

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЪ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

ДЪРЖАВА САМО СЪ АРМИЯ
ИМА ЕДИНЪ ЮМРУКЪ;
ДЪРЖАВА СЪ АРМИЯ
И ФЛОТЪ — ГИ ИМА ДВА!

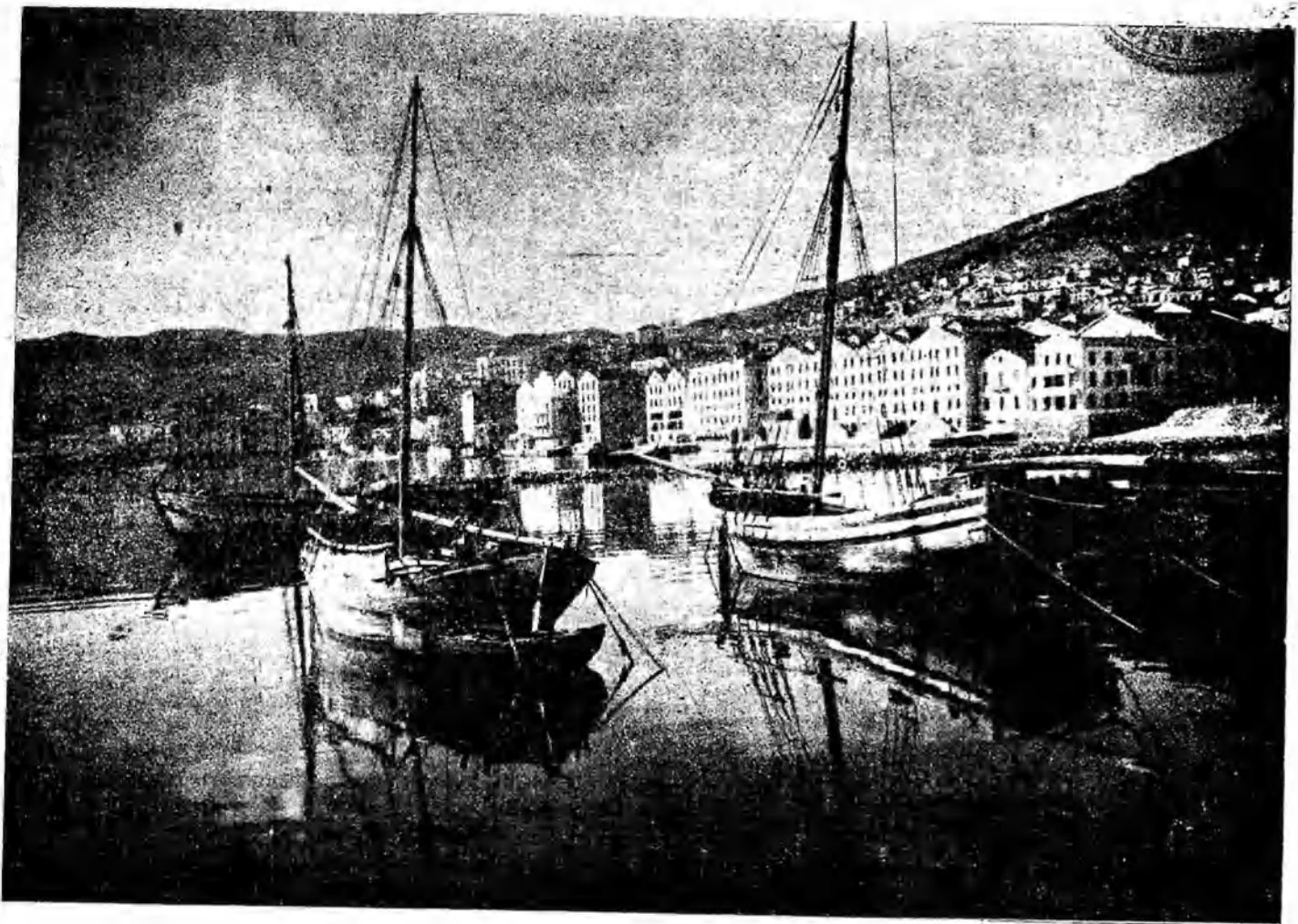
ДРУСЕМИЧНИКЪ ЗА МОРСКА ПРОСВѢТА И ОБНОВА
ДЪКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Година VII.

Варна 1. юли 1941 год.

Брой 158.

НЕ ЧАКАЙ ДА СЪЗДАВАШЪ ФЛОТЪ КОГАТО ТЕ НАПАДНАТЪ,
ЗАЩОТО НЕ СЕ КОПАЕ КЛАДЕНЕЦЪ, КОГАТО ОЖЕДНѢЕШЪ.



Гр. КАВАЛА



— На 1 юни 1803 год. английският флотъ, състоящъ се отъ 60 бойни кораба започналъ усилената блокада на французкитѣ пристанища и брѣгове.

— На 5 юни 1916 год. английскиятъ кръстосвачъ „Hampshire“ се взривалъ на поставенитѣ отъ нѣмскиятъ подводникъ „У 75“ мини, западно отъ Оркнейскитѣ острови.

Кръстосвачътъ се намиралъ на път отъ Англия за руското пристанище Архангелскъ, за гдето превозвалъ английския воененъ министеръ лордъ Киченеръ, който загиналъ заедно съ потъването на кръстосвача.

— На 7 юни 1918 год. германски подводни кръстосвачи се появили предъ брѣговетѣ на Съединенитѣ щати и отбелязали своята дейностъ съ потопяването на нѣколко търговски кораби.

Сжиятъ день нѣмскиятъ подводникъ „У 156“ прекъсналъ край американскитѣ брѣгове 5 презморски кабела.

— На 7 юни 1672 год. на разсъмване започнало голѣмото морско сражение въ залива Зютхолдъ, между съединенитѣ англо-френски съюзнически морски сили и холандскиятъ флотъ, командванъ отъ адмиралъ Ройтеръ.

Англо-френскиятъ флотъ се състоялъ отъ 164 бойни кораба, а холандскиятъ отъ 158 единици.

Въ залива били потопени 5 английски и 3 холандски кораба. Много кораби получили значителни разрушения. Англичанитѣ имали 2,500 души убити и загинали, между които 1 адмиралъ и 37 командири на кораби.

— На 9 юни 1940 год. нѣмски кораби подъ командването на адмиралъ Маршалъ завързали край брѣговетѣ на Норвегия сражение съ една британска ескадра и потопили единъ изстрѣбителъ и самолетносача „Glorious“, притежаващъ водозмѣстване 22,500 тона.

— На 13 юни 1940 год. билъ потопенъ отъ подводникъ действащиятъ въ Срѣдиземно море английски лекъ кръстосвачъ „Calypso“.

— На 18 юни 1890 г. островъ Хелголандъ тържествено билъ присъединенъ къмъ Германия. До това време островътъ билъ английски и билъ замѣненъ срещу получаването отъ Англия на германскитѣ владения въ Занзибаръ и Източна Африка.

— На 19 юни 1917 год. нѣмскиятъ подводникъ „УЦ 22“ успѣлъ да потопи четвъртиятъ неприятелски подводникъ, французкиятъ „Ариане“.

— На 20 юни 1895 г. се извършило откриването на каналътъ „Кай-

зеръ Вилхелмъ“ съединяващъ Балтийско съ Северно море.

— На 21 юни 1916 год. нѣмскиятъ подводникъ „У 35“ командванъ отъ лейтенантъ фонъ Арнолдъ де ла Перриеръ, пристигналъ въ Картагена съ нарочниятъ пратеникъ на кайзера до испанскиятъ кралъ. Въпрѣки кръстосващитѣ въ близостъ на пристанището английски бойни кораби, подводникътъ благополучно успѣлъ да отплува отъ Картагена.

— На 21 юни 1919 г. се извършило самопотопяването на интернираниятъ въ Скапа Флоу германски боеенъ флотъ, състоящъ се отъ 18 линейни кораба, 8 леки кръстосвача и 50 изстрѣбитела. Съгласно условията на примирието, наложени на Германия, последната трѣбвало да обезоръжи и изпрати всички свои бойни кораби въ залива на Скапа Флоу, гдето флотътъ трѣбвало да престои до окончателното подписване на мира. За да не бжде германскиятъ флотъ поддѣленъ между държавитѣ победителки, нѣмскитѣ моряци решили да самопотопятъ своитѣ кораби, което извършили успѣшно, въпрѣки бдителността на английскитѣ морски сили.

— На 21 юни 1917 год. българскитѣ самолети, мекаръ и малко на брой, смѣло атакували и обсипали съ бомби градоветѣ Сулина и Вилковъ, тѣхнитѣ пристанища, каналитѣ при устието на Дунава и плаващитѣ по тѣхъ или стоящи на котва неприятелски кораби.

До края на войната, нашитѣ водосамолети действували главно въ областта на дунавскитѣ устия, като многократно сж атакували градоветѣ Сулина, Вилковъ, Исмаилъ и други селища, кждето били съсредоточени неприятелскитѣ войски, складове и батареи.

Нашитѣ водосамолети непрестанно следели за движението на противниковитѣ бойни и търговски кораби и често ги атакували и обсипвали съ своитѣ бомби.

При тия си действия, водосамолетитѣ всѣкога срѣщали силниятъ отпоръ на неприятелската противосамолетна артилерия, но въпрѣки това, макаръ и много пжти олучени отъ кжсоветѣ на разпрѣскащитѣ се въ въздуха снаряди, напълно успѣшно сж изпълнявали възложениитѣ имъ задачи.

Изобщо, презъ цѣлата война, водосамолетитѣ отлично изпълнили своето назначение като разузнавачи и твърде успѣшно съдействували, както на флота и брѣговитѣ части при отбраната на нашитѣ брѣгове, така и на войскитѣ, които при настѣплението въ Добруджа се движили близко до морето.

— На 23 юни 1916 год. германскиятъ подводникъ „У 15“ потопилъ французкия изстрѣбителъ „Fourche“.

