

34807
МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЕ 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!

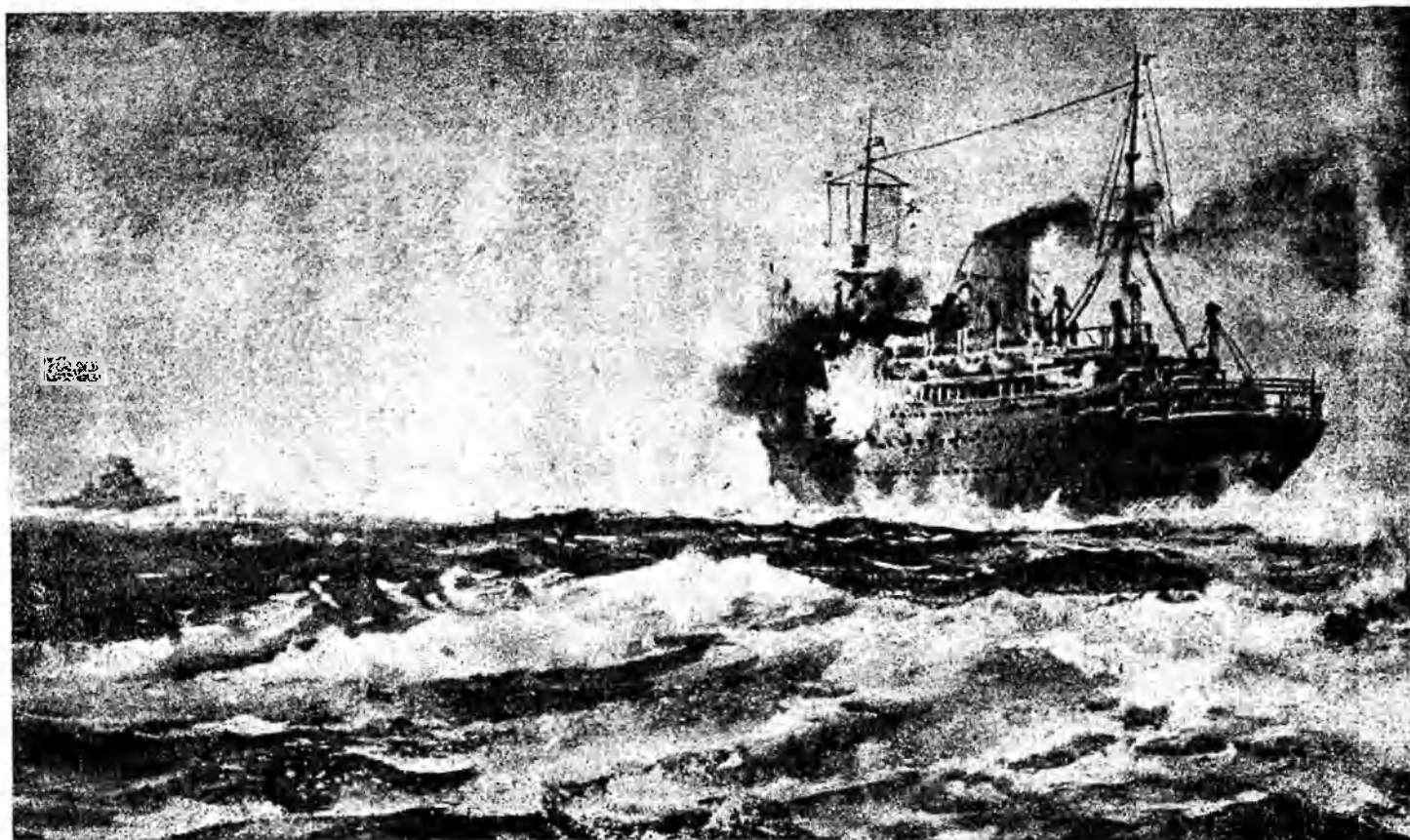
ДВУСЪДМИЧНИКЪ ЗА МОРЕКА ПРОСВЪТА И ОБНОВА
РЕДКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Година VII.

Варна 1. април 1941 год.

Брой 155.

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



ПОТОПЯВАНЕТО НА АНГЛИЙСКИЯ СПОМ. КРЪСТОСВАЧЪ „JERVIS BAY“

Действащият въ северната част на Атлантическия океан германски бойни кораби, на 5. XI. 1940 г. разпръснали чрезъ артилерийски огънь британски керванъ отъ 38 кораба, като потопили кораби съ общо водосизмъстрание 86,000 бр. р. тона. Снимката представлява потпяването на спом. кръстосвачъ „Jervis Bay“, охраняващъ кервана.

КАЛЕНДАРЪ НА
„МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“

— Схващайки голѣмото значение на подводниците за отбраната на своитѣ брѣгове, презъ Свѣтовната война България се сдобила съ първия си подводникъ № 18. А за да може българскиятъ флотъ да разполага съ добре обучени офицери, въ Германия били изпратени на обучение и усъвършенстване по подводното дѣло мичманитѣ II р. Димитъръ Георгиевъ Свѣтогорски и Михаилъ Юрдановъ Миховъ.

И двамата млади офицери, които въ края на своето обучение действали съ нѣмски подводници край западнитѣ брѣгове на Англия, загинали въ водитѣ на Атлантически океанъ: Мичманъ Миховъ презъ месецъ мартъ 1918 год., а мичманъ Свѣтогорски презъ априлъ сжщата година.

— На 4 мартъ 1665 год. Англия обявила война на Холандия. Британскиятъ боенъ флотъ, състоящъ се отъ 135 вѣтрохода, подъ командването на Йоргския херцогъ, се отправилъ къмъ холандскитѣ брѣгове и блокиралъ пристанищата. Въ това време Холандия разполагала съ 111 бойни кораба.

— На 3 мартъ 1795 год. французскиятъ флотъ, състоящъ се отъ 15 линейни кораби и пренасящъ войска отъ 6,000 души се отправилъ за завладяване на островъ Корсика. Намиращиятъ се въ Ливорно английски флотъ, научавайки за предстоящитѣ действия на французскитѣ морски сили, веднага излѣзалъ въ открито море.

На 12 мартъ 1795 год. дветѣ флоти се срещнали въ залива на Генуа и завързали сражение, което продължило до 14 мартъ. Два отъ французскитѣ кораби били сразени. И дветѣ сражаващи се страни имали множество убити и ранени моряци.

— Презъ нощта на 9 срещу 10 мартъ 1904 год., руски и японски изстрѣбители завързали ожесточено сражение и получили множество снарядни попадения. На следния день заранѣта, японскитѣ изстрѣбители успѣли да завладѣятъ тежко повредения и изостаналъ руски изстрѣбитель „Решителни“, който билъ взетъ на влѣкало. Кръстосвачитѣ „Новикъ“ и „Асколтъ“, подъ водителството на адмиралъ Макаровъ отплували отъ Портъ-Артуръ въ помощ на рускитѣ изстрѣбители. Така сжщо пристигнали и японски кръстосвачи, поради което наново се завързало сражение. „Решителни“ билъ потопенъ, а японскитѣ кораби, тежко засегнати отъ борбата, били принудени да се оттеглятъ отъ мѣстото на сражението.

— На 25 мартъ 1916 год. въ полунощъ, два английски носачи на самолети, охранявани отъ леки кръстосвачи и изстрѣбители, проникнали въ нѣмския заливъ за извършване на въздушно нападение върху крайбрѣжнитѣ селища на Германия.

Германски леки морски сили веднага отплували отъ пристанищата за отбиване действията на английскитѣ кораби. При твърде развълнувано море и снѣжна виелица, между дветѣ неприятелски ескадри се завързало сражение. Нѣмскиятъ торпедоносецъ „С 194“ се сблъскалъ съ английския кръстосвачъ „Клеопатра“ и потъналъ следствие на взривъ. Кръстосвачътъ получилъ тежки повреди. Така сжщо и нѣмскиятъ изстрѣбитель „С 22“, се взривалъ на мина и бързо потъналъ. Английскиятъ изстрѣбитель „Медуза“ билъ тежко засегнатъ.

— На 26 мартъ 1904 год. презъ нощта, четири японски преградни кораба, придружени отъ една бойна ескадра се приближили къмъ Владивостокъ съ задача, да задрѣстятъ входоветъ на пристанището и възпрепятстватъ съ това излизането на руския флотъ въ открито море. Поради добре устроената обаче стражна служба, японскитѣ кораби били своевременно забелязани и три отъ тѣхъ, преди достигането на цельта били потопени чрезъ съсредоточения артилерийски огънь на рускитѣ стражни кораби. Само корабътъ „Ионейама Мару“, сполучилъ да приближи до пристанището, обаче билъ ударенъ отъ едно торпедо и потъналъ, безъ да успѣе дастатъчно надеждно да задрѣсти плавателния пѣтъ на пристанището Портъ-Артуръ.

— На 12 мартъ 1801 год. английскиятъ флотъ подъ водачеството на адмиралъ Паркерсъ отплувалъ отъ пристанището Ярмутъ и се насочилъ къмъ Категаъ съ задача, да упражни натискъ върху Дания за получаване свободенъ пропускъ въ Балтийско море презъ воднитѣ тѣсини Зундъ, голѣмиятъ и малкъ Белтъ.

