добриъ Василевъ, VIII, 142.
63. Новостроящите се кораби за българското рѣчно плаване — инж. Т. Делистоянов, V, 83.
64. Носовите украшения на корабите — Р. П., II, 27.
65. О, Добруджански край! — В. Игнатов, VIII, 151.
66. Общите загуби от морската война за 5 месеца — С. Б., II, 39.
67. Освободители — Г. Сивриевъ, VIII, 154.
68. Освобождението на Каварна — Ал. Бѣгажевъ, VIII, 146.
69. Паикъ Бохемъ — Марко Поло, IX, 170.
70. Повишение съ плесница — В. Игнатов, II, 33.
71. Подводна и противоподводна война — Стефанъ Денчевъ, I, 5.
72. Подводниците в сегашната война — лейт. В. Паспалеев, IX, 162.
73. Предъ Туграканъ (стих.) — Веса Паспалеева, VIII, 157.
74. Презъ дунавските ледове — С. Н. Иванов, IV, 67.
75. Приказка за лакомата щука — А. Каралийчевъ, VIII, 157.
76. Произходъ и значение на морската униформа — А. Симеонов, X, 190.
77. Радост от морето (стих.) — Ст. Ив. Стоянов, VI, 119.
78. Резултатите на една година, X, 181.
79. Рибарите от Свети Иванъ — А. Каралийчевъ, IV, 78.
80. Риболовът в далечните морета — Жанъ А. Дюкро (прев. Г. Сколуфановъ), X, 192.
81. Сингапуръ — Мичманът от флота, IX, 164.
82. Скандинавската операция — В. И., VI, 114.
83. Слѣти събори — В. И., VI, 101.
84. Сръдиземно море — В. Игнатов, V, 81.
85. Страхливко (стих.) — Веса Паспалеева, IV, 77.
86. Съ германски корсаръ изъ океанските простори — Ариелъ, X, 194.
87. Торпедо — И. К., V, 86.
88. Трагедията на единъ корсаръ — лейт. В. Паспалеев, I, 14; II, 31.
89. Тритъ суецки канал — А. Б., VII, 136.
90. Търсене и атакуване на подводниците — лейт. В. Паспалеев, V, 90.
91. Хубавъ каръ — Василъ Игнатовъ I, 8.
92. Чайки (стих.) — Ст. Ив. Стоянов, VI, 119.
93. Щастливият съборъ — Ал. Манолов, VII, 122.

СПИСЪКЪ НА АВТОРИТЪ

(цифрите означават порядните номера от статията в горното съдържание)

- | | | |
|---|--|--|
| А. Б. 7, 21, 89 | Иовкова Надя х. I, 15 | Поло Марко 69 |
| Антоновъ Илия 38 | Каралийчевъ Ангелъ 75, 79 | Прокофъ Карлъ 38 |
| Бѣгажевъ Ал. 19, 68 | Киплингъ Р. 32 | Р. П. 64 |
| В. П. 25, 27, 30, 48 | Кънчевъ Крумъ 9, 10, 37, 44 | С. Б. 51, 53, 66 |
| Вариклечковъ Ив. адмиралъ о. з. 40 | Маноловъ Ал. 5, 11, 23, 46, 93 | Сивриевъ Г. 67 |
| Василевъ Добриъ 62 | Мичманът от флота 6, 14, 81 | Симеоновъ Ангелъ 33, 76 |
| Делистояновъ Т. инж. 63 | Недѣлчевъ П. кап. II р. 43 | Сираковъ Янко К. 29, 52 |
| Денчевъ Стефанъ 2, 3, 16, 71 | Панчевъ Г. кап. лейт. 13 | Сколуфановъ Г. 80 |
| Дюкро Жанъ А. 80 | Паспалеевъ д-ръ Г. В. 42, 56 | Скоречки Петъръ 36 |
| И. К. 87 | Паспалеева Веса 20, 45, 54, 73, 85 | Скорчевъ д-ръ П. Д. 47 |
| Ивановъ Сава Н. кап. I р. о. з. 22, 55, 74 | Паспалеевъ Валентинъ лейтенантъ 17, 26, 34, 49, 72, 88, 90 | Стояновъ Стефанъ Ст. 8, 18, 28, 77, 92 |
| Игнатовъ Василъ 12, 35, 39, 57, 59, 60, 61, 65, 70, 78, 82, 83, 84, 91. | Паспалеевъ Леонидъ 24, 32 | Шишковъ П. А. 4, 41 |

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 Оилсъ“. Телефонъ 2851.

Българско Акционерно Дружество „ПОСТОЯКСТВО“ — 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
Въздухоопрѣснителни инсталации и хладилни инсталации.

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



ДЪРЖАВНИ МИНИ КАМЕНОВЪЖЛЕНИ МИНИ

ПЕРНИКЪ

БОБОВЪ-ДОЛЪ

МАРИЦА

ПРОИЗВОДСТВО НА КАМЕННИ ВЪЖЛИЩА
И БРИКЕТИ

ДОСТАВНА 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 въжлища 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 сметка № 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