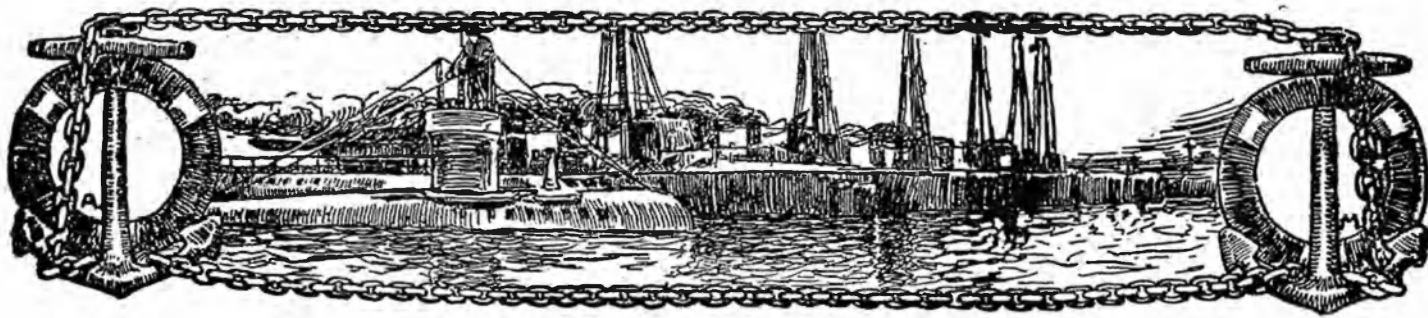


Уредничеството на вестника благодарно за следнитѣ получени дарения:

1. Отъ Никола Тодоровъ, гр. Пазарджикъ . . . 170 лв.
2. Стаменъ К. Стаменовъ, Морско уще, Варна 100 „
3. Цеко Ст. Цековъ, отъ гара Мездра . . . 50 „
4. Поручикъ Петъръ Балеви, гр. Шуменъ . . . 50 „
5. Петъръ Дим. Турдоглу, гр. Пловдивъ . . . 50 „
6. Иванъ Т. Кикименовъ, отъ гр. Айтосъ . . . 50 „
7. Д. Петровъ, с. Кричимъ, Пловдивско . . . 40 „
8. Янаки Ялъмовъ, с. Бѣла Варненско . . . 30 „
9. Ат. Бончевъ, гр. Провадия 30 „
10. Ив. Дочевъ, Сливница 30 „
11. Кънчо Баевъ Карамилевъ отъ гр. Сопотъ . . . 30 „
12. Коста Ат. Насковъ, Варна 30 „
13. Пантелей Тодоровъ, гр. Варна, кв. Аспарухово 20 „
14. Руменъ Кириловъ Русевъ, отъ гр. Шуменъ 20 „
15. Димитъръ Иос. Хитиловъ, отъ гр. Бургасъ . . . 20 „
16. Игнатъ Хараламбовъ 20 „
17. Гено Сتيшковъ, с. Кацелово, Бѣленско . . . 20 „
18. Иванъ Павловъ, гр. Ломъ 20 „
19. Кирилъ Тодоровъ Живковъ, отъ гр. Русе . . . 20 „
20. Богом. Кръстевъ, София 20 „
21. Д. Апостоловски, Варна 20 „
22. Павелъ Страховъ, Варна 20 „
23. С. Ст. Узуновъ, с. Солище 15 „
24. Стоянъ Илиевъ Сжбевъ, отъ гр. София . . . 15 „
25. Златанъ Лаловъ, София 15 „
26. Тодоръ Бѣлчевъ, Невша 14 „
27. Петъръ Ниновъ Пеневъ, с. Вировско, Врачанско 12 „
28. Енчо Александровъ Георгиевъ, отъ гр. Шуменъ 10 „
29. Павелъ П а н о в ъ, отъ гр. Копривщица . . . 10 „
30. Георги Маноловъ, отъ гр. Копривщица . . . 10 „

(Следва)

Волнитѣ дарения, предназначени за подкрепа списването на вестника, четцитѣ могатъ да изпращатъ чрезъ пощенски записи, адресирани до уредничеството на „Морски прегледъ“, или въ пощенски и гербови марки. За улеснение четцитѣ отъ Варна и близкитѣ селища, волнитѣ дарения могатъ да се внасятъ направо въ уредничеството на вестника, намиращо се въ Интендантството на Флота, на пазарния площадъ, до Пожарната команда.



Н А Р А Б О Т А

Като последица на великото търпение, отбелязано от трудолюбивия български народ и царствената прозорливост и мъдро водената политика от Върховния Вождъ, се постигна най-подиръ осъществяването на народностнитъ възжелания, за които въ последнитъ десетолѣтия се дадоха толкова много и скъпи жертви.

Отечеството получи най-подиръ своя излазъ на Бѣлото море, а съ това и възможността за свободниятъ, сигуренъ, прѣкъ и ефтенъ досегъ съ всички морски държави въ свѣта.

Естествено, че тоя прѣкъ досегъ съ всички свѣтовни морски страни изисква наличието и на съответния корабенъ съставъ, поради което се налага българскиятъ народъ да прояви своята пожертвувателност и подпомогне съ възможнитъ срѣдства родното корабоплаване.

Нашата нова южна граница обхваща благодатното Бѣломорско крайбрѣжие съ приблизителна дължина отъ 290 клм. и пристанищата Деде-Агачъ, Порто-Лагосъ и Кавала.

Въ предѣлитъ на обновената Родина се включиха и шестътъхъ острова, чиято обща брѣгова ивица възлиза на 172 клм., следователно, нашата водна граница на Черно и Бѣло морета обхваща обща дължина 862 клм.

Увеличената морска граница, поради своето важно стратегическо и економическо значение, наложително изисква бързата уредба и стѣкмяване съ всичко необходимо, както за защитата, така и за културния и стопански напредѣкъ на страната.

Съ осъществяването на народностнитъ идеали се разкриватъ широко възможноститъ за действие на родното корабоплаване и риболовното поприще, под-

помагащи значително за материалния възходъ на държавата.

Възродената българска земя приканва всички на работа, работа всеотдайна и неуморна, граничеща съ готовността за пълното себеотрицание на българскитъ синове при достойното изпълнение на свещенниятъ дългъ предъ олтаря на обединената и могъща Родина.

Уголѣменото Отечество изисква българскитъ чада да се приобщатъ къмъ морската идея и като съзнателни и ревностни труженци на морското дѣло, заработятъ неуморно и всеотдайно за преуспѣването на народа.

Обединената Родина повелява всѣки българинъ да се отдаде на упорита, настойчива и усилена работа, съ всички възможни срѣдства и сили за градежа, възхода и славата на нова, целокупна и Велика България.

НАШИТЪ ОСТРОВИ

Съ осъществяването въ началото на май н. г. на единъ отъ стремението на българския народъ—излазътъ на Бѣло море, Отецеството включи въ своитѣ предѣли, намиращитѣ се въ близостъ на Бѣломорското крайбрежие нѣколко острова.

До това време Родина притежаваше въ Черно море петъ свършено малки островчета, отъ които четиритѣхъ: Св. Анастасия, св. Иванъ, св. Петъръ и св. Кирикъ сж разположени край южния брѣгъ на Бургаския заливъ, а петото—св. Тодоръ се намира въ Кавакския заливъ, южно отъ Созополъ.

Островчето св. Анастасия се намира на 5 клм. източно отъ Бургаското пристанище. Още въ 1614 год. на това островче била издигната фарова кула, чиято свѣтлина напътствала мореплавателитѣ. Нѣкога на това островче имало манастиръ.

Островъ св. Иванъ се намира почти на северъ и въ непосредствена близостъ на Созополъ. Той се счита за най-голѣмия наши островъ въ Черно море, който се издига на 30 метра отъ морското равнище. На острова е построена нова фарова кула и сигнална станция.

Островъ св. Петъръ представлява голѣма скала, стърчаща източно отъ островъ св. Иванъ.

Островъ св. Кирикъ се намира до самия гр. Созополъ и сега е съединенъ съ града съ вълноломна стена, която запазва Созополския заливъ отъ североизточното вълнение. На острова се намира бившата сграда на Морското училище.

Островъ св. Тодоръ се намира въ южната частъ на Кавакския заливъ. На това свършено малко островче се намиратъ развалинитѣ на нѣкогашния манастиръ св. Тодоръ.

Всички тия острови нѣматъ особено значение, докато новитѣ острови въ Бѣлото море притежаватъ както стратегическо, така и стопанско значение за нашата страна.

Новитѣ острови включени въ предѣлитѣ на Родина сж всички шестъ: два голѣми и 4 малки.

Отъ значение сж двата голѣми острова Тасосъ и Самотраки.

О-въ Тасосъ се счита за най-голѣмия нашъ островъ. Намира се на 8 клм. предъ устието на р. Места, на 35 клм. източно отъ Атонския полуостровъ и надъ 10 клм. предъ Кавалския заливъ. Островътъ притежава почти кръгли очертания, съ диаметъръ срѣдно 20 клм. Общата му повърхностъ е 393 кв. клм., а дължината на брѣговата ивица възлиза на 105 клм. Островъ Тасосъ не притежава голѣми и удобни заливи

обаче срещу гр. Кавала и на южния край на острова сжществуватъ пристанищни мостове, отъ които се изнася изкопаната на острова цинкова, оловна и медна руда.

На острова вирѣятъ житнитѣ разстения, царевичата, тютюна и овощия: маслини, лимони, лозата и пр.

Населяванъ е отъ 11,573 жители, предимно земеделци, овчари и риболовци.

Поради особенния си мекъ климатъ, буйна разителностъ и широката гледка, която представляватъ просторнитѣ води на Бѣлото море, островъ Тасосъ представлява твърде удобно мѣсто за лѣтуване и отмора.

Около островъ Тасосъ се намиратъ три малки островчета: Тасопуло, Панаиа и Кинара.