Флотътъ се състоялъ отъ 53 единици, между които 20 линейни кораба съ десантни войски и множество преградни кораби.

На 21 мартъ английскитѣ кораби проникнали въ Категаъ и хвърлили котва предъ тѣснината.

Воднитѣ тѣсини Белтъ и Зундъ били добре укрепени и защитени съ множество брѣгови орждия. Освенъ това, общиятъ брой на орждията отъ пристанището около Копенхагснъ и датскитѣ бойни кораби възлизалъ на 628. На 30 мартъ английскиятъ флотъ сломилъ съпротивата на крепостта Кронборгъ и проникналъ въ тѣснината Зундъ, гдето хвърлилъ к о т в а непосредствено предъ островъ Свенъ.

П О Щ А

Уредничеството на вестника благодарно за следнитѣ получени дарения:

1. Николай Мишевъ, София 100 лв.
2. Илия Дамяновъ, Вратца 100 „
3. Стефанъ Николовъ, отъ гр. Горна Джумая . . . 50 „
4. Крумъ Петровъ Захариевъ, отъ Шуменъ . . . 50 „
5. Димитъръ К. Петровъ, отъ София 50 „
6. Инженеръ Т. Николовъ, отъ Варна 40 „
7. Тодоръ Хар. Младеновъ, отъ София 40 „
8. Димитъръ Томовъ, отъ гр. Варна 30 „
9. Димитъръ Терзиевъ, отъ Севлиево 30 „
10. Любомиръ Шукаровъ, отъ гр. София 30 „
11. Райчо Д. Пѣевъ, отъ гр. Кюстендилъ 30 „
12. Христо Д. Кибаровъ, отъ Ботевградъ 30 „
13. Боянъ Кузуповъ, София . 20 „
14. Никола Недевъ Сарамановъ, отъ Ново село, Горно-Орѣховско 20 „
15. С. М. Гайдаровъ, с. Прогледъ 20 „
16. Здравко П. Пѣевъ 20 „
17. Б. Пчеларовъ, Дупница . 20 „
18. Христо Г. Кабадаевъ . . . 20 „
19. Петъръ Стефановъ, с. Княжево—Провадийско . 20 „
20. Страшимиръ Чернаевъ, отъ гр. Варна 20 „
21. Михаилъ Петровъ, отъ гр. Тетевенъ 20 „
22. Василь Илиевъ Вълчевъ, отъ Шуменъ 15 „
23. Андонъ Ионевски, отъ с. Надежда, Софийско . 15 „
24. Александъръ Димитровъ, отъ гр. Добричъ 15 „
25. К. К. Харалампиевъ, отъ гр. Самоковъ 10 „
26. Петъръ Кръстевъ, отъ гр. София 10 „
27. Андрей Асеновъ, отъ гр. Разградъ 10 „
28. Илия Юрдановъ, отъ гр. Добричъ 10 „
19. Велко Василевъ Минковъ, с. Зимница, Ямболско 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 на право въ уредничеството на вестника, намиращо се въ Интендантството на Флота, на пазарния площадъ, до Пожарната команда.

ЗНАЧЕНИЕТО НА МОРЕТО

Морето е източникъ на неизчерпаеми богатства и способности за економическия и културенъ възходъ на всѣка държава.

Моретата и океанитѣ, които раздѣлятъ странитѣ, сж всевременно представляватъ твърде удобни и лесно използваеми пжтища, съединяващи различнитѣ материци по земното кълбо.

Морето изисква наличието на морската сила, а знайно е какво голѣмо значение има морската мощъ за величието и напредъка на народитѣ. Въ страницитѣ на свѣтовната история сж отбелязани множество държави, които дължатъ своето процъвтване, благоденствие и величие на умѣнието да използватъ морето и притежанието на съответната морска мощъ.

Историята на великитѣ народи всѣкога е била тѣсно свързана съ морето и наличието на достатъчно мощенъ воененъ и многоброенъ търговски флотъ.

Безспорно, че морската сила, освенъ затвърдяването политическата цѣлостъ на държавата, всѣкога е имала и назначението за

осигуряване свободата на воднитѣ пжтища, чрезъ които, неоспорима истина е, че протичатъ непрестаннитѣ потоци отъ суровини, хранителни припаси и неизчерпаеми ценности необходими за живота, благоденствието и всестранныя напредъкъ на държавитѣ.

Непрестанниятъ стремежъ за владението на морето, свѣтовнитѣ пазари и воднитѣ пжтища е съставлявалъ една отъ главнитѣ първопричини за възникналитѣ между великитѣ народи ожесточени войни.

Отъ древността до настояще време, морето и воднитѣ пространства, освенъ като източници за блага, всѣкога съставлявали надеждни водни препятствия осигуряващи защитата на морскитѣ страни и затрудняващи действията на неприятелскитѣ въоръжени сили.

Така сжшо и въ настоящата война, която въ сжщность е война за завладяване на воднитѣ пжтища и затвърдяване на морската мощъ, морето, освенъ като проводникъ на блага, съставлява значителна прѣчка за дей-

ствията на германскитѣ войски.

Англия като островна държава, още се намира подъ защитата на опасващитѣ я водни пространства и на своята морска мощъ, като използва единствено воднитѣ пжтища за своето всестранно снабдяване съ всичко необходимо за живота и сжществуването на народа.

Въпрѣки полученитѣ поражения по бойнитѣ и дипломатически фронтове, разрушенията на селищата отъ действията на германскитѣ въздушни сили и многобройнитѣ загуби на кораби, Англия още упорства въ ожесточената борба и ще продължава да указва съпротива докато сжществува нейната морска мощъ и докато е още възможно да използва морето и воднитѣ пжтища, които сж отъ особено значение за сжществуването на Британската империя.

Съвременното свѣтовно стълкновение установява съ достатъчна яснота голѣмото и сждбоносно значение на морето и морскитѣ пжтища за сжществуването и възхода на народитѣ.

ДЕЙСТВИЯТА НА МОРЕ ПРЕЗЪ ДЕКЕМВРИ 1940 г.

9 декември: Един нѣмски подводникъ потопилъ два търговски кораба съ общо водоизмѣстване 17,000 бр. р. тона. Другъ нѣмски подводникъ съобщилъ, че потопилъ два неприятелски търговски кораба съ общо водоизмѣстване 12,000 тона, между които единъ 9,000 тоненъ корабъ за превозъ на течно гориво.

10 декември: Единъ отъ действащитѣ въ далечнитѣ океани германски корсарски кораби съобщилъ, че общото водоизмѣстване на потопенитѣ отъ него неприятелски търговски кораби надхвърля 100,000 бр. регистъръ тона.

Намиращиятъ се подъ командването на капит.-лейтенантъ Викторъ Шутце нѣмски подводникъ съобщилъ, че потопилъ два кораба съ водоизмѣстване 14,500 бр. р. тона. Съ тоя успѣхъ, общото водоизмѣстване на потопенитѣ отъ подводника, презъ време на бойниятъ му походъ кораби възлизало на 45,000 бруто регистъръ тона.

Получени били подробности относно състоянието на английския спом. кръстосвачъ „Carnarvon Castle“, който билъ тежко повреденъ въ сражението на 5 декември съ единъ нѣмски корсарски корабъ. „Carnarvon Castle“ се намиралъ на поправка на дока въ Монтевидео. Установено било, че корабътъ получилъ 22 снарядни удара, отъ които били тежко засѣгнати: машинното отдѣление, кърмовата частъ и командния мостъ. Поради това, урагвайскитѣ власти продължили срока за престоя на кораба съ 72 часа, до завършване на поправката и нановото възстановяване на мореходността му. „Carnarvon Castle“ ималъ 7 души убити и 20 ранени. На него се намирали множество моряци отъ английския спом. кръстосвачъ „Queen of Bermuda“ притежаващъ водоизм. 22,575 тона, които моряци вѣроятно били взети на пѣтъ за пристанището Монтевидео, за замѣстване излѣзлата отъ строя обслуга.

Въ източната частъ на Атлантически океанъ билъ атакуванъ отъ подводникъ и ударенъ отъ торпедо канадскитѣ изстрѣбителъ „Saguenah“, който получилъ тежки повреди. Отъ обслугата му били убити 21 и ранени 18 души моряци. Изстрѣбителътъ билъ атакуванъ отъ единъ италиански подводникъ, действащъ въ Атлантически океанъ.

11 декември: Разположената по северното французско крайбрѣжие далекобойна германска артилерия обстрелвала успѣшно и разпръснала британскитѣ кораби, които се опитали да преминатъ презъ канала Ламаншъ.

Английскитѣ спом. кръстосвачъ „Carnarvon Castle“, следъ изтичането на дадения му срокъ, отплувалъ отъ

Монтевидео и се отправилъ за най-близкото британско пристанище.

Ромжнскитѣ вестникъ „Курентулъ“ напечаталъ изъявлението на завърналитѣ се въ Кюстенджа 27 души офицери и моряци отъ ромжнския товаренъ корабъ „Vucergi“, който отъ петъ месеца билъ задържанъ отъ английскитѣ власти въ Срѣдиземно море.