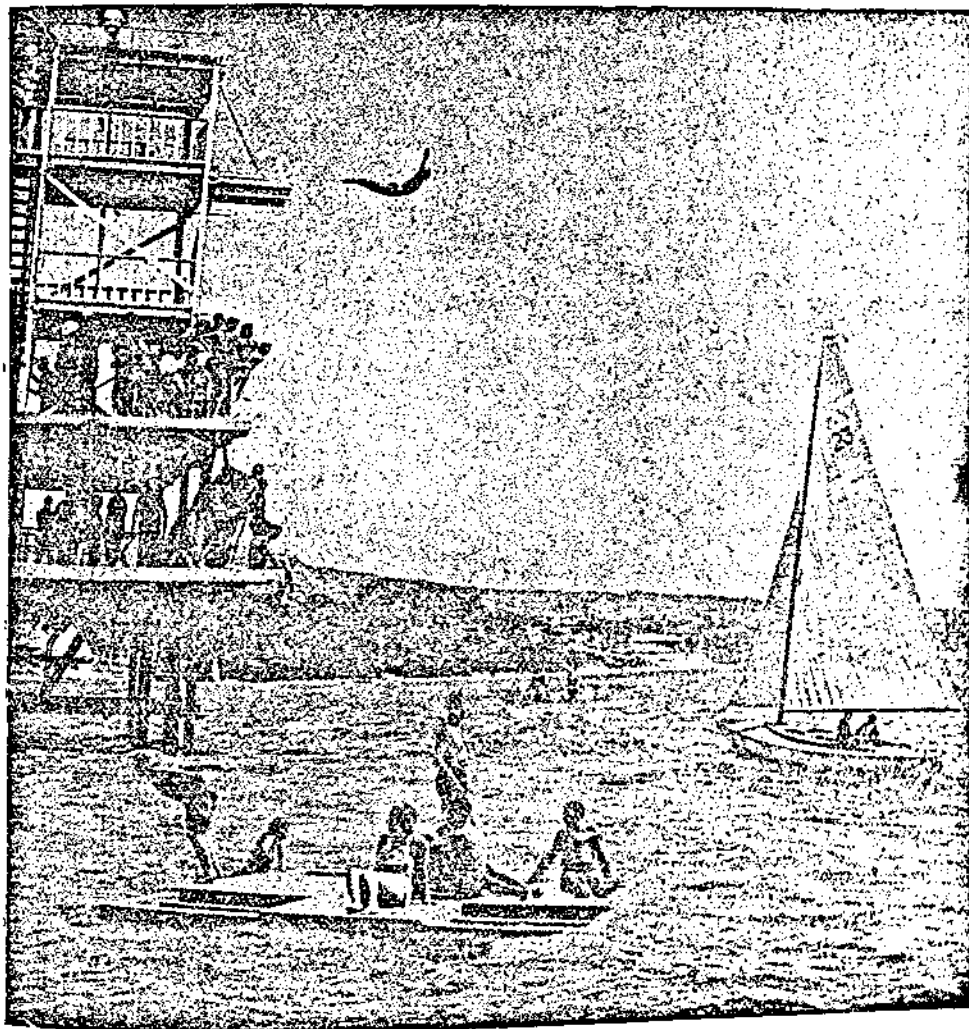
АГЕНЦИЯ НА МИНИТѢ ВЪ СОФИЯ

ул. Раковски № 90 — Телефонъ 2-18-49.

ПОСЕТЕТЕ ВАРНА

ПОСЕТЕТЕ ВАРНА

ЦАРИЦАТА НА ЧЕРНО МОРЕ



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

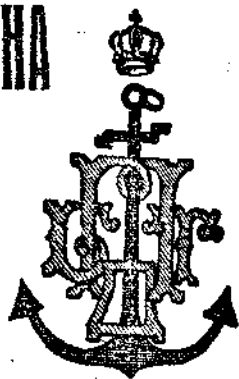


Великолепенъ плажъ. Най-модерно уредени морски студени и топли бани.
Всѣкакъвъ видъ морски спортъ. Ручъ-банъ (водна пързалка). Максимална лѣковитостъ.
Категоризирани и нормирани хотела, пансиони, вили, квартири и ресторанти.
50% намаление за пътуване по Б. Д. Ж. презъ сезона.
Чудни околности за екскурзии и излети, красива природа.
Всѣкидневни концерти обѣдъ и вечеръ въ морското казино. ДАНСИНГЪ-БАРЪ.
Устройство морски тържества и забави.
Изборъ на „Царица на плажа“. 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 попътните пристанища: Цариградъ, Родосъ, Бейрутъ, Хайфа, Александрия, Портъ-Сайдъ и Пирея.

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 величественостъ и художественостъ, сж още недостигнати.

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

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 голѣмо разнообразие на неизгладими впечатления отъ природата и творенията на човѣшкия гений въ неговитѣ 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 параходитѣ „Царъ Фердинандъ“ и „Бургасъ“ съ престояване въ Цариградъ цѣли три дни.

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

Презъ сжщитѣ 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 екскурзиитѣ до Цариградъ и обратно, и при пътуванията отъ Варна и Бургасъ до Ахтополъ и обратно, пътниците ношуватъ на параходитѣ и, ако желаятъ, могатъ да получаватъ и храната си тамъ на сравнително износни цени.

Разписанията, както и тарифитѣ на всички пътувания, които извършватъ корабитѣ 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. Ценитѣ на билетитѣ за Александрия съ редовнитѣ съобщения, които се поддържатъ два пъти въ месеца съ параходитѣ „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. Ценитѣ на билетитѣ 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. Ценитѣ на билетитѣ до Цариградъ и обратно съ п/х „Царъ Фердинандъ“ и „Бургасъ“ презъ лѣтните месеци, съ престои въ Цариградъ три дена и ношуване на параходитѣ, 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 параходитѣ, които правятъ екскурзии, се плаща дневенъ абонаментъ 126 лв. или общо за цѣлото пътуване — 452 лв.

При редовнитѣ 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 редовнитѣ тарифи, за отиване и връщане предплатено 15%, за групи по-големи отъ 25 души — по споразумение.