О-въ Тасопуло (Тавшанъ адасъ) или Заешка гора е разположенъ между носъ Кереметли и о-въ Тасосъ, като отстои на 5 клм. северно отъ последния островъ. Притежава брѣгова ивица съ дължина 5 клм.

Островчето Кинара се намира източно отъ Тасосъ и притежава дължина 1 клм. и 3 клм. брѣгова ивица.

На югъ отъ Тасосъ е разположено островчето Панаиа, (св. Богородица), чиято обиколка възлиза приблизително на 4 клм.

Срещу селището Ираклица, до устието на р. Струма се намира петиятъ нашъ Бѣломорски островъ, Ксерониси, който притежава брѣгъ съ дължина 3 клм.

Островъ Самотраки е вториятъ по-голѣмина нашъ островъ въ Бѣлото море. Отстои на приблизително 40 клм. южно отъ устието на р. Марица. Притежава дължина 25 и широчина 12 клм., а обща повърхностъ—120 кв. клм. Населенъ е съ 3,900 души овощари, риболовци, скотовѣдци, главно козари.

Островътъ е високъ и скалистъ съ върхове, издигащи се надъ 1,000 метра отъ морското равнище. Повисокъ е въ северната си частъ, гдето е обрасълъ съ обширни джбови гори и пасища.

На острова вирѣятъ маслинитѣ, лимонитѣ и лозята. Голѣми и удобни заливи нѣма.

Въ 1863 год. на островътъ, при извършването на разкопки била откритата статуята на победата, която, макаръ, че е малко разтрошена, е едно отъ най-красивитѣ творения на древната скулптура. По настоящемъ статуята се намира въ Паришкия музей—Лувъръ.

Макаръ и малки по размѣри, нашитѣ Бѣломорски острови притежаватъ голѣмо значение по отношение отбраната на южната ни морска граница.

Поради своето положение и отдалеченостъ отъ брѣга, тия острови се считатъ като предни стражи, бдящи за сигурността на заливитѣ и пристанищата, които затварятъ. О-въ Тасосъ затваря брѣга отъ Атонския полуостровъ до пристанището Порто Лагосъ, а о-въ Самотраки се издига изъ водитѣ на Бѣлото море като вѣренъ стражъ на крайбрежието около Даде Агачъ.

Островитѣ улесняватъ корабоплаването и даватъ възможностъ за надеждното извършване на наблюдателната и предупредителна служба по южното ни крайбрежие.

Освенъ военно, островитѣ притежаватъ здравно и стопанско значение. Последното се обогатява съ южновирѣшитѣ плодове: лимонитѣ, маслинитѣ и смокинитѣ, които ще бждатъ по-лесно достъпни за широкитѣ народни маси и ще допринесътъ за засилване здравословното състояние на народа.



Нашата крайбрежна наблюдателна и сигнална станция на о-въ Тасосъ

ДЕИСТВИЯТА НА МОРЕ ПРЕЗЪ ЯНУАРИ

1. ЯНУАРИ: Отъ Нова Зеландия се получило съобщението, че на един от островите на Бисмарковия архипелаг в Тихия океан се намирили около 500 души англичани, французи и холандци, които съставлявали спасилата се обслуга на потопеният от един нѣмски кръстосвач, десет търговски кораба, възлизащи общо на 64,155 тона.

2. ЯНУАРИ: Главното командване на германските въоръжени сили съобщило за постиженията на водната морска война през втората половина на 1940 год.

Отъ 25 юни до края на годината, нѣмските морски сили потопили следните английски бойни кораби; 12 изстрѣбителя, 8 подводника, 9 спомогателни кръстосвачи, 3 канонерки и 63 малки бойни единици. Отъ действията на въздушните сили били потопени други 32 различни военни кораба. Общото водоизмѣстване на потопените през отчетното време английски бойни кораби възлизало на 190,000 тона.

Презъ същото време били потопени общо 3,900,000 бр. р. тона търговски кораби, а били тежко повредени най-малко 264 кораба надъ 2,000,000 тона.

Срещу тия английски загуби, нѣмският военен флотъ загубилъ: 3 торпедоносца, 5 миночистача, 8 подводника и 12 малки бойни кораба.

3. ЯНУАРИ: Споредъ съществуващите сведения, до началото на 1941 г. Швеция загубила вследствие действията на море всичко 78 кораба възлизащи на 184,450 бр. р. тона и 7 малки риболовни корабчета съ 312 бр. р. тона. Сбщо, съ потопените кораби загинали 510 души моряци. Презъ миналата Свѣтвна война Швеция имала потопени 64 кораба възлизащи на 74,610 бр. р. тона, съ които намѣрили смъртта си 271 моряка.

Италианският вестникъ „Джорнале д'Италия“ съобщилъ, че въ първите шест месеца отъ войната италианските морски сили потопили: 14 различни надводни бойни кораба, 5 подводника и 31 търговски кораба.

4. ЯНУАРИ: Италианското главно командване съобщило, че единъ италиански подводникъ, действащъ въ Атлантически океанъ потопилъ около 15,000 тона неприятелски търговски кораби.

6. ЯНУАРИ: Британското адмиралтейство съобщило за потопяването на английските спомогателни кръстосвачи „Kamphore“ и „Harvest Gleaner“.

— Главното командване на германските въоръжени сили съобщило, че единъ нѣмски подводникъ потопилъ 13,300 бр. р. тона неприятелски търговски кораби.

7. ЯНУАРИ: Въ близостъ на ирландските брѣгове нѣмски подводникъ потопилъ английския търговски корабъ „Дукеса“, 8,650 бр. р. тоненъ, превозващъ замразено месо отъ Аржентина за Англия.

8. ЯНУАРИ: Германски торпедни лодки атакували близо до устието на Темза единъ английски керванъ превозни кораби, които били охранявани съ изстрѣбители. Единъ отъ корабите билъ потопенъ.

9. ЯНУАРИ: Италианското главно командване съобщило, че торпедоносецътъ, командванъ отъ лейтенантъ Николини потопилъ чрезъ непосредственъ ударъ единъ английски подводникъ. Единъ италиански подводникъ съобщилъ, че потопилъ въ Атлантически океанъ единъ неприятелски корабъ отъ 3,600 бр. р. тона и единъ спомогателенъ кръстосвачъ.

10. ЯНУАРИ: Действащите въ Атлантически океанъ италиански подводници съобщили за потопяването на единъ грѣцки и единъ английски търговски кораби.

Въ Сръдиземно море италиански подводникъ атакувалъ единъ английски керванъ и потопилъ два кораба. Италиански торпедоносни самолети атакували и потопили два неприятелски подводника, между които и француският подводникъ „Нарвалъ“, намиращъ се на английска служба.

Подводникътъ „Нарвалъ“ притежавалъ надводно водоизмѣстване 974 и подводно 1,441 тона, надводна скоростъ 16 и подводна 10 мили, 10 торпедни трѣби и обслуга 59 души.

Фюрерътъ наградилъ лейтенантъ Шепке съ кавалерския знакъ на желѣзния кръстъ за потопените 200,000 тона неприятелски кораби.

11. ЯНУАРИ: Командваниятъ отъ капитанъ-лейтенантъ Хансъ фонъ Шцсхаузенъ нѣмски подводникъ потопилъ презъ време на последния си походъ 52,800 бр. р. тона неприятелски кораби, съ което постижение потопените отъ същия подводникъ неприятелски кораби възлизали общо на 101,500 бр. р. тона.

12. ЯНУАРИ: Въ Сицилийския каналъ части съ германския въздухоплавателенъ корпусъ атакували две групи британски бойни кораби, като засѣгнали тежко съ бомби единъ кръстосвачъ отъ вида на „Бирмингамъ“.

14. ЯНУАРИ: Италианското главно командване съобщило, че една торпедна лодка атакувала и потопила единъ английски подводникъ.

15. ЯНУАРИ: Британското адмиралтейство съобщило, че презъ време на действията въ Сицилийския протѣсъ били тежко засѣгнати, самолетносачътъ „Illustrious“ (23600 тоненъ) и кръстосвачътъ „Southampton“. Изстрѣбителътъ „Gallant“ (1,335 тоненъ) билъ потопенъ въ една схватка съ италиански торпедносци.

16. ЯНУАРИ: Единъ отъ действащите въ Атлантически океанъ италиански подводникъ съобщилъ, че потопилъ английския търговски корабъ „Ardabham“ съ водоизмѣстване 3,000 тона.

17. ЯНУАРИ: Италианското главно командване съобщило, че потопениятъ на 9 януари чрезъ непосредственъ ударъ неприятелски подводникъ билъ грѣцкиятъ „Протеусъ“, притежаващъ водоизмѣстване 100 т., въ надводно състояние — 900 тона, въоръженъ съ осемъ торпедни трѣби и едно 102 мм. сръдие.

Английскиятъ превозенъ корабъ „Almeida Star“ притежаващъ водоизмѣстване 14,900 тона, билъ потопенъ съ подводникъ въ северната частъ на Атлантически океанъ.

18. ЯНУАРИ: Единъ нѣмски подводникъ съобщилъ за потопяването на 24,000 бр. р. тона неприятелски кораби.

19. ЯНУАРИ: Германски подводникъ съобщилъ за потопяването на два търговски кораба съ общо 8,600 бр. р. тона.

20. ЯНУАРИ: Италиански и германски самолети наново атакували английския само-

летоносачъ „Illustrious“, който билъ тежко засѣгнатъ отъ голѣмокалибрени бомби.

Гръцкото адмиралтейство съобщило за загубата на подводника „Протеусъ“.

22. ЯНУАРИ: Английското адмиралтейство съобщило за загубата на двата стражни кораба „Maс Prince“ и „Refundo“.

23. ЯНУАРИ: Единъ отъ действащите въ далечните морета и океани нѣмски воененъ корабъ съобщилъ, че потпилъ 31,000 бр. р. тона неприятелски кораби. Съ това постижение, водещиятъ корсарска война нѣмски кръстосвачъ потопилъ общо надъ 131,000 бр. р. тона неприятелски търговски кораби.