Следъ отплуването си отъ Портъ-Сайдъ, корабътъ билъ спрянъ въ открито море отъ единъ английски торпедносеецъ и билъ заставенъ да се завърне обратно въ пристанището, гдето билъ задържанъ по причини, неизвестни за неговия командиръ. Въ послѣствие „Vucergi“ билъ изпратенъ въ пристанището на Хайфа, гдето били стоварени и конфискувани всички стоки които корабътъ превозвалъ, между които се намирали и предназначениитѣ за ромжнския Червенъ кръстъ 80 болнични автомобили.

Моряцитѣ отъ задържания ромжнски корабъ били очевидци на злополуката и потъването на французския корабъ „Patri“ въ пристанището на Хайфа. Известно било, че въ последно време множество кораби подъ панамско знаме се опитвали да стоварятъ въ Палестина по нелегаленъ начинъ еврейски бѣжанци, обаче последнитѣ били залавяни отъ английскитѣ власти и задържани въ кораба „Patri“. Споредъ показанията на пристанищнитѣ власти, въ тоя корабъ намирающъ се въ пристанището на Хайфа били задържани 3,800 души ев. еи.

Въ срѣдата на ноември, въ машинното отдѣление на „Patri“ неочаквано се чули три силни взрива, корабътъ се наклонилъ на едната си страна и потъналъ въ продължение на 15 минути. Намиращитѣ се на кораба евреи скочили въ водата, обаче отъ тѣхъ едва 925 души били спасени.

12 декември: Германски подводникъ съобщилъ за атакуването на единъ кербанъ кораби и потопяването на четири кораба съ общо водоизмѣстване 30,000 бр. р. тона.

Английски кръстосвачъ обстрелвалъ въ непродължително време италианското селище Кизимайо.

Италианското върховно командване съобщило за следнитѣ английски и италиански корабни загуби въ Срѣдиземно море: Отъ английскитѣ бойни кораби били повредени: 7 линейни корабъ, 29 кръстосвача, 11 изстрѣбителъ, 3 подводника, 6 самолетноносача и 34 търговски кораба, а били потопени: 4 кръстосвача, 13 изстрѣбителъ, 20 подводника и 33 търговски кораба.

За сѣщото отчетно време, отъ италианския флотъ били тежко засѣгнати три линейни кораба и единъ

изстрѣбителъ, а били потопени: единъ кръстосвачъ, 5 изстрѣбителъ, 4 торпедоносача, 10 подводника и 3 помалки бойни единици.

13 декември: Единъ нѣмски подводникъ следъ завършането съобщилъ, че презъ време на похода си потопилъ неприятелски кораби съ общо водоизмѣстване 27,000 бр. р. т.

14 декември: Намиращиятъ се подъ командването на лейтенантъ Виленброкъ нѣмски подводникъ, потопилъ презъ време на своя боенъ походъ неприятелски кораби съ общо водоизмѣстване 40,800 бр. р. тона. Другъ подводникъ съобщилъ за потопяването на три въоръжени неприятелски кораби съ водоизмѣстване 15,800 бр. р. тона.

Отъ Ню-Йоркъ съобщили, че новиятъ и най-големъ норвежски пѣтнически корабъ „Ослофиордъ“, се взривилъ на заградна мина и потъналъ до Нюкястълъ. Корабътъ, който притежавалъ водоизмѣстване 18,673 бр. р. тона, билъ пригоденъ за превозването на 800 пѣтника и билъ построенъ презъ 1938 год. въ една нѣмска корабостроителница въ пристанището Бременъ.

15 декември: Италианското главно командване съобщило, че подводникътъ „Neghelli“ атакувалъ край египетскитѣ брѣгове и потопилъ единъ английски кръстосвачъ отъ вида на Зюдхемптънъ.

16 декември: Отъ Ню-Йоркъ било съобщено, че на 400 мили северозападно отъ Ирландия билъ потопенъ отъ подводникъ, английскитѣ търговски корабъ „Вестерн Принсъ“, притежаващъ водоизмѣстване 10,926 бр. р. тона. Корабътъ пренасялъ множество самолети и 10,000 тона бойни и хранителни припаси.

17 декември: Презъ нощта на 16 срещу 17 декември една флотилия германски торпедни лодки извършила набѣгъ къмъ британскитѣ брѣгове. Презъ време на похода торпеднитѣ лодки се срещнали и завързали сражение съ група английски изстрѣбителъ. Следъ краткъ двубой, корабитѣ бързо се отдалечили отъ мѣстото на сражението. Торпеднитѣ лодки се завърнали незабѣгнати въ своето пристанище.

Нѣмското главно командване на въоръженитѣ сили съобщило, че лейтенантъ Кречмеръ потопилъ 34,935 бр. р. тона неприятелски кораби. Съ това постижение, общото водоизмѣстване на потопенитѣ отъ лейтенантъ Кречмеръ кораби възлиза на 252,100 бр. р. тона.

18 декември: На 850 мили западно отъ северния брѣгъ на Шотландия билъ потопенъ отъ подводникъ холандскитѣ корабъ „Лендрехтъ“, притежаващъ водоизмѣстване 10,746 бр. р. тона.

19 декември: Лейтенантъ Шепке съобщилъ, че потопилъ четиридесетиятъ неприятелски корабъ съ който общото водоизмѣстване на потопенитѣ кораби надвишава 200,000 бруто регистъръ тона.

20 декември: Американската радиостанция Макай съобщила, че на 450 мили западно отъ Ирландия, нѣмски подводници потопили английския корабъ „Карлтонъ“ (5,162 бр. р. т.), норвежкия корабъ „Барангбергъ“ и голѣмиятъ наливенъ корабъ за превозъ на течни горива, притежаващъ водоизмѣстване 9,860 бруто регистъръ тона.

21 декември: На 450 мили западно отъ Ирландия били потопени седемъ търговски кораба съ общо водоизмѣстване 13,000 бр. р. тона.

Въ водния районъ край островъ Корфу били потопени два голѣми вѣтрохода.

Италианското главно командване потвърдило потопяването въ пристанището на Бардия на единъ английски кръстосвачъ отъ вида на „Аретуза“ притежаващъ водоизмѣстване 5,270 тона.

Сжиятъ кръстосвачъ, придруженъ отъ единъ другъ кръстосвачъ и три изтрѣбителя обстрелвалъ крайбрѣжието около Бардия. Презъ време на бомбардировката, английскитѣ кораби били атакувани отъ италиански самолети-торпедоносачи. Първата атака не била успѣшна. При втората атака на самолетитѣ единъ отъ кръстосвачитѣ билъ ударенъ отъ две торпеда.

Сега напълно било установено, че останкитѣ на кръстосвача лежатъ на дъното въ пристанището на Бардия.

23 декември: Английското адмиралтейство съобщило, че подводникътъ „Ewordfish“, поради закъснение да се завърне въ своето упорно срѣдище, трѣбва да се счита за загубенъ. Потопениятъ подводникъ ималъ водоизмѣстване 640 тона и обслуга 40 души.

25 декември: Германското командване на въоръженитѣ сили съобщило, че презъ нощта на 23 срещу 24 декември, една нѣмска флотилия торпедни лодки извършила набѣгъ къмъ източнитѣ английски брѣгове, гдето срещнала и атакувала неприятелски търговски кораби, охранявани отъ 6 английски изстрѣбители. Въ прѣки силната защита, торпеднитѣ лодки успѣли да потопятъ три превозни кораба съ общо водоизмѣстване 18,500 бр. р. т. между които и единъ корабъ за превозъ на течни горива съ водоизмѣстване 10,000 бр. р. тона.

26 декември: Главното командване на италианскитѣ въоръжени сили съобщило, че командваниятъ отъ мичманъ I рангъ Антонъ Дотта подводникъ „Серпенте“, презъ нощта на 20 срещу 21 декември срещналъ

и атакувалъ въ Срѣдиземно море една британска ескадра бойни кораби. Две отъ изстрелянитѣ торпеда попаднали въ единъ лекъ кръстосвачъ, който, споредъ показанията на италианскитѣ разузнавателни самолети било установено, че потъналъ на следния день.

Подводникътъ „Моцениго“, подъ командването на кап.лейтенантъ Алберто Азостини потопилъ въ Атлантически океанъ три голѣми неприятелски търговски кораби: двата чрезъ артилерийски огънь, а третиятъ съ торпеденъ ударъ.

27 декември: Британското адмиралтейство съобщило за загубата на изтрѣбителя „Acheon“, притежаващъ водизмѣстване 1,350 тона, обслуга 138 души и въоръжение: четири 120 мм. и две 40 мм. орджия, нѣколко картечници и осемъ торпедни тръби. Изтрѣбителятъ притежавалъ скоростъ 35 мили.

На 400 мили северзападно отъ Ирландия нѣмски подводникъ потопилъ английския моторенъ товаренъ корабъ „Waiotira“, притежаващъ водоизмѣстване 12,823 бр. р. тона. Корабътъ притежавалъ хладилници и съоръжения за пренасяне на месо и други хранителни припаси.

28 декември: Единъ нѣмски подводникъ съобщилъ за потопяването на четири въоръжени британски търговски кораби съ общо водоизмѣстване 24,340 бр. р. тона.

Италианското главно командване съобщило за потопяването на единъ италиански подводникъ, действащъ въ Атлантически океанъ.