Английското адмиралтейство съобщило за загубата на изстрѣбителя „Hyperion“. Изстрѣбителътъ влѣзалъ въ строя презъ 1936 год. и притежавалъ водоизмѣстване 1340 т. скоростъ 36 мили и обслуга 145 души.

24. ЯНУАРИ: Въ Нью-Йоркъ пристигналъ английскиятъ новопостроенъ 35,000 тоненъ линейенъ корабъ „Georg V“ съ който пѣтувалъ лордъ Халифаксъ. Съ тѣя преходъ презъ Атлантически океанъ се установило за влизането въ строя на новата английска бойна единица.

25. ЯНУАРИ: Италианското главно командване съобщило че действащите въ Атлантически океанъ италиански подводници потопили грѣцкия търговски корабъ „Елени“ (6,000 тона) и английския спомогателенъ кръстосвачъ „Cumoeus“ (7,000 тона) превозващъ войски.

Англия присвоила за свои цели намиращиятъ се въ американския еоди француски презокеански корабъ „Иль де Франсъ“ отъ 43,450 бр. р. тона.

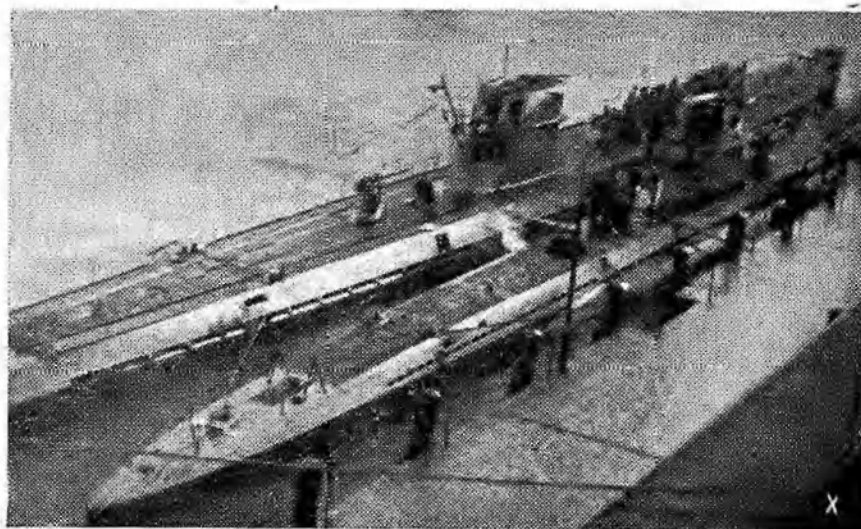
27. ЯНУАРИ: На 200 мили западно отъ африканските брѣгове, билъ потопенъ въ Атлантически океанъ чрезъ торпеденъ ударъ голѣмиятъ английски пѣтнически корабъ „Empress of Australia“ (21,833 бруто регистъръ тона).

29. ЯНУАРИ: Единъ действащъ въ открито море нѣмски подводникъ съобщилъ за потопяването на неприятелски търговски кораби възлизащи на 41,500 бр. р. т.

Английското адмиралтейство съобщило, че подводникътъ „Triton“ захвърлялъ да се завърне въ своето упорно сръдище, поради което се считалъ за загубенъ. Подводникътъ „Triton“ билъ спуснатъ на вода въ 1937 г. Пѣтѣжалъ водоизмѣстване 1,090 т., надводна скоростъ 19 м. и обслуга 60 човѣка.

31. ЯНУАРИ: Единъ нѣмски подводникъ съобщилъ за потопяването на неприятелски търговски кораби възлизащи на 20,000 бр. регистъръ тона.

Английското адмиралтейство съобщило за загубата на стражния корабъ „Pelton“.



Германски подводници въ своето упорно сръдище извършватъ последните приготовления за походъ срещу врага.



ВЕНЦ-МОРСКА ИСТОРИЯ

ДЕЙСТВИЯТА НА СПОМАГАТЕЛНИЯ КРЪСТОСВАЧЪ „ВОЛФЪ“

(Продължение отъ брой 157).

Кръстосвачътъ се отправилъ на югоизтокъ за обхождане на Австралия и достигане водитъ на Тихия океанъ.

Като завършекъ на действията въ Индийски океанъ, спомагателниятъ кръстосвачъ „Волфъ“ срещналъ и потопилъ английскиятъ търговски корабъ „Wordsworth“, който превозвалъ 7,000 тона орисъ отъ индийското пристанище Рангунъ за Лондонъ.

Наново протекли дни на еднообразие и пустота. По затихналитъ, почти неподвижни тъмносини води на широкия океанъ не се забелязвалъ никакъвъ корабъ. Сомо непрестанниятъ бѣгъ на множество акули, обкръжаващи кръстосвачътъ „Волфъ“, нарушавалъ тежката неподвижностъ на околната водна равнина, обгърната отъ палещитъ лъчи на тропическото слънце.

На кораба се намирали 60 души пленници отъ разни народности, които били принудени да взематъ участие въ продължителното странствуване на нѣмския кръстосвачъ и тѣхното присѣствие увеличавало разхода на хранителнитъ припаси, чиито запаси бързо се привършвали. Особено тежко се чувствала липсата отъ цигари, ксито се раздавали на всички въ твърде ограничени количества.

Храната била еднообразна и недостатъчна: сушени зеленчуци, сушени картофи, сгорещено консервирано въ кутии месо и само веднѣжъ въ седмицата прѣсно месо съхранявано грижливо въ корабнитъ хладилници. Брашното почнало да мухлясва, поради което и хлѣбътъ ималъ особенъ и неприятенъ вкусъ.

Поради изчерпване запаситъ отъ храна за обслугата и изразходване каменнитъ вжглища за гориво на парнитъ котли, товарнитъ помѣщения били почти изпразнени и корабътъ се издигналъ вече високо надъ водната повърхностъ, следствие което външашнитъ краища на перкитъ отъ винта работели вече въ въздушна срѣда и корабътъ се движелъ съ намалена скоростъ.

Едва следъ нѣколко седмици на хоризонта билъ забелязанъ голѣмъ вѣтроходенъ корабъ, чиято поява предизвикала оживление и радостъ въ обслугата на нѣмския кръстосвачъ. Изненадата обаче, била твърде горчива. Установено било, че на вѣтрохода „Дее“ нѣма нито така нетърпеливо очакванитъ хранителни

припаси, нито каменни вжглища. Корабътъ билъ съвършено празенъ и пжтувалъ за западна Австралия. Въ товарнитъ му помѣщения се намиралъ излишенъ само тозаръ отъ пѣсъкъ, необходимъ за увеличение на устойчивостъта.

Обслугата на вѣтрохода се състояла отъ негри, които едва се държали на нозе, тѣй като били съвършено пияни. Страхувайки се да не бждатъ хвърлени за храна на многобройнитъ акули, неотлжно следващи задъ корабитъ, негритъ, за да бждатъ по-сърдцати въ предстоящата имъ гибелъ, пресушили за кратко време намиращитъ се на вѣтрохода бутилки съ конякъ и ромъ. Създадениятъ въ тѣхъ страхъ билъ последица отъ усилената английска пропаганда за неговѣшкото държане на германцитъ къмъ заловенитъ свои пленници.

Вѣтроходътъ „Дее“ билъ потопенъ. „Волфъ“ се насочилъ на изтокъ, покрай брѣговетъ на Австралия, която се намирала на стотици мили далечъ. Застудило се. Буреносни облаци покрили небосклона. Задухалъ силенъ вѣтръ и корабнитъ жжжа засвирили своята чудна пѣсенъ. Появили се албатроси, които заследили движението на кръстосвача. Чайки и буредредвесни птици изпѣвали мрачната околностъ съ своитъ непрекъснати крѣсъци.

Най подиръ „Волфъ“ достигналъ Тихия океанъ, който, обаче, съвсемъ не билъ тихъ. Бурята увеличила своята сила и грамаднитъ вълни яростно посрещнали самотния корабъ, когото заподмятали на всички страни. Проливенъ дъждъ непрекъснато се стичалъ като изъ ведро надъ стоящитъ на стража моряци отъ „Волфъ“, които напусто се взирали въ премержения отъ дъжда хоризонтъ. Нищо, съвсемъ нищо не се забелязвало; Нито димъ отъ корабъ, нито бѣлѣещитъ се платна на нѣкой вѣтроходъ. Кръстосвачътъ неотмѣнно следвалъ своя пжтъ къмъ осамотенитъ скали на Окландскитъ острови, южно отъ Нова Зеландия.

Много дни и седмици протекли въ упорита борба съ природнитъ стихии. Подхвърляни съ лопата, каменнитъ вжглища постепенно изчезвали въ пещитъ на парнитъ котли и не билъ вече далечъ денътъ, въ който огненитъ уста на пещитъ щѣли да погълнатъ и последната буца гориво. Тогава?

Какво би станало съ корабътъ, лишень отъ възможността да се движи съ собственъ ходъ и устоява срещу бушуващата водна стихия?

Брашното овлажняло, а ограниченитъ количества хлѣбъ представявалъ лепкава, съ неприятенъ вкусъ каша. День следъ день протичали въ нерадостно очакване срещата на нѣкой корабъ, отъ който да се попълнятъ изчерпанитъ запаси. Стихиенъ вѣтръ, пороенъ дъждъ и градушка следвали въ непрестанна изпревара да връхлитатъ върху странствуващия корабъ. Небето било забулено въ облаци и мрачно, морето изглеждало тъмно, а още по-мрачни и навжсени били лицата на моряцитъ отъ „Волфъ“, подложени на тежки изпитания и тѣрпящи лишения.

Въ продължение на още две седмици нѣмскиятъ кръстосвачъ странствувалъ около Окландскитъ острови, край които въ мирно време непрекъснато се движили кораби на товарени съ каменни вжглища, а сега тая областъ отъ южната частъ на земното кълбо била съвършено пуста и забравена.

Само шумящитъ и грамадни вълни на разпѣнения океанъ съ силенъ ревъ и гроходъ се разбивали въ самотнитъ скали на необитаванитъ острови. Надеждата за срещане въ тия непрестанно кипящи води на нѣкой корабъ, изглеждала вече неосществима за измченитъ смѣлчаци отъ нѣмския спомагателенъ кръстосвачъ, който билъ принуденъ да напусне тая областъ на постояннитъ бури и се отправилъ на северъ, къмъ Антиподовитъ острови, намиращи се въ близостъ на Нова Зеландия.

Настѣпилъ месецъ май. Мисълъта на всички била отправена къмъ Родината. Сега пролѣтъта е разтлала пѣстроцвѣтни губери въ далечната родна земя, отстояща на противоположния край на Свѣта на хиляди километри отъ самотния корабъ, водящъ тежка борба съ водната стихия и чертаещъ презъ развихрени тѣ бури своятъ опасенъ пжтъ къмъ неизвестността.

Най-подиръ бурята стихнала и развѣлнуваната грѣда на океана постепенно се укротила. На хоризонта се очертали високитъ и черни скали на Антиподовитъ острови „Волфъ“ миналъ близко до островитъ, чиято земя била обраснала съ низка и рѣдка трева, а скалитъ били покри-

ти съ многобройни ята южнополярни птици.

Скоро въ далечината изникнали планинските върхове на Нова Зеландия, обаче не се забелязвала никаква следа от корабъ. Така сжщо и самолетът „Вьолфхенъ“, който ималъ вече възможността всъщност да се издига въ въздуха и о г л е ж д а отъ високо океанската ширь, не забелязвалъ нищо. Силитъ на обслужката и възможноститъ за съществуването на нѣмския кръстосвачъ били на изчерпване.

Заловена била следната радиograma: „Предупреждение до всички търговски кораби.

Германски подводници забелязани въ Тихи океанъ. Множество кораби били потопени въ последнитъ седмици“.

За моряцитъ отъ „Волфъ“ било ясно, че въ водитъ на Тихия океанъ нѣмало никакви нѣмски подводници, обаче тѣ се очудвали, кой германски корабъ би могълъ да действа въ просторитъ на океана.

Изминали вече шестъ месеци отъ както „черниятъ корабъ“ отплувалъ отъ родното пристанище и, естествено, моряцитъ не били известни, че поради предаденото за заблуждение отъ спом. кръстосвачъ „Зееадлеръ“ преднамѣрено радиосъобщение: „Помощъ, помощъ! — германски подводникъ!“ било причината за предаването това тревожно английско радиоупреждение.

Въ единъ ясенъ недѣленъ денъ въ носовата частъ на „Волфъ“ билъ подушенъ особено силенъ мирисъ. Следъ изследване за произхода му било установено, че намирашитъ се въ ямитъ каменни вжглища се самозапалили. Подаденъ билъ сигналъ за пожарна тревога и моряцитъ отъ кораба веднага започнали усилената работа за потушаване на пожара, действайки чевръсто съ лопатитъ за намиране огнището на пожара.

Денонощно моряцитъ подхвърляли и разравяли съ лопати каменнитъ вжглища. Тежкитъ и черни облаци задушливъ димъ, бързо се увеличавали, тъй като отъ проникването на нови струи прѣсенъ въздухъ, огъня се разпалвалъ, безъ да било възможно да се достигне мѣстото на пожара. Скоро димътъ се сгъстилъ до такава степенъ, щото работата била вече невъзможна. Поради вдишването на развиващитъ се отровни и задушливи газове, много моряци се сгруппирили на пода единъ следъ други въ безсъзнание.

Намирайки, че по тоя начинъ на действие пожарътъ не може да бжде потушенъ, командирътъ на спом. кръстосвачъ заповѣдалъ обхванатитъ отъ огъня помѣщения да се затворятъ по възможностъ недостъпно за въздуха, а до напълното отстранение опасността отъ огнената

стихия, корабътъ да се закотви въ залива на нѣкой осамотенъ и необитаемъ островъ. Освенъ това, наложително сило престоятъ да бжде използванъ и за почистване и поттягане на парнитъ котли и машинитъ, следъ което кръстосвачътъ наново да продължи своето пътуване къмъ неизвестността. „Волфъ“ билъ насоченъ къмъ намирашитъ се наблизо Недѣлни острови.

На връбница 1917 год., въ който денъ отъ ниско надвесенитъ черни облаци се изливалъ пороенъ дъждъ, на замъгления хоризонтъ внезапно били забелязани очертанията на Недѣлнитъ острови. Промжвайки се умѣло между многобройнитъ подводни скали, опасващи острова, „Волфъ“ достигналъ котвеното мѣсто. Прочалъ звънътъ на котвената верига и следъ шестъ месеци корабътъ наново се закотвилъ и преустановилъ движението на машинитъ и различнитъ механизми. Запазень напълно отъ видимостъ на случайно минаващитъ кораби въ открития океанъ, нѣмскиятъ кръстосвачъ застаналъ между обкръжаващитъ залива високи вулканически скали, поклащанъ бавно отъ отражението на океанското вълнение.

Борбата за потушаване на пожара наново била подхваната. Наложено било вжглищнитъ ями да бждатъ наводнени и най-подиръ, следъ продължителни усилия, обслужката се справила съ огнената стихия.

Едновременно съ потушаването на пожара започната била усилената работа по поттягането на котлитъ и машинитъ. Така сжщо и вънкашността на кораба, както и различнитъ вжжа и др. съоръжения били внимателно прегледани, провѣрени и почистени.

Облацитъ се разжсали и надъ кораба наново се открило синьото небе, а тропическото слънце обгърнало съ своитъ палещи лъчи разго-

ленитъ снаги на работящитъ моряци. Мълчалива и угнетена, обслужката продължавала да работи, съ съзнанието, че поради липсата на достатъчни хранителни припаси и гориво, надеждата за връщането въ далечното отечество била вече почти неосществима.

До кжде може да стигне корабътъ съ толкова ограничени запаси отъ каменни вжглища? А при това и малкото количество брашно почти невъзможно било да бжде използвано за прехрана на моряцитъ, чиято храна ежедневно се състояла предимно отъ сушени зеленчуци.

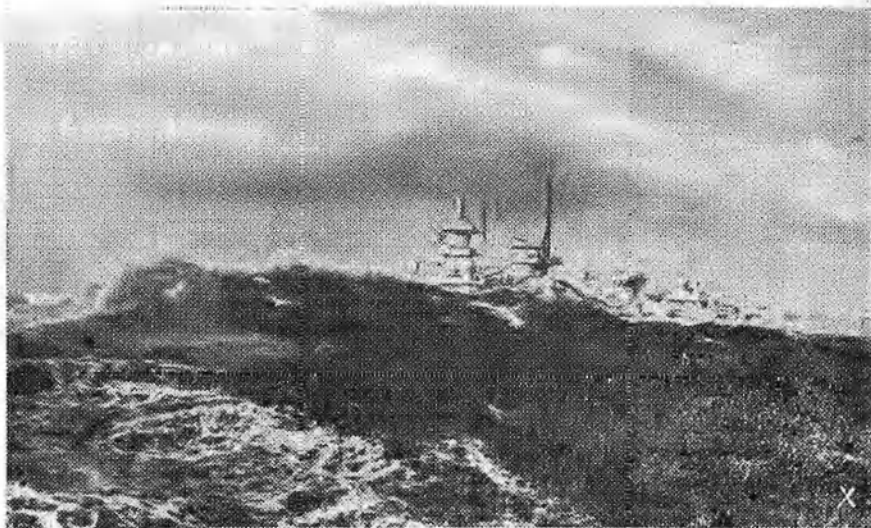
Протекли шестъ денонощия на усилената работа. Неочаквано отъ стожерната площадка, като че ли изъ небеснитъ висини се чулъ радостния викъ на наблюдателя:

— Забелязвамъ корабъ!

Като подъ действието на магически жезълъ, работата била веднага прекратена и настанало неочаквано оживление. Подобно на електрически токъ, надеждата за възвръщането въ Родината породила нови сили въ сърдцата на моряцитъ.

Действително, покрай острова минавалъ корабъ. Огняритъ и машинитъ се втурнали къмъ долнитъ помѣщения. Нададенъ билъ общъ викъ: Пара, по-бързо пара!..

Машинитъ били готови за действие, обаче котлитъ не могли така бързо да развиятъ необходимата пара и, следователно, минаващиятъ въ близостъ на острова корабъ не би могълъ да бжде настигнатъ и скоро щѣлъ да изчезне въ далечината, а съ него щѣла да изчезне и надеждата за спасението на кръстосвача. Въ тоя обаче сждбоносенъ мигъ, самолетътъ „Вьолфхенъ“ билъ спуснатъ на вода. Моторътъ забръмчалъ и оставайки пѣнеста следа следъ себе си, самолетътъ бързо се издигналъ и отлетялъ къмъ забелязания корабъ.



Въ настоящата война корсарската дейностъ на германскитъ морски сили се извършва и съ линейни кораби. Снимката представлява нѣмски линейенъ корабъ действащъ срещу неприятелскитъ търговски кораби въ Атлантически океанъ.



МОРСКИ ВЕСТИ

Дейността на французските корабостроителници.

Намиращите се корабостроителници въ окупираната част на Франция наново възстановили своята дейност, като достигнали до 80% от работоспособността си която притежавали преди избухването на настоящата война.

Тия от корабостроителниците обаче, които се намират въ неоккупираната от германските войски област на Франция, проявяват твърде слаба дейност, дължаща се предимно на липсата от необходимите за строежите материали.

Извличане потъналите въ холандските води кораби.

Известно е, че поради развитието се през май миналата година бойни действия, въ холандските води били засегнати общо 1660 различни холандски кораби, от които 692 били потопени, а останалите 968 тежко или леко повредени.