По предложение на адмиралъ Редеръ, Водачътъ на Германия наградилъ съ кавалерския знакъ на желѣзния кръстъ морскитѣ офицери: Келеръ и Крюдеръ. Капитанъ I р. Келеръ билъ командиръ на единъ спомагателенъ кръстосвачъ, който отъ нѣколко месеца непрекъснато действалъ изъ океанитѣ и потопилъ множество неприятелски кораби съ общо водоизмѣстване 52,000 бр. р. тона. Въ прѣки трудноститѣ които нѣмския кръстосвачъ ималъ презъ време на своята корсарска дейностъ, той успѣшно изпълнилъ възложената му задача, като освенъ потопенитѣ кораби, изпратилъ мно други такива натоварени съ ценни материали въ Отечеството, които благополучно пристигнали въ нѣмскитѣ пристанища.

Така сжщо и капитанъ I р. Крюдеръ билъ командиръ на спомагателенъ кръстосвачъ, действащъ въ далечнитѣ морета, гдето потопилъ кораби съ водоизмѣстване 79,000 бр. р. тона. Пренасящитѣ ценни товари кораби били задържани и отведени отъ нѣмскитѣ моряци въ пристанищата на Германия.

29 декември: Единъ нѣмски подводникъ, командванъ отъ кап. лейт.

фонъ Щокхаузенъ, съобщилъ за потопяването презъ време на далечния свой боенъ походъ на неприятелски кораби съ общо водоизмѣстване 46,000 бр. р. тона.

Въ северната частъ на Атлантически океанъ нѣмски надводни сили нападнали единъ керванъ кораби и успѣли чрезъ артилерийски огънь да потопятъ единъ 6000 тоненъ търговски корабъ, като засѣгнали тежко и други кораби.

Между германскитѣ бойни кораби и охраняващитѣ кервана британски такива се завързало кратко сражение, въ резултатъ на което единъ английски тежъкъ кръстосвачъ билъ засѣгнатъ отъ множество снаряди и принуденъ да се оттегли бързо отъ мѣстото на битката.

Отъ Австралия съобщили, че на 27 декември следъ разсѣмване единъ нѣмски воененъ корабъ неочаквано се появилъ и обстрелвалъ островъ Науру, намиращъ се северно отъ Нова Гвинея, въ водитѣ на Тихия океанъ.

Островъ Науру въ 1888 год. билъ завладянъ отъ Германия и въ 1920 год. билъ включенъ въ английската областъ на влияние. Съ бомбардировката на острова били нанесени значителни щети на правителствени тѣ згради и складоветѣ на руди. Частни жилища не били засѣгнати и нѣмало човѣшки жертви. Следъ успѣшното завършване на обстрелването нѣмскиятъ воененъ корабъ бързо се отдалечилъ задъ хоризонта.

30 декември: Източно отъ Харвичъ нѣмски бомбардировачи атакували единъ керванъ търговски кораби и потопилъ единъ корабъ съ водоизмѣстване 10,000 бр. р. тона.

Използвайки затруднената глединостъ, британски бойни кораби се насочили къмъ брѣговетѣ на Канала, обаче били посрещнати съ стрѣлба отъ германската брѣгова артилерия. Поради точното и резултатно състрѣлване съ последната, английскитѣ кораби били засѣгнати и принудени да се отдалечатъ.

31 декември: Споредъ полученитѣ съобщения отъ Манила, въ пристанището на Хонгконгъ пристигнали 40 души норвежки моряци спасени следъ потопяването на тѣхнитѣ кораби. Съгласно показанията на спасилитѣ се моряци, въ началото на декември единъ нѣмски спомагателенъ кръстосвачъ, действащъ въ водния районъ около Сингапуръ потопилъ три товарни кораба и единъ за превозъ на течни горива. Установено било, че нѣмскиятъ корабъ не използвалъ горивото на срещнатитѣ и потопени въ скрити кораби за попълване на своитѣ запаси. Кръстосвачътъ притежавалъ водоизмѣстване 10,000 бр. р. тона и билъ въоръженъ съ известенъ брой 150 и 203 мм. орджия.



ВЕНЦ-МОРСКА ИСТОРИЯ

ДЕЙСТВИЯТА НА СПОМАГАТЕЛНИЯ КРЪСТОСВАЧЪ „ВОЛФЪ“

Въ единъ отъ последнитѣ дни на ноември 1916 год. въ запустялото пристанище на Килъ не се забелязвали никакви кораби. Червенитѣ бжчвички, които служили за завързване на бойнитѣ кораби се подмѣтали самотни изъ разиграната вода на залива. Само за една отъ вънкашнитѣ бжчви билъ завързанъ чернобоядисанъ 6,000 тоненъ търговски корабъ, на чиято кърма било отбелязано името „Юпитеръ“.

Черни и гжсти кълба димъ обгръщали кораба и издигайки се високо, подгонвани отъ есенниятъ вѣтъръ се носели бързо надъ залива. Часть отъ намиращитѣ се въ вжглищнитѣ ями на кораба каменни вжглища се samozапалили. За потушаване на пожара трѣбвало бързо да се намѣри неговото сгнѣще, поради което вжглищата следвало да бждатъ извлѣчени отъ съответнитѣ вжглищни помѣщения и разтоварени въ застаналитѣ отъ дветѣ страни на кораба шлепове.

Почти всички моряци отъ кораба, работейки сръчно и пѣргово съ своитѣ лопати, разравяли вжглищнитѣ пластове и бързо извлѣчили вжглищата изъ огромнитѣ помѣщения, а пълнитѣ кошове непрестанно се стоварвали въ шлеповете. Задущливи газове значително затруднявали денонощната и тежка работа на обслугата. Задущенитѣ отъ отровнитѣ газове моряци бързо били извлѣчени на чистъ въздухъ върху горната палуба.

Най-подиръ, следъ дълги усилия пожарътъ билъ потушенъ. Корабътъ наново натоварилъ 6,000 тона вжглища и билъ готовъ за отплуване.

Сутринтъ на 30 ноември 1916 г., когато пристанището било обвито въ сивото було на мъглата, „Юпитеръ“ се отвързалъ отъ бжчвата и се насочилъ въ открито море, за преминаване презъ миннитѣ заграждания.

Едва привечеръ предвожданъ отъ назначенитѣ спомагателни кораби, „Юпитеръ“ благополучно успѣлъ да премине презъ прохода на минното заграждане и съ пълна скоростъ се изгубилъ отъ видимостъ въ нощната сдрачевина. Името „Юпитеръ“ било заличено и отъ тоя мигъ спомагателния кръстосвачъ „Волфъ“ се впусналъ за изпълнение на възложената му задача: поставяне на минни заграждания на нѣкои главни морски пѣтни вжзли около брѣговетѣ на Африка, Индия и Австралия и водене на обратния пѣтъ кор-

сарска война, подобно на сп. кръстосвачъ „Мьове“ въ Атлантическия и „Зееадлеръ“ въ Тихия океанъ.

Обслугата на „Волфъ“ се състояла отъ 350 души. Корабътъ билъ въоръженъ съ седемъ 150 мм. орждия и четири торпедни тржби, добре прикрити на горната палуба. Въ товарнитѣ помѣщения на кръстосвачътъ се намирили 600 заградни мини.

Въ полунощъ отъ дѣсната страна на кораба били забелязани свѣтлитѣ на датското градче Фридеричия. Следъ това появилата се снѣжна виелица обгърнала кръстосвача.

На следниятъ день заранѣта „Волфъ“ достигналъ Скагеракъ, гдето срещналъ единъ датски пощенски корабъ. Когато последниятъ се изгубилъ отъ видимостъ, нѣмскиятъ спомагателенъ кръстосвачъ постепенно намалилъ скоростъта и преустановилъ своето движение. Неочаквано изъ снѣжната виелица се появилъ и приближилъ единъ подводникъ. Това билъ нѣмскиятъ подводникъ „У 66“, който веднага билъ взетъ на влѣкало. Двата кораба се отправили на северъ, къмъ норвежкото крайбрѣжие. Въ подводно състояние подводникътъ билъ влаченъ отъ „Волфъ“ и служилъ за негова защита срещу вѣроятнитѣ действия на неприятелскитѣ кораби.

Областѣта на английската блокада била достигната и наложително било да бжде премината възможно побързо, за да се избѣгне срещата съ намиращитѣ се на стража британски кораби. Скоростъта обаче на „Волфъ“, поради влаченето на подводника била намалена на 6 мили. Поради това, въ близостъ на носъ Линдеснѣсъ влѣкалото било отдадено, като „У 66“ изплавалъ на повърхността и следвалъ въ надводно състояние задъ кърмата на нѣмския спомагателенъ кръстосвачъ.

Наново настѣпилъ ясенъ и хубавъ день. Слнчевитѣ лжчи ярко освѣтлявали заснѣженитѣ върхове на норвежскитѣ планини. Видимостъта била добра, обаче на хоризонта не било открито появяването на неприятелски кораби. Само норвежската радиостанция непрекъснато запитвала: „What ship? What ship?“. Естествено, че „Волфъ“ не отговорилъ какъвъ е корабъ.