След прекратяване на военните действия, холандските власти започнали разчистването на пристанищата и крайбрежните води от намиращите се въ тях потънали кораби. До 1 февруари настоящата година от холандските води били извлечени на повърхността всичко 642 от потопените кораби. От останалите неизвлечени кораби, 50 били малки рибарски корабчета, без особена стойност.

От повредените кораби 775 били поправени и наново били годни за използване, а останалите 193 притежавали тежки и непоправими повреди.

Германски кораб въ Рио де Жанейро

Според сведенията поместени въ нѣмското списание „Ди Кригсмарине“, въ пристанището на Рио де Жанейро благополучно пристигнал един нѣмски търговски кораб, който извършил продължително плаване през Атлантическия океан. Корабът притежавал водоизмѣстване 3,300 тона и превозвал различни стоки от Германия, предназначени за нѣкои бразилски търговски сдружения. Бразилските вестници по тоя повод съобщават, че това пристигане на нѣмския кораб могло да бже сравнено съ посещението през миналата Свѣтвна война на пристанището Ню-Йорк от страна на германския търговски подводник „Дойчланд“ и съ положителност установява ненадеждната вече английска морска блокада.

Последиците от английската блокада.

Според съобщенията на американския вестник „Нюйоркер“, въ последно време въ Съединените Щати се забелязвала значителна липса на лѣкарства, които били внасяни въ Америка от европейските държави, предимно от Германия. Последната се счита за главната и почти единствената страна въ Европа произвеждаща лѣкарства, която поради английската блокада е възпрепятствана да достави необходимите лѣкарства на американския пазар.

Поради това, като последица от британската блокада, въ Америка се чувства голѣмата липса на не само малко от 300 различни лѣкарства, които се произвеждат главно въ Германия, следствие на което цѣната имъ била значително повишена. Следователно, възбраната, наложена от Англия, върху свободното корабоплаване по свѣтовните морски пътища указва значително влияние и върху стопанския и здравословен живот и на Съединените Щати, които се чувстват засегнати от морската блокада.

Довършване на пристанището Гюргево

Според сведенията въ чуждестранния печат, търговското отделение при Главното управление на ромънските пристанища и водни съобщения предвидило набавянето на нови парични срѣдства чрез сключването на заемъ от 70 милиона леи, необходими за довършване постройката и съоръженията на пристанището Гюргево, предназначено за износъ на петролъ и други течни горива.

Заемътъ ще бже изплатенъ въ продължение на пет години.

Холандското корабостроене и корабоплаване поради военните действия били значително намалени. До избухването на войната обаче между Холандия и Германия, холандските корабостроителници извършвали усиления строеж на множество търговски кораби, между които и пѣтническите моторни кораби „Алкиоръ“ (10,000 тона товароподемност) и „Алголъ“ (9,100 тона), а също и руския турбоелектрически товаропѣтнически корабъ „В. Молотовъ“ (7,500 бр. р. тона).

Сжествуващите сведения установяват, че почти 95% от холандския търговски флотъ билъ задържанъ от Англия и се намиралъ въ служба на британското корабоплаване.

Корсарските действия въ далечните морета.

Въ последно време зачестиха съобщенията за корсарските действия на множество нѣмски кръстосвачи въ водите на далечните морета и океани, като се даде броятъ и тонажътъ на потопените неприятелски търговски кораби.

Естествено, че не е напълно известно колко и какви нѣмски бойни единици странстватъ въ открито море и водятъ борбата срещу английското презморско корабоплаване. От кратките сведения обаче, може да се извлече заключението, че въ водите на свѣтовните морета действатъ както спомагателни, така и редовни нѣмски кръстосвачи, притежаващи значително водоизмѣстване, голѣма скоростъ и голѣмъ обсъгъ на действие. Така, споредъ сведенията поместени въ нѣмското морско списание „Ди Кригсмарине“ се установява, че въ последно време капитанъ I рангъ Вилхелмъ Майселъ билъ награденъ съ кавалерския знакъ на желѣзния кръстъ. Това високо отличие капитанъ Майселъ получилъ, като командиръ на единъ тежъкъ кръстосвачъ действащъ въ далечните морета, който боевъ корабъ въ кратко време успѣлъ да потопи неприятелски кораби съ общо водоизмѣстване надъ 86,000 тона.

Другъ боевъ кръстосвачъ повишилъ водоизмѣстването на потопените отъ него търговски кораби отъ 131,000 на 151,000 тона.

Поради войната норвежския търговски флотъ загубилъ 108 кораба съ приблизително 500,000 бр. р. т., между които и най-голѣмиятъ норвежски товаропѣтнически „Ослофьордъ“ (18,673 бр. р. т.). Броятъ на потопените норвежски кораби трѣбва да се счита, че е много голѣмъ, тъй като известно е, че през миналата година почти 80% от норвежския флотъ билъ задържанъ и се намиралъ въ услуга на английското корабоплаване.

Шведското корабостроене през миналата година, въпреки липсата на нѣкои строителни материали било особено дейно. Почти всички корабостроителници били заети съ усилената постройка на нови търговски кораби, като завършили градежътъ на 25 кораба възлизащи на 150,000 тона.

Поради развитието се военни действия на море, шведския търговски флотъ загубилъ всичко 84 кораба съ 295,385 тона.

† Адмиралъ Лютиенсъ

Известно е, че отъ 24 до 27 май н. г. въ водитѣ на Атлантически океанъ се завърза ожесточено морско сражение между множество английски бойни кораби и германския линейен корабъ „Бисмаркъ“, съпътстванъ отъ кръстосвача „Принцъ Евгений“. Като последица отъ тая морска битка, която се завърза първоначално край брѣговетѣ на Исландия, изрази се въ упорито преследване и завърши на 400 мили западно отъ Брестъ, бѣ потопенъ най-големиятъ боенъ корабъ въ свѣта, английския линейен кръстосвачъ „Хуудъ“, притежаващъ водоизмѣстване 46,200 тона, а сжщо бѣ преследванъ и сразенъ, повиятъ нѣмски 35,000 тоненъ линейен корабъ „Бисмаркъ“, на който се намиралъ и командващиятъ нѣмския боенъ флотъ, адмиралъ Лютиенсъ. Последниятъ билъ известенъ като твърдеспособенъ, храбъръ и настойчивъ офицеръ.

Адмиралъ Лютиенсъ билъ роденъ на 25 май 1889 год. и въ 1907 год. постъпилъ като кадетъ въ Морското училище. Презъ миналата война той командвалъ торпедоносецъ. При избухването на настоящата война Адмиралъ Лютиенсъ билъ върховенъ началникъ на флотилиитѣ леки торпедни сили: изстрѣбителитѣ, торпедоносцитѣ и торпеднитѣ лодки. Като такъвъ взелъ дейно участие въ войната срещу Полша, като установилъ своя щабъ на водаческия изстрѣбителъ „Леберехтъ Маасъ“.

На 1 януари 1940 год. билъ произведенъ въ чинъ вице-адмиралъ и назначенъ за командващъ морскитѣ разузнавателни сили, а въ време на Норвежската операция, командвалъ всички бойни кораби взели участие въ похода срещу Норвегия. Поради особенитѣ си отличия на 16 юни 1940 год. той билъ награденъ съ кавалерския знакъ на желѣзния кръстъ. На 1 септември 1940 год. той билъ произведенъ въ чинъ пълненъ адмиралъ и назначенъ за началникъ на нѣмския боенъ флотъ.

Съ загиването на адмиралъ Лютиенсъ, германскитѣ морски сили изгубватъ единъ отъ най-добритѣ си висши морски офицери.

Новъ французски пѣтнически корабъ.

Въ корабостроителницата Циота се довършва постройката на новия пѣтнически корабъ, който, съгласно благоволенieto на французския държавенъ глава, ще бжде кръстенъ съ името „Маршалъ Петенъ“. Корабътъ има 19,000 бр. р. тона и е предназначенъ за обслужване на пѣтническото съобщение между Франция и пристанищата на Индокитай. При дължина отъ 181 метъръ, „Маршалъ Петенъ“ ще развива скоростъ 22 мили въ часъ и ще бжде снабденъ съ всички необходими съоръжения и жилищни помѣщения за превозване на 383 пѣтници.

Съставътъ на руския флотъ въ Черно море.

Съгласно съществуващитѣ сведения, рускитѣ морски сили въ Черно море иматъ следния съставъ:

Линейниятъ корабъ „Парижская Комуна“, построенъ въ 1914 год., а преустроенъ и модернизиранъ презъ 1928 и 1937 год. Притежава следнитѣ данни: водоизмѣстване 23,016 тона, скоростъ 23 мили и въоръжение: дванадесетъ 305 мм., шестнадесетъ 120 мм. и шестъ 75 мм. орджия, 4 торпедни тръби и 1 водосамолетъ. Обслужва се отъ 1,230 души.

Самолетоносачътъ „Сталинъ“, завършенъ презъ 1939 год. Притежава водоизмѣстване 9,000 тона, скоростъ 30 мили и носи 22 водосамолета. Числото на другитѣ самолети е неизвестно.

Кръстосвачътъ „Красный Кавказъ“, преустроенъ презъ 1932 год. Водоизмѣстване 8,030 тона, скоростъ 30 мили и въоръжение: четири 180 мм., четири 102 мм. и четири 57 мм. орджия, 12 торпедни тръби и 1 водосамолетъ. Обслуга 624 души.

Лекитѣ кръстосвачи „Червена Украйна“ (6934 тона), „Профинтернъ“ (6600) тона, притежаващи скоростъ 30 мили и въоръжение съ по петнадесетъ 130 мм., 6 — 102 мм. и 4 — 75 мм. орджия, 10 картечници, 12 торпедни тръби и 1 водосамолетъ.

Кръстосвачътъ „Коминтеръ“ съ водоизмѣстване 6,338 тона, скоростъ 23 мили, 10 — 130 мм., 9 — 75 мм. и 2 — 47 мм. орджия, обслуга 590 души.

Лекитѣ морски сили се състоятъ отъ: тритѣ флотиловадача, „Ташкентъ“, „Шарковъ“ и „Москва“ завършени презъ 1937 год. Въ началото на действията въ Черно море, печатътъ съобщи, че „Москва“ билъ потопенъ въ близостъ на Кюстенджа. Флотиловадачътъ притежава водоизмѣстване 2,895 тона, скоростъ 36.5 мили и въоръжение: 5 — 130 мм. и 4 по-малкокалибрени орджия и 6 торпедни тръби; осемъ изстрѣбитела, 15 торпедоносеца, 30 подводника и надъ 30 торпедни лодки.

Ромжнското рѣчно корабоплаване

По-големата частъ отъ корабитѣ и плавателнитѣ сѣдове на ромжнското корабоплаване принадлежатъ на държавата,

Дунавския рѣченъ търговски флотъ на Ромжния се състои отъ 24 пѣтнически кораба, 504 влѣкача, 266 голѣми шлепа, 61 кораби за превозъ на течни горива, 60 вѣтрохода и 20 елеваторни кораба.

Съ тоя значителенъ корабенъ съставъ се извършва оживеното корабоплаване между различнитѣ пристанища на р. Дунавъ. Ромжния полага голѣми грижи, както за засилване на рѣчното корабоплаване, така и за подобрене и разширение на своитѣ пристанища на Дунава.

КНИГОПИСЪ

Излѣзе отъ печатъ на български езикъ и се пусна въ продажба на рочното издание на германското списание „Берлинеръ Илюстриртенъ Цайтунгъ“ — „СИГНАЛЪ“.

Списанието „СИГНАЛЪ“ съдържа 48 голѣми страници изпѣстрени съ многобройни цвѣтни снимки изъ съвременния животъ.

„СИГНАЛЪ“ се счита за отлично осведомено списание обхващащо исторически събития, ценни сведения изъ науката, изкуството, стопанството и пр., а освенъ това съдържа хуморъ и твърде забавно четиво, подсилено съ съответнитѣ забележителни снимки.

Списанието излиза отъ печатъ всѣки две седмици и е достъпно за всички; продажната му цена е 5 лева.

Намира се за проданъ въ всѣка весникарска бутка и се доставя отъ Германската книжарница — Ерихъ Треллеръ — София, „Царъ Освободителъ“ № 12.

Получи се въ уредничеството Сп. „Газова Защита и Авиация“. г. XI — кн. 5, месечно илюстрирано списание за противовъздушна и химическа отбрана, редакторъ Д-ръ Зах. Гановъ, год. абонаментъ за 10 книжки, 200 подаръци и 3 премии, — 80 лв. предплатени, — София, Булевардъ „Фердинандъ“ № 90

Тая книжка сп. „ГАЗОВА ЗАЩИТА И АВИАЦИЯ“ е посветена на победния маршъ на освободителитѣ — германци. Даватъ се извънредно интересни знания за въздушната борба въ Сърбия и Гърция, придружени съ оригинални снимки отъ самитѣ мѣста. Отъ особенъ интересъ сж статиитѣ:

Първитѣ действия на авиацията надъ бѣлградската крепостъ; — Какъ падна Бѣлградъ; — Къде се крие страшната сила на ловджийската авиация; — Прочутата линия Метаксасъ; — Благородството на българския летецъ; — Страхотното действие на шукитѣ надъ Шипъ; — Самозащита на селото; — На лѣтъ кѣмъ скривалището; — Какво може да се случи, ако не влѣземе въ скривалището; — Новини отъ всички страни, задачи, книжнина.

Излѣзе отъ печатъ книгата „БИБЛИОГРАФИЯ НА ЧЕРНО МОРЕ“ — отъ кап. I рангъ Сава Н. Ивановъ, издание на Черноморския институтъ при Българския Народенъ Морски Сговоръ въ Варна.

Въ книгата, която е плодъ на 20 годишенъ упоритъ трудъ сж вписани всички излѣзли до сега на български, руски, нѣмски, английски, френски, ромжнски, сръбски и др. езици печатни трудове отнасящи се за Черно море.

Книгата съдържа 41 отдѣла въ които сж помѣстени трудоветѣ относно: археологията, фауната, флората, военната история, метеорологията и пр., за които е съставенъ особенъ указателъ.

Като първа по рода си на български езикъ книга, БИБЛИОГРАФИЯТА НА ЧЕРНО МОРЕ заслужава внимание отъ всички просветни дейци и е особено ценна за библиотекитѣ, културнитѣ дружества, частнитѣ предприятия и др.

Съдържа 268 страници, голѣмъ форматъ отъ луксозна хартия. Струва 250 лева.

Доставя се отъ „Черноморския наученъ институтъ при Б. Н. М. С. — Варна.



МОРСКА ТЕХНИКА

КРАТКИ СВЕДЕНИЯ ЗА ПОЯВАТА НА ГАЗОВИЯ МОТОРЪ

Първият труженик за появата на газовия моторъ в Германия билъ Августъ Отто, въ когото, следъ изследване на построената въ 1860 г. отъ французина Леноаръ първа газова машина се породила идеята, да построи напълно използваемъ моторъ.

Когато Августъ Отто започналъ работата по осъществяването на своята идея, той не притежавалъ почти никаква техническа подготовка. По занятие Отто билъ обикновенъ търговски посредникъ, който билъ непрестанно преследванъ отъ мисълта, че билъ предопредѣленъ да бжде изобретателъ, въ която насока вложилъ всички свои младенчески сили. Въ 1862 год. механикътъ Цонсъ отъ Кьолнъ съгласно плановѣ и наставленията на Отто, успѣлъ да изработи първия четиритактенъ газовъ моторъ, състоящъ се отъ четири цилиндра. Първитѣ извършени изпитания съ тая газова машина не дали задоволителни постижения, обаче Августъ Отто извлѣкалъ отъ тоя несполучливъ опитъ, твърде ценни данни и поуки, които използвалъ при постройката на втората своя машина. Съ ценното сътрудничество на кьолнския инженеръ Евгени Лангенъ, Отто успѣлъ да изработи новъ газовъ моторъ, който при извършенитѣ опити се указалъ напълно спо-

лучливъ и използваемъ за индустриални цели. За действието на мотора билъ използванъ свѣтиленъ газъ.

На 31 мартъ 1864 год. двамата съдружници Отто и Лангенъ открили въ Кьолнъ първата германска фабрика за постройката на газмотори. Новитѣ мотори имали голѣмъ успѣхъ и практическо приложение, като на парижкото изложение въ 1867 год. получили златенъ медалъ. Въ 1871 год. фабриката на Отто и Лангенъ била съединена съ тая на Доицъ и заработила като газомоторна фабрика Отто Доицъ, която въ първитѣ години строила малки мотори използвани въ различнитѣ работилници и притежаващи мощностъ до 3 конски сили.

Известно е, че едновременно съ Отто и другъ нѣмски гражданинъ отъ Мюнхенъ, часовникарътъ Христианъ Райтманъ, работилъ за изнамирането на газовия моторъ. Въ 1872/73 год. Райтманъ построилъ малка газова машинка, необходима за движение на приборъ за пробиването на отвѣрстия. Това малко газово моторче, което въ настояще време се намира въ Мюнхенския музей, притежава диаметръ 97 и дължина 110 мм. Докато Райтманъ се задоволилъ съ постройката на необходимата му малка машинка, Августъ Отто продължилъ да работи

неуморно за усъвършенстване на своя газовъ моторъ до степенъ, да бжде напълно економиченъ и приложимъ въ индустрията.

Въ газмоторната фабрика Отто-Доицъ, продължително време работили редица труженци въ областта на моторостроителството. Така, отъ 1872 до 1882 год. за технически директоръ на фабриката билъ Готлибъ Даймлеръ, а Вилхелмъ Майбахъ завеждалъ моторостроенето.

Въ последствие Даймлеръ се отдѣлилъ отъ фабриката и, подпомогнатъ отъ Майбахъ и Бенцъ създавъ нова работилница за постройката на мотори за първитѣ моторни коли.

Въ 1888 година въ фабриката на Отто-Доицъ билъ изнамѣренъ известниятъ въ настоящо време приборъ за електрическото възпламеняване на избухливата горивна смѣсъ въ цилиндритѣ на газовия моторъ, поради което било вече възможно, вмѣсто свѣтиленъ газъ за работата на мотора да бжде използвано течното гориво. Поради това изобретение, въ последствие моторътъ билъ усъвършенстванъ и билъ създаденъ дизелмоторътъ, така широко и резултатно приложимъ въ настоящо време, както за индустриални цели, така и за движението на корабитѣ и другитѣ преносни сръдства въ съвременния животъ.

ХЛАДИЛНИ КОРАБНИ УСТРОЙСТВА

Различнитѣ хладилни устройства се прилагатъ на търговскитѣ кораби за охлаждане на товаритѣ, хранителнитѣ припаси, водата за пиене и за климатизиране и подържане желаната температура на въздуха въ жилищнитѣ помѣщения. На военнитѣ кораби хладилнитѣ устройства се използватъ за запазване на продуктитѣ и охлаждане на муниционитѣ погребни.

Рибарскитѣ обаче кораби, използватъ хладилнитѣ устройства за замразяване на рибата и запазването ѝ въ прѣсенъ видъ до пазарището на рибарското пристанище.

Поставянето на замразителнитѣ устройства въ корабитѣ се извършва съгласно изработенитѣ правила отъ осигурителнитѣ дружества, които иматъ интересъ застрахованитѣ стоки да бждатъ добре запазени.

Сръдствата и начина за получа-

ването на низката температура въ корабитѣ сж различни. За целта обикновенно се използва вжгледуокиса, амоняка, а въ Америка предимно фресна.

Съоръженията и механизмитѣ на съвременнитѣ корабни замръзители устройства се привеждатъ въ действие посръдствомъ електрически машини. При използването на вжгледуокиса като замръзително сръдство се използватъ вертикално стоящи сгъстители, а при тия съ амонякъ — хоризонтално разположенитѣ устройства.