Спомагателниятъ кръстосвачъ благополучно преминалъ далечната английска блокада и се насочилъ самостоятелно на северъ, за достигане на водния пѣтъ между Гренландия

и Исландия. Въ близостъ на Бергенъ била заловена английска радиодиаграма съ която се съобщавало, че корабътъ „Юпитеръ“ билъ съмнителенъ и отплувалъ въ неизвестностъ. Това съобщение било дѣло на предатели и шпиони, които внимателно следили корабитѣ, които напускатъ нѣмскитѣ пристанища.

На смръчаване северниятъ вѣтъръ значително се усилилъ и върху повърхността на морето се появили множество пѣнести гребени. Зафучала мразовита северна буря, която надигнала високи водни планини. Съ бѣсенъ ревъ, грамаднитѣ вълни се стоварвали една следъ друга върху кораба и помитали всичко, което не било здраво завързано или заковано върху горната палуба. Подвижнитѣ стени, закриващи орждията били искривени отъ тежкитѣ удари на воднитѣ маси. Подмѣтанъ отъ вълнитѣ, корабътъ устоявалъ на стихията и продължавалъ да се движи, обгърнатъ отъ черното було на нощѣта.

Неочаквано, посрѣдъ нощната тъмнина, отъ кипящата водна повърхностъ се издигнала ослѣпителна свѣтлина, която освѣтила като презъ дена околността и би привлѣкла вниманието на намиращитѣ се въ непосредствена близостъ кораби. Единъ отъ спасителнитѣ салове се откъсналъ отъ своето мѣсто и билъ отвлѣченъ отъ вълнитѣ. Намиращиятъ се на него калций се възпламенилъ. Часть отъ калция билъ разсипанъ върху палубата на кораба, която сжщо пламнала и била обхваната отъ ярки пламъци. Чрезъ посипването съ пѣсъкъ, свѣтлината върху кораба била бързо загасена, обаче, тая въ водата продължавала да свѣти подобно на огроменъ факелъ въ продължение на единъ часъ.

Температурата започнала бързо да спада и скоро носовата часть на „Волфъ“ била заледена. Появилъ се ураганенъ вѣтъръ. Напредването на кръстосвача било невъзможно, затова корабътъ измѣнилъ посоката на движение и се изоставилъ на произвола на вълнитѣ, до стихването на урагана. Слѣдъ нѣколко дневенъ непрестаненъ вой на бурята, постепенно настѣпило затишие.

Едва на 10 декември 1916 год. „Волфъ“, издържайки бѣсния напоръ на бурята, успѣлъ незабелязано и благополучно да достигне свободнитѣ води на Атлантически океанъ.

Корабътъ се насочилъ на югъ.

Надстройките му бързо били боядисани въ сива боя и „Волф“ получил съвършено новъ външенъ изгледъ, различенъ отъ тоя, който „Юпитеръ“ притежавалъ при напусането на Килското пристанище. Никой отъ обслугата нѣмалъ представа за прѣката задача на спомагателния кръстосвачъ, обаче моряците били радостни за предстоящата имъ корсарска дейность и наблюдателитѣ оглеждали внимателно хоризонта за откриване появата на нѣкой корабъ.

Следъ нѣколко дена, намиращият се на стожерната площадка наблюдател радостно извикалъ:

— „Право по носа забелязвамъ кораби!“

Всички веднага заели бойнитѣ си мѣста, обаче били изненадани отъ заповѣдта на командира, спомаг. кръстосвачъ да измѣни посоката на движението на дѣсно и отбѣгне срещата съ приближаващия корабъ. Последниятъ се намиралъ вече на разстояние твърде удобно за корсарски действия, обаче, за обща изненада на моряцитѣ, била дадена нова заповѣдъ, всички да се скриятъ подъ палубата. Срещнатиятъ корабъ билъ оставенъ свободно да продължи своя път и се изгуби задъ хоризонта. Така сѣщо и въ следващитѣ дни, „Волфъ“ внимателно отбѣгвалъ срещата съ забелязанитѣ множество кораби. Необходимо било присѣствието на нѣмския кръстосвачъ въ океана, нѣговото движение и вѣроятни действия, да бждатъ запазени въ пълна тайна.

Заловена била следната английска радиограма:

„Предупреждение. Неприятелски корсарски корабъ забелязанъ въ 7 часа сутринята на 4 декември на 48° 34' северна ширина и 28° 57' западна дължина. Корабътъ е 4,000 тоненъ, добре въоръженъ, притежава торпедни тръби, една кжса и дебела димна тръба и два стожера. Развива голѣма скоростъ. Корабитѣ да бждатъ внимателни“.

Това съобщение се отнасяло вѣроятно за спом. кръстосвачъ „Мюве“.

Кръстосвачътъ „Волфъ“ спокойно продължилъ своето движение къмъ южната частъ на Атлантически океанъ. Днитѣ протичали еднообразно за обслугата, която се занимавала съ почистване на палубата и орждията. Наоколо се разтиляли необятнитѣ, сини и спокойни води на океана. Нощитѣ били студени, тъмни и непрогледни. Наблюдателитѣ напрѣгали погледи и се взирали въ тъмнината.

Неочаквано, въ тишината на нощта, проечала заповѣдта на стражния офицеръ: „Дѣсно на стена!“ Отнасяло се за кърмилото на кораба, а съ това и рѣзкото измѣнение посоката на движение. Това било

необходимо, тъй като предъ „Волфъ“ била забелязана високата кърма на корабъ, който се движилъ безъ свѣтлини. Разнесли се заповѣди, изказани на английски езикъ. Нѣмскиятъ спом. кръстосвачъ благополучно миналъ близко до кърмата на английския корабъ и бързо се изгубилъ въ нощта. Следъ сполучливото избѣгване на злополуката „Волфъ“ наново се насочилъ на югъ. Линията на Азорскитѣ острови била премината.

Следъ нѣколко дни на хоризонта били збелязани очертаванията на корабъ, безъ стожери и димна тръба, който билъ оставенъ отъ своята обслуга и се люшкаръ по широкитѣ океански вълни. Това били останки на норвежкия корабъ „Esbærne Spæge“, което име било означено върху носовата стена. Едната страна на кораба била опустошена отъ пожаръ. Каква ли драма се разиграла съ тоя корабъ? Вѣроятно той билъ жертва на действащия въ южната частъ на Атлантически океанъ „Зееадлеръ“?

Капшадъ, намиращъ се въ най-южната частъ на Африка, отстоятъ вече на 800 мили, което разстояние би могло да бжде изминано за четири денонощия. Предъ пристанището на тоя африкански брѣгъ „Волфъ“ трѣбвало да постави първото си минно заграждане.

На 16 януари 1917 год. надъ кръстосвача започнали да прелитатъ чернитѣ капшадски гълъби, което било указание за приближаване до сушата. На кораба настѣпило оживление. Моряцитѣ радостно приготвили означениятъ брой мини за хвърляне въ водата. Заграднитѣ мини били въоръжени и стѣмени, като оловенитѣ имъ калпачета били поставени на мѣсто.

Спомаг. кръстосвачъ „Волфъ“

следвалъ съ пълна скоростъ къмъ своята целъ, за да я достигне на смръчаване и постави минното заграждане подъ защитата на нощта.

Привечеръ, следъ пегдесетъ дневно непрекъснато плаване изъ океана, моряцитѣ отново забелязали въ далечината очертаванията на сушата и високитѣ върхове на африканскитѣ планини. Сѣщевременно обаче, далечъ на дѣсно били забелязани множество кълба димъ.

Тия кълба димъ произлизали отъ шесть голѣми презокеански кораба, превозващи австралийски войски за бойнитѣ полета въ Европа.

Въ първия мигъ, въ командирѣтъ на нѣмския корабъ се породила мисълта, да насочи кръстосвача къмъ кербана кораби и чрезъ обстрелването и унищожаването имъ, да попрѣчи превозването на войскитѣ. Видимостта била още добра и „Волфъ“ се отправилъ за пресрещане на кербана. Скоро обаче, било забелязано, че превознитѣ кораби се предвощадали отъ единъ кръстосвачъ, който представлявалъ твърде примамлива целъ: Достатъчно било „Волфъ“ да приближи, подобно на обикновенъ търговски корабъ до неприятелския кръстосвачъ и снемайки внезапно подвижнитѣ стени, да отправи две торпеда къмъ врага. Но, ако торпедата случайно не попаднатъ въ целта, или кръстосвача навреме се отклони отъ тѣхния ударъ? Тогава „Волфъ“ би билъ загубенъ, като съ 600 броя мини би потъналъ въ водитѣ на океана или би полетялъ въ въздуха. Ето защо, нѣмскиятъ спомагателенъ кръстосвачъ отново измѣнилъ посоката на движение и, изгубвайки се въ бързо настѣпващата сдрачевина, успѣшно сполучилъ да отбѣгне срещата съ неприятелския кербанъ кораби. (Следва)

Отъ нѣмски: Куюджуклиевъ



Германски страженъ корабъ въ открито море



МОРСКИ ВЕСТИ

Товаропътническият корабъ „Иосифъ Сталинъ“.

Новопостроеният руски турбо-електрически товаропътнически корабъ „Иосифъ Сталинъ“, едновиденъ на „Вишеславъ Молотовъ“, притежава нарочно устройство за свободното движение изъ заледенитъ морски води, което се състои отъ желязения поясъ широкъ 1'60 метра, намиращъ се около водолинията, 0'60 надъ и 1'00 метъръ подъ последната и обхващаща цялата дължина на кораба. Тежината на защитния срещу късоветъ ледъ поясъ възлиза на 80 тона. Освенъ това, корабътъ притежава въ носавата си и кърмова части нарочни защитни пръстени.

„Иосифъ Сталинъ“ е предназначенъ за обслужване пътническото съобщение между Владивостокъ и Камчатка, отстоящи на 1.800 мили, а също и за корабоплаването между Владивостокъ и Санъ-Франциско, разстоянието между които е около 5.200 мили.

Корабътъ притежава седемъ палуби, жилищни помъщения и съответнитъ устройства за пренасяне на 48 пътника въ първа, 164 въ втора и 296 въ трета класа.

За запазване пътницитъ и обслугата отъ влиянието на твърде низката температура достигаща презъ време на пътуването изъ заледенитъ морета до 35° подъ нулата, вънкашнитъ стени на кораба сж изолирани съ лоши проводници на топлината, състоящи се отъ коркови пластове съ дебелина 44 мм., притежаващи дървена подложка.

За подържането на високата температура въ жилищнитъ и др. вътрешни помъщения, сжществва съответното устройство за отопление посрѣдствомъ топълъ въздухъ, което се намира въ съобщениесъ стѣмъването за провѣтриването на кораба. Необходимиятъ за помъщенията въздухъ предварително се затопля, така щото, ако температурата на вънкашния въздухъ е 35° подъ нулата, опрѣснителниятъ въздухъ въ различнитъ корабни отдѣления се подържа съ температура + 17° С.

Поради опасността отъ замръзване на водата, за борба срещу избухналитъ въ кораба пожари се използва водната пара и въгледвуокиса, за която целъ всички отдѣления сж снабдени съ нароченъ тржбопроводъ. Освенъ това, въ различни мѣста по корабнитъ помъщения се намиратъ 180 ржчни пожарогасители.

Корабътъ притежава два винта,

които се привеждатъ въ движение посрѣдствомъ електромотори и осигуряватъ скоростта отъ 20 мили. Необходимата електрическа сила за моторитъ се получава отъ двата турбогенератора. Парата за турбинитъ се получава отъ парнитъ котли, четири на брой, разположени по два въ дветъ огньарни помъщения. Всѣки паренъ котелъ, който се отоплява съ течнo гориво, всѣки часно развива 14 тона пара съ налѣгане 32 атмосфери и температура 370°С.

Корабътъ „Иосифъ Сталинъ“ носи пълненъ товаръ течнo гориво възлизащо 1,922 тона. Спасителнитъ срѣдства на кораба се състоятъ отъ: Четири спасителни лодки, побиращи всѣка една по 70 души; Четири за по 58 човѣка и две моторни лодки съ дължина 8'30 метра, предназначени за по 40 души. Моторнитъ лодки сж снабдени съ мотори съ мощностъ 30 к. сили, развиващи скоростъ 15 мили въ часъ. Освенъ тия спасителни срѣдства, корабътъ притежава още 10 сала.

Изобщо, двата товаропътнически кораби „Иосифъ Сталинъ“ и „В. Молотовъ“ иматъ нарочно направа и необходимитъ устройства за движението по воднитъ пътища, осеяни зимно време съ множество ледени остатъци.

Видове дунавски кораби.

Въ последнитъ години се забелязва значително увеличение на корабоплаването по Дунава. Поради това, въ сжществувашитъ на голѣмиятъ рѣченъ пътъ корабостроителници, въ настояще време се намиратъ въ постройка значителенъ брой нови кораби, предназначени за оживеното корабно движение. За обслужване корабоплаването по Дунава сжществуватъ 11 вида пътнически и товарни рѣчни кораби.

Известно е, че Дунава се използва главно за превозването на различни товари. Сжществуватъ следнитъ видове товарни шлепове и кораби:

Товаренъ шлепъ съ водоизмѣстване 670 тона. Притежава дължина 63, широчина 8'2 и височина 2'4 метра. Когато е празенъ газиръ 0'38 метра, а натоваренъ—1'9 метра.

Товаренъ шлепъ съ водоизмѣстване 1000 тона. Притежава дължина 70, широчина 9, височина 2'5 и газене 0'4 метра. При пълненъ товаръ притежава газене 2'3 метра.

Товаренъ шлепъ за превозъ на течнo гориво съ водоизмѣстване 850 тона. Има дължина 70, широчина 9 и газене при пълненъ товаръ 2 метра.

Моторенъ товаренъ корабъ

предназначенъ и за превозване на течнo гориво. Притежава почти сжщитъ размѣри, като тия на отбелязанитъ вече товарни шлепове. Корабътъ има товароподемностъ 600 тона и два мотора съ мощностъ по 400—500 к. сили. Пригоденъ е за влачене на шлепове.

Влѣкачитъ за долния, срѣденъ и горенъ Дунавъ притежаватъ различна мощностъ на машинитъ. Тия отъ влѣкачитъ, обслужващи превозването на товаритъ по долното течение на Дунава притежаватъ мощностъ на машинитъ до 500 к. сили, дължина 31'6 и газене 1'5 метра; Влѣкачитъ за срѣдното течение на рѣката иматъ газене 1'45 метра и сила на двигателитъ до 800 к. сили, а тия за горното течение на Дунава притежаватъ газене 1'15 метра и мощностъ на машинитъ до 1,000 конски сили.

Разчистване испанскитъ води отъ потънали кораби.

Сдружението за разчистване испанскитъ териториални води и пристанища отъ останкитъ на потъналитъ презъ време на гражданската война различни кораби, успѣло презъ миналата година да извлѣче отъ морското дѣно всичко 160 различни кораба.

Издигнати били на морската повърхностъ останкитъ на два бойни бораби, деветъ голѣми търговски такива, петъ вѣтрохода, петъ рибарски кораба, единъ плаващъ докъ, петъ дълбачки, два влѣкача, три плаващи товарни стрели (крана) и множество други по-малки корабчета, катери и моторни лодки.

Следъ това разчистване, пристанищата Аликанте и Сагунто сж на ново свободни и безопасни за корабоплаването. По настоящемъ се извършватъ работитъ за разчистване останкитъ на кораба „Изадора“, потъналъ въ пристанището Кастелона, за да може и последното въ близко време да бжде свободно за корабното движение.

— На 14 мартъ 1915 год. билъ потопенъ намиращиятъ се на котва въ залива Кумберландъ на чилския островъ Масъ а Фуера нѣмски кръстосвачъ „Дрезденъ“. Последниятъ взелъ участие въ морското сражение при Фалкланъ и билъ единствениятъ отъ бойнитъ кораби отъ нѣмската кръстосвачна ескадра на адмиралъ графъ Шпе, който успѣлъ да се спаси отъ унищожение.

„Дрезденъ“ билъ потопенъ чрезъ артилерийски огънь отъ двата английски кръстосвача „Кентъ“ и „Глазгоу“.



МОРСКА ТЕХНИКА

Хидроналиумът въ корабострое- нето

Въ последните години хидроналиумът или лекият метал нами-ра голъмо приложение при постройката на корабите, като се използва най-вече при градежа на малките плавателни единици. Предполага се, че следъ свършването на войната, поради особените му качества и устойчивост срещу разрушителното действие на морската вода, лекият метал ще има още по-голъмо приложение.

Лекият метал, който представ-лява алуминиева сплавъ съ съдър-жание 2 до 9% магнезий е изве-стенъ подъ името хидроналиумъ, поради устойчивостта му на мор-ската вода и малкото му относител-но тегло, възлизащо на 2'6.

За корабостроителни цели, хид-роналиумът се изработва въ видъ на пръти съ теобразни, геобразни и друговидни съчения, тръби, плочи, жици и въ разни видове отливки.

По отношение устойчивостта сре-щу действието на морската вода, сапунените, содови и слабоалкални разтвори, хидроналиумът значител-но превъзхожда чистия алуминий, както медните и силициевите сплави.

При употребата на лекия метал се постига економия въ тежестта, въ-пръки по-голъмата дебелина което се установява отъ следващата таблица:

Дебелина на стената направена отъ:		Тежестъ на кв. м. отъ стената		Економия въ тежестта
Стомана въ мм.	Хидрон. въ мм.	На сто- маната въ кгр.	На хи- дронал. въ кгр.	
2	3	15'7	7'8	Около 50%
2'5	4	19'6	10'4	
3	4'5	23'5	11'7	
4	6	31'4	15'6	
5	8	39'2	20'8	
6	9	47'1	23'4	

За строежа на корабни части, за които не се изисква особена здра-вина, се използва лекия метал съ сжщата дебелина на стените като тая на стоманените листове, при което се постига економия въ те-жестта достигаща до 66%.

Ръждаването, прояждането и раз-рушаването отъ ръждата на кораб-ните части, направени отъ стомана, липсва при употребата на хидро-налиума, който, както се отбеляза вече, е напълно издържливъ срещу действието на морската вода. Осо-бенно ценна е употребата на хи-

дроналиума при направата на ко-рабни части, които мжно се пре-глеждатъ и почистватъ и сж приго-дени за събирането на вода.