За охлаждане на жилищнитѣ и др. помѣщения се използватъ съответнитѣ тръбопроводи съ голѣма излъчителна повърхност, които тръбопроводи се намиратъ въ самитѣ помѣщения. Презъ тия тръби се прокарява обикновенно теченъ амонякъ, който при изпарението си поглѣща околната температура и по тоя на-

чинъ охлажда помѣщението, или пъкъ, презъ тръбитѣ се прокарява предварително изстуденъ въздухъ, който охлажда околната сръда. При последния начинъ се постига възможността за получаване на равномерна температура и се предпочита, тъй като се отстранява излишното натрупване на тръби въ помѣщението.

Въ последно време голѣмитѣ пѣтнически кораби притежаватъ нарочни хладилни съоръжения за климатизиране на жилищнитѣ помѣщения, т. е. подържане въ последнитѣ топлината и влагата при която пѣтниците сж свикнали да живѣятъ въ своитѣ страни. Така напр. при преминаване на кораби презъ екваториалната област съ голѣмитѣ тропически горещини, въздухътъ въ помѣщението се изстудява и овлажнява до степенъ, щото пѣтниците съвършено не чувстватъ горещината.

БОРБАТА НА „БИСМАРКЪ“

На 23 май н. г. една германска морска ескадра под командването на адмирал Лютиенс се движела в водите около остров Исландия.

Привечер, тая ескадра влезла в досег с един английски боен кораб, който се държал на далечно разстояние и следвал движенията на немските кораби.

Известно е, че нощта в северните води на океана през това време от годината не е тъмна. Поради това, на 24 май преди развделяване, от немския линейен кораб „Бисмарк“ който влизал в състава на германската ескадра, била забелязана една неприятелска група кораби, състояща се от най-големият боен кораб в света „Хууд“ и най-новия английски линейен кораб „Принс оф Уейлс“.

Към 6 часа заранята се завързало морско сражение. Разстоянието между сражаващите кораби било около 20 километра. Докато двата възможни английски кораби насочили артилерийският си огън върху „Бисмарк“, последният съсредоточил своята стрелба изключително върху „Хууд“. Линейният кораб „Бисмарк“ бързо преминал в поражение и в петата минута от започването на борбата, „Хууд“ бил поразен и понесен в въздуха. Едва след това „Бисмарк“ насочил стрелбата към вторият си противник, който, олучен от няколко снаряди, бил принуден да се закрие зад изкуственото задимяване и да се отдалечи от мястото на сражението.

В носовата част на „Бисмарк“ попаднал снаряд, който причинил разрушения, поради които корабът не бил в възможност да използва пълната си скорост.

В борбата си срещу двата неприятелски кораба „Бисмарк“ изразходвал много малко от снарядите си. Само с 93 снаряди от своята тежка артилерия, той можал да унищожи „Хууд“ и принудил линейния кораб „Принс оф Уейлс“ бързо да се отдалечи.

Привечер на хоризонта отново бил забелязан „Уейлският принц“, придружен от един самолетноносач, чийто самолети при стъмняване нападнали „Бисмарк“. При извършването на самолетната атака, едно от изстреляните от въздуха торпедо, олучило немския кораб, без обаче, последният да загуби своята боеспособност. При отбиване на неприятелската атака „Бисмарк“ свалил 5 самолета.

На 25 май, въпреки присъствието на самолетноносача, неприятелските самолети изгубили досега с германската ескадра, поради което през цѐлия ден не се развили бойни действия. Неприятелът не ис-

кал да пожертва „Принц оф Уейлс“, поради което съсредоточил и други кораби.

На 26 май, на разстояние 700 мили от мястото, където бил потопен линейният кръстосвач „Хууд“, един английски самслет открил германския кораб.

След обяд в помощ на английските кораби пристигнал един кръстосвач и още един самолетноносач, чийто торпедоносни самолети скоро полетяли към „Бисмарк“. Последният получил на свечеряване два торпедни удара: Едно от торпедата попаднало в средната част, без да причини сериозни повреди, а другият торпеден удар разрушил кормилото и винтовете. Поради това „Бисмарк“ изгубил способността да се движи, но все пак можал да продължи сражението.

През нощта противникът на няколко пъти се убедил в способността на германския кораб да продължи неравната битка. Командирът на „Бисмарк“ подальше радиograma до главнокомандующия германският морски сили, в която донасял, че корабът не може вече да маневрира, обаче ще се бори до изразходване на последния снаряд.

Междувременно се съсредоточили множество тежки неприятелски единици, които обаче, имайки предвид съдбата на „Хууд“, не посмѐли да се доближат до германския кораб. Използвайки прикритието на нощта, английски изстребители многократно атакували линейния кораб „Бисмарк“, обаче, само няколко торпеда попаднали в целта и причинили известни повреди. Отбивайки атаките на вражеските изстребители, „Бисмарк“ успѐл да потопи един и опожарил друг английски изстребител.

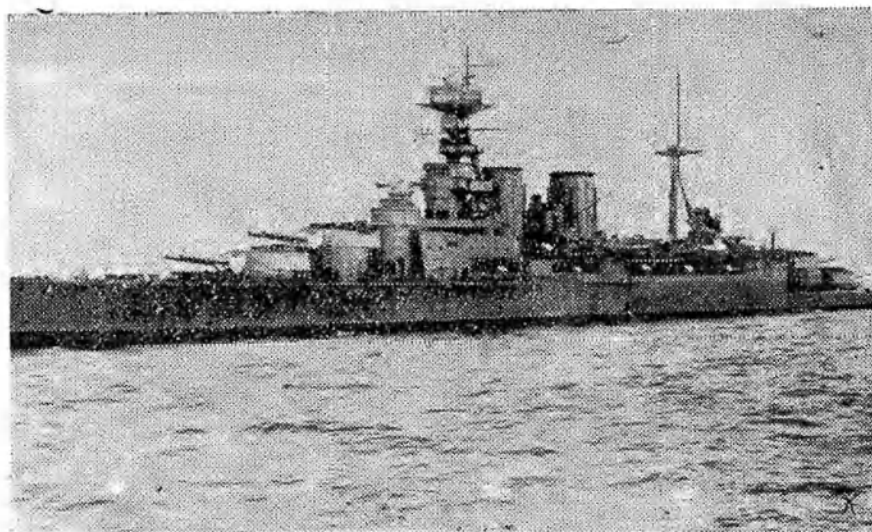
Така сѐщо и преди зазоряването

на 27 май „Бисмарк“ бил подложен на многократни атаки, както от изстребителите, така и от страна на самолетите и въпреки тяхните действия, геройски устоявал в борбата. Едва на заранята, противникът решил да хвърли в неравното сражение 4 линейни кораба, множество кръстосвачи и изстребители. Най-подир „Бисмарк“ бил сразен и потънал с развѐто знаме.

Обстоятелството, че неприятелът трѐбвало да съсредоточи значителни морски сили на полесражението и едва тогава да потопи „Бисмарк“, показва за лишен път пред цѐлия свят голѐмата и отлична боеспособност на германските бойни кораби. Съ тая си упорита борба „Бисмарк“ доказал, че далече превъзхожда всеки друг кораб.

Линейният кораб „Бисмарк“ макар и тежко повреден и лишен от способност да маневрира и се движи, в продължение на 12 часа геройски устоявал в борбата с превъзхождащия го противник, състоящ се от: линейните кораби „Кинг Джордж V“, „Ринаун“, „Родней“ и „Рамисъ“, както и кръстосвачите „Нордфолк“, „Суфолк“, „Шефилд“ и „Дорсетшаер“, една флотилия нови изстребители, самолетноносачи и множество самолети — торпедоносачи.

Сразявайки „Хууд“ и нанисайки поражение на линейния кораб „Принс оф Уейлс“, германският кораб „Бисмарк“ геройски устоявал в борбата с врага и до блестно загинал, за славата и могществото на германското морско оржие. Съ потъването на „Бисмарк“ намѐрили смъртта си, адмирал Лютиенс и значителна част от немските офицери и моряци, изпълнили до край своя свят сѐщен дълг към родината.



Английският линейен кръстосвач „Хууд“ потопен от „Бисмарк“ край остров Исландия.

Всичко, което вълнува днесъ Европа, ще узнаете отъ

СИГНАЛЪ

(отъ скоро и въ български преводъ)

Модерното, отлично осведомено списание: събития, които градятъ историята; най-важното изъ науката и стопанството; най-забележителното изъ изкуството и културния животъ; новото въ филма, театъра и модата; извънъ това, много хуморъ и забавно четиво.

Всѣки две седмици единъ дебелъ брой, изпъстренъ съ цвѣтни илюстрации.

ЦЕНА 5 лева

Намира се въ всѣка вестникарска будка и въ

ГЕРМАНСКАТА КНИЖАРНИЦА-Ерихъ Треллеръ
СОФИЯ, „ЦАРЬ ОСВОБОДИТЕЛЪ“ № 12

ТЕКСТИЛНО АКЦИОНЕРНО ДРУЖЕСТВО „ИЛИЯ Г. КАЛОВЪ“

СЛИВЕНЪ — СОФИЯ

ФАБРИКА ЗА ЧИСТО ВЪЛНЕНИ ПЛАТОВЕ И ОДЕАЛА.

ТЕЛЕФОННИ НОМЕРА:

Сливенъ 70 и 9

София 2—38—08 и 2—36—78

ДИНАМИКА А. Д.

София, пощенска кутия № 190

За телеграми: Динамика, София

ул. „Московска“ 7

Телефонъ: 2—33—33

ТЕХНИЧЕСКО БЮРО И ПРЕДСТАВИТЕЛСТВО

Корабни и лодочни дизелови мотори. Пристанищни транспортни уредби, инсталации и машини.

Мостови строежи отъ всѣкаквъ видъ (извършени предприятия: Аспаруховия мостъ въ Варна и ферибота въ Русе).

Котли, водни и парни турбини и парни машини.

Всички видове желѣзни конструкции.

Въздухоопръснителни инсталации и хладилни инсталации.