При постройката на леки бойни кораби, трепедни и моторни лодки, гдето е необходимо да се постигне възможната по-голъма лекота за развиването на значителна бързина, се употребява лекия метал за на-правата на надлъжни и напръчни ребра и прегради.

Така сжщо и при постройката на рамките за различните корабни про-зорци, въ последно време се изпол-зва хидроналиума.

За да се получи економия въ те-жестта на помъщенията за съхра-няването на течното гориво, а съ това да се увеличи тѣхния обемъ и се даде възможностъ за натоварва-нето въ корабите на по-голъми ко-личества гориво, успѣшно се изпол-зватъ материалите направени отъ хидроналиумъ.

Постройка на лодки отъ лекъ металъ

Въ Германия била построена из-цѣло отъ хидроналиумъ малка пло-скодънна моторна лодка.

Стѣните на тая лодка били на-правени отъ листове отъ хидрона-лиумъ съ дебелина 0'8 до 2 мм., а сжщо и надлъжните и напръчни ребра били изработени отъ алуми-ниевии сплави съ притежанието на съответната дебелина. Поради това се получила лека лодка, която съ действието на своя моторъ съ мощ-ностъ 20 к. с. развила скоростъ 50 клм. въ часъ.

Презъ 1932 год. била построена спасителна лодка отъ лекъ металъ, предназначена за използване отъ пожарните команди. Лодката, която е дълга 4 и широка 1'50 метра, има твърде малко газене и тежи едва 100 кгр., което обстоятелство позво-лява да бжде лесно пренасяна по сухо на дълго разстояние. Лодката притежава съответните въздушни сандъци, които осигуряватъ нейната непотъваемостъ. Въ водата, постро-ената отъ хидроналиумъ лодка се движи леко и бързо, посрѣдствомъ гребла или малкъ извънбортенъ моторъ.

За нуждите на рѣчната полиция, обхождането и защитата на вътре-шните водни пѣтища, въ последно време били построени плиткогазещи моторни лодки изключително отъ лекъ металъ. Съгласно сжществува-щите сведения, една подобна лодка била използвана въ продължение на седемъ години, безъ да е имало

нужда отъ особено подържане и боядисване на подводната ѝ частъ.

Безспорно, че въ сравнение съ дървените лодки, построените отъ хидроналиумъ или лекъ металъ спа-сителни и гребни лодки притежа-ватъ по-голъма лекота, по-голъма издържливостъ и се нуждаятъ отъ по-малко грижи за подържането, тѣй като сж издържливи на влия-нието отъ климатичните условия, подводните имъ части по-мжно се обрасватъ съ водорасли и ракови-ни, а стените имъ не се разсхватъ отъ действието на слънчевите лъчи и не пропусчатъ вода.

Използването на морската вода въ парните котли

Известно е, че значителенъ брой отъ военните и търговски кораби иматъ за главни двигатели парната машина или парната турбина.

Необходимата пара, както за ма-шините, парните турбини и др. спо-магателни механизми въ кораба се получава въ парните котли, чрезъ нагряване и изпарение на намира-щата се въ тѣхъ вода.

Естествено, че всѣки корабъ при-тежава ограничени количества вода, предназначена за парните котли. Ко-рабите, които се намиратъ въ про-дължително плаване, бързо изчер-пватъ запасите си отъ водата за кот-лите и поради това, се нуждаятъ отъ притежанието на срѣдства за полу-чаване на сладка вода отъ морска-та такава, чрезъ предварителното ѝ изпарение въ съответното нарочно съкмяване. Въ общи черти, това съкмяване се състои отъ: изпари-тель, паросъбирател, охладител и съответните тръбопроводи и помпи за морската вода и прибори за про-чиставане на парата. Чрезъ действи-ето на помпите, морската вода се взема отъ морето и по тръбопро-провода постъпва въ изпарителя, представляващъ цилиндриченъ сдъ, презъ който се прокарва пара. По-следната служи за нагряване и из-парение на морската вода, парата отъ която се събира въ паросъби-рателя и отъ тамъ постъпва въ охла-дителя и се втечнява и превръща въ сладка вода, годна за употреба въ парните котли.

Морската вода не може да се из-ползва направо въ парните котли, тѣй като отъ изпарението ѝ се обра-зуватъ много твърди остатъци, глав-но морски соли, които задръстватъ и прѣчатъ за правилната работа на парните котли, като причиняватъ бързото имъ разрушение.

МОРСКА ЛИТЕРАТУРА



КАЛИАКРА

Настъпва хубавъ есененъ день. Първитъ слънчеви лъчи вече галятъ морската повърхностъ, която се губи въ далечния хоризонтъ. Български чайки пъргаво прелитатъ надъ насъ и стръмно се спускатъ къмъ тихитъ води на залива. Подрали рибари, спокойно отпуснали греблата на своитъ лодки, мълчаливо спускатъ мрежитъ въ водата, очаквайки обиленъ ловъ.

Слабъ вѣтрецъ духа откъмъ брѣга и освежава чистиятъ крайморски въздухъ.

Съ загорѣли отъ морския вѣтръ и слънцето лица, съ свѣтълъ погледъ и пъргави движения, моряцитъ отъ кораба сръчно изпълняватъ заповѣдитъ на своя командиръ. Корабътъ се отдалечи вече отъ пристанището на новоосвободения Балчикъ и се насочва къмъ Калиакра. Въ лѣво отъ насъ се издига стръмния брѣгъ, мълчаливъ и лишенъ отъ разтителностъ. Само нѣколко осамотени дървета, прѣснати по сипеитъ напомнятъ, че задъ тѣхъ се намиратъ плодороднитъ полета на Добруджа.

Морето е спокойно. Корабътъ следва своя пътъ увѣрено и смѣло. При движението, носовата частъ на кораба се облива отъ сребриста лента, която се губи задъ кърмата въ едва забележима пѣнеста следа. Далече предъ насъ, подобно на великанъ, надвесилъ се надъ морето се очертава високиятъ и отвесно спускащъ се брѣгъ на Калиакра. Покрай брѣга се очертаватъ стръмни скали, обрасли съ мъхъ и зеле-

нина, като чели увѣнчани съ лаврови вѣнци. Есента е сложила вече своя отпечатъкъ. Златночервени петна сж прошарили тоя грамаденъ вѣнецъ, а слънчевитъ лъчи, галейки го щедро презъ тази чудно хубава есенна сутринъ, му придаваха още по-красивъ видъ. Брѣгътъ постепенно се вдава въ морето и образува удобно котвено мѣсто, кждето корабитъ, подгонени отъ страхотни бури намиратъ убежище. Съ мислъ отправена въ недалечното минало, ние всички сме устремили погледъ къмъ Калиакра, съ нескриваното желание, по-скоро да стигнемъ до стариятъ нашъ познаникъ. Нѣкаква непреодолима сила ни тласка къмъ този брѣгъ на българската земя, който до скоро бѣ обвитъ съ черното було на робството.

Приближаваме вече носъ Калиакра. Ето, предъ насъ, ярко освѣтленъ отъ слънцето и освеженъ отъ чистия утрненъ въздухъ, гордъ и величавъ, високо се издига Калиакра. Стрѣмноспускащи се скали се оглеждатъ въ тихитъ води на родното море. Изправилъ гордо чело, като чели устремилъ орловъ погледъ къмъ роднитъ престори, този величавъ брѣгъ отъ българската земя ни приветствува мълчаливо и властно. Въ подножието му лежатъ отломки отъ неговата снага, а по изправената му грѣдъ, кждето водитъ на морето яростно се разбивали въ бурно време зѣятъ тъмнитъ отвори на множество пещери. Тѣсна пѣтека, лжкатуши нагоре и води къмъ крепостнитъ огради на древнитъ български стражи на Балика и Добротича. Тамъ горе, въ скромнѣ параклисъ, малко кандилце мѣждѣ предъ иконата на покровителя на моряцитъ, а до параклисчето се намира самотенъ гробъ обрасналъ въ исъхнала вече трѣва и крие легендитъ на миналото.

Надъ българската земя се развѣва българското знаме и нашепва за получената свобода на Калиакра.

Група моряци, застанали въ строй на редица на самия гребень, отдаватъ честъ на кораба и ознаменуватъ началото на новъ животъ за благо и величието на Отечеството.

Отъ високата скала на носъ Калиакра, предъ нашия погледъ се разкрива необятната морска ширъ. На югъ се губятъ очертанията на брѣга около устието на Камчия, а на северъ се издига източната граница на Добруджа.

Морскиятъ вѣтръ нѣжно гали нашитъ лица и нашепва за славнитъ подвизи на многобройнитъ бранници по китнитъ поля на добруджанската земя.

Унесени въ мислъ за близкото минало и радващи се на безкрайната добруджанска равнина и необятнитъ водни простори, сливащи се въ очертанията на крайбрѣжието и високитъ скали, ние чувстваме нашитъ сѣрдца да тупятъ въ избликъ на гордостъ за сбъдването завета на хилядитъ герои — светци, паднали въ бранъ за свободата на величавия брѣгъ при Калиакра.

Дарин

МОРЕ И ВѢТЪРЪ

(Изъ дневника на лейтенантъ Шепке)

„Познавашъ ли морето? Морето е широко, толкова широко-просторно, до гдето окото ти вижда и до кждето намиращето се надъ тебъ небе се губи въ далечината и се слива въ безкрайността. Тамъ, гдето морето и небето се допиратъ въ едва видима линия, тамъ изглежда да е краятъ на морето. Но, че то изглежда само така, ти знаешъ това още отъ училището и отъ множеството, сновящи изъ морската ширъ кораби, чийто стожерни върхове се забелязватъ да се подаватъ или скриватъ задъ хоризонта.

Обаче, застаналъ на командния мостъ на нѣкой корабъ, ти можешъ

понѣкога въ прѣдължение на много дни, дори и месеци да пътувашъ по това море, безъ да видишъ неговия край и достигнешъ брѣга.

Но морето никога не остава спокойно и безъ вѣтръ, който се счита за вѣренъ неговъ съпътникъ. Море и вѣтръ, вѣтръ и море, само такъ наедно тѣ сж запомнени отъ моряцитъ. Когато силниятъ вѣтръ пѣе по стожернитъ вѣжъ, шибатъ твоето лице и пронизва членовѣтъ ти, а бѣснѣщото море те подхвърля нагоре и надолу, насамъ и натамъ, тог. ва ти се виждашъ бодро изправенъ въ борбата съ стихията и чувстващъ вѣчниятъ туптежъ на живота.

Тог. ва ти, немиращъ се далечъ отъ сушата, можешъ да водишъ борбата до сетния туптежъ на твоето сѣрдце. Тог. ва ти, сине на равната земя, виждашъ надалечъ и се чувствашъ като всрѣдъ вълнуващото се море на тучнитъ ниви край село, чувстващъ, че прѣсторѣтъ, до гдето погледа ти стига се намира подъ твоята властъ и воля. Ти, който си може би израстналъ всрѣдъ китнитъ дебри на планината, когато странствашъ изъ просторнитъ води на океана се чувствашъ сжщо така, като чели се намиращъ на високия планински върхъ, устремилъ погледъ къмъ долищата и далечнитъ равнини.

Много жени мразят морето, защото то им отнема мъжете, а понекога не им ги връща и те трябва сами да останат в своето семейно огнище.

Мъжете обаче се каляват в борбата, гърдите му се разширяват и дишат чистият морски въздух, сърцето му тупти свободно и правилно, а очите му светкат и гледат далеч в простора. Морето създава волеви и сърдцати мъже. Морето

е необятно, могъщо и властно. То погубва страхливците и сразява малодушните, а тия, които не се боят от него, то дарява с блага, богатства и им вдъхва нови сили, смелост и здраве.

Но морето не е нищо без вълна. Последният, с своето непрестанно действие дава вечно мениящия се образ на морето: кротко и спокойно, а понекога потъмняло от гнев, сърдито и бясно.

Когато вълнът бучи над водата, когато черната бурна нощ с зловещ вой обгръща твоя кораб и разпънени водни маси се стоварват върз теб, тогава ти, съзнавайки какво представляваш пред могъществото на стихията, погледни опасността право в лицето и бди твърд в борбата.

От нѣмски: Карагѣзовъ

В Ъ П О Х О Д Ъ

Често по радиото и в ежедневния печат, наред с сведенията за бойните действия по различните фронтове се съобщава и за извършените нощни походи на бързите торпедни лодки и отбелязаните от тях успѣхи.

Обикновено, тия съобщения имат следното кратко съдържание: „Торпедни лодки атакували в близост на южните английски брѣгове един кърван вѣоръжени търговски кораби и успѣли да потопят три кораба с общо водоизмѣстване 20,000 тона“.....

„Група торпедни лодки успѣли да засегнат с торпедо един неприятелски изстрѣбител“.....

„Торпедни лодки, намиращи се в поход към вражеските брѣгове, обстрелвали в устието на Темза неприятелски стражни кораби“..... и пр.

Не всѣкога обаче, извършените от торпедните лодки походи били увѣнчавани с успѣхи. Много пъти малките бойни корабчета, изложени под ударите на внезапно настъпващите бури се завръщали от своите действия в открито море, без да срещнат нѣкакъв кораб. Това напразно и настойчиво търсене на противника не се съобщава в ежедневния печат.

Ето как един дописник описва подобен поход срещу врага:

„Получавайки разрешение да взема участие в предстоящите действия на една флотилия торпедни лодки, пристигнах в края на декември в едно от пристанищата на Ламанш, гдето се представих на командира. Последният бѣше събрал командирите на торпедните лодки, на които разясняваше предстоящата задача. На масата бѣ разгъната морска карта, а на вѣн южня вѣтър свирѣше по стожерните вѣжа.

Мичманъ С., в чиято торпедна лодка се намирах бѣше, както и останалите командири младѣ, преизпълнен съ сила и вдѣховенъ офицеръ. Неговите подчинени моряци сѣщо бѣха млади и сръчни мъже, излъчващи здравина. Само старият механ-

ник бѣше по-възрастен но опитен в своето поприще, служил продължително време в торпедните лодки.

Разнесоха се пищенята на свирки, а след това последваха кратки, високо изказани заповѣди. Торпедната лодка бързо се отдѣли от пристанищната стена и влѣзе в строя на флотилията, която се насочваше в открито море.

Последва нова заповѣд, ново издрънчаване на машинния телеграфъ и торпедната лодка, като шибнат конь се втурна напред, в лудия бѣг от голѣмата скорост. Зад кърмата се образуваше пѣнеста брѣзда. Сdraчевината се сгъстяваше и скоро пѣленъ мракъ обви торпедните лодки, които се отправяха в своя поход срещу врага.

Вѣтърът и вълнението постепенно се засилваха. Бушуващото откъм кърмата вълнение възпрепятстваше на праволинейното движение. Лодката се мѣташе в страни, подобно на буенъ и необузданъ жребецъ. Кърмичията сѣ мѣжа подържаше заповѣдания курсъ. Пѣнести прѣски вода вече заливаха надстройките и измокриха всичко върху палубата.

И трите мотора вече развиваха сръдната си мощност. От двете страни на лодката се издигаха високо шумяща пѣна и воденъ прахъ. Измокрените наблюдатели сезираха в тъмната нощ за да открият присѣтствието на нѣкой неприятелски кораб. Много часове изминаха откакто флотилията торпедни лодки се бѣха впустили в тоя поход срещу врага, обаче от последния не се виждаше никаква следа. Бурята увеличаваше своята сила.

Най-подиръ флотилията достигна



крайния предѣл на похода, от което мѣсто следваше вече да се завърне обратно в пристанището. Моряците бѣха натъжени и сърдити, че и тоя път не можах да се срещнат с врага.

Обратният път бѣше по-труден, защото вълнението и вѣтърът бѣха насрещни. За борба срещу вълните лодката се движеше съ голѣма скорост и моторите развиваха пълната си мощност. Така, издигнатият нос на торпедната лодка полесно разсичаше непрестанно връхлитащите водни планини. Лодката се мятеше като ранено животно. Прѣски вода и воденъ прахъ, носени от вѣтѣра и вълнението измокриха до кости стоящите на открито хора: командирът, наблюдателят и обслугите на торпедните трѣби и орѣдието. Студената солена вода, бѣдѣше подобно на остри игли очите на моряците, щипаше и опѣваше кожата на измокрените им и вледенени от студа лица.

Студеният вѣтѣр бѣше, вкочилъ тяхните прѣсти и нозе и бѣ мѣтналъ ледена мантия върз измокреното им облѣкло, обаче те не чувстваха това, защото в сърдцата им горѣше буйният огън на съзнанието и преданната служба за преуспѣването на родината.

След тринадесет часово непрекъснато движение, торпедните лодки се завърнаха от своя поход обратно в тихото пристанище.

Когато слѣзахъ на брѣга, в ушите ми още бучеше бѣсният вой на бурята и непрестанният рев на вълните и моторите.

Обслугите на малките торпедни лодки останаха по своите корабчета и въпрѣки умората, усилено започнаха приготвянията за новъ поход. И такива походи тия малки бойни единици щѣха да извършват още много пъти, докато постигнатъ успѣхъ и тогава по радиото и в вестниците отново ще бѣде съобщено: „Флотилия торпедни лодки атакували и потопили неприятелски кораби...“.

От нѣмски: Кууджуклиевъ

ПЕТЪРЪ ПЕТРОВЪ

складъ на вълнени платове

Варна — ул. „Преславъ“, телефонъ: 27—97

Винаги най-голѣмъ изборъ отъ вълнени платове
за мъжко облѣкло.

Всички шивашки и шапкарски материали.

Изпълнение на държавни доставки.

НИКОЛА Д. ЛАБАКОВЪ — АКЦ. Д-ВО

ВАРНА — ТЕЛЕФОНЪ № 27—88

Магазинъ на дребна желѣзария,
разни технически артикули, инструменти,
трѣби и др.

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. Пристанишни транспортни
уредби, инсталации и машини.

Мостови строежи отъ всѣкакъвъ видъ (извършени предприятия:

Аспаруховия мостъ въ Варна и ферибота въ Русе).

Котли, водни и парни турбини и парни машини.

Всички видове желѣзни конструкции.

Въздухоопрѣснителни инсталации и хладилни инсталации.