

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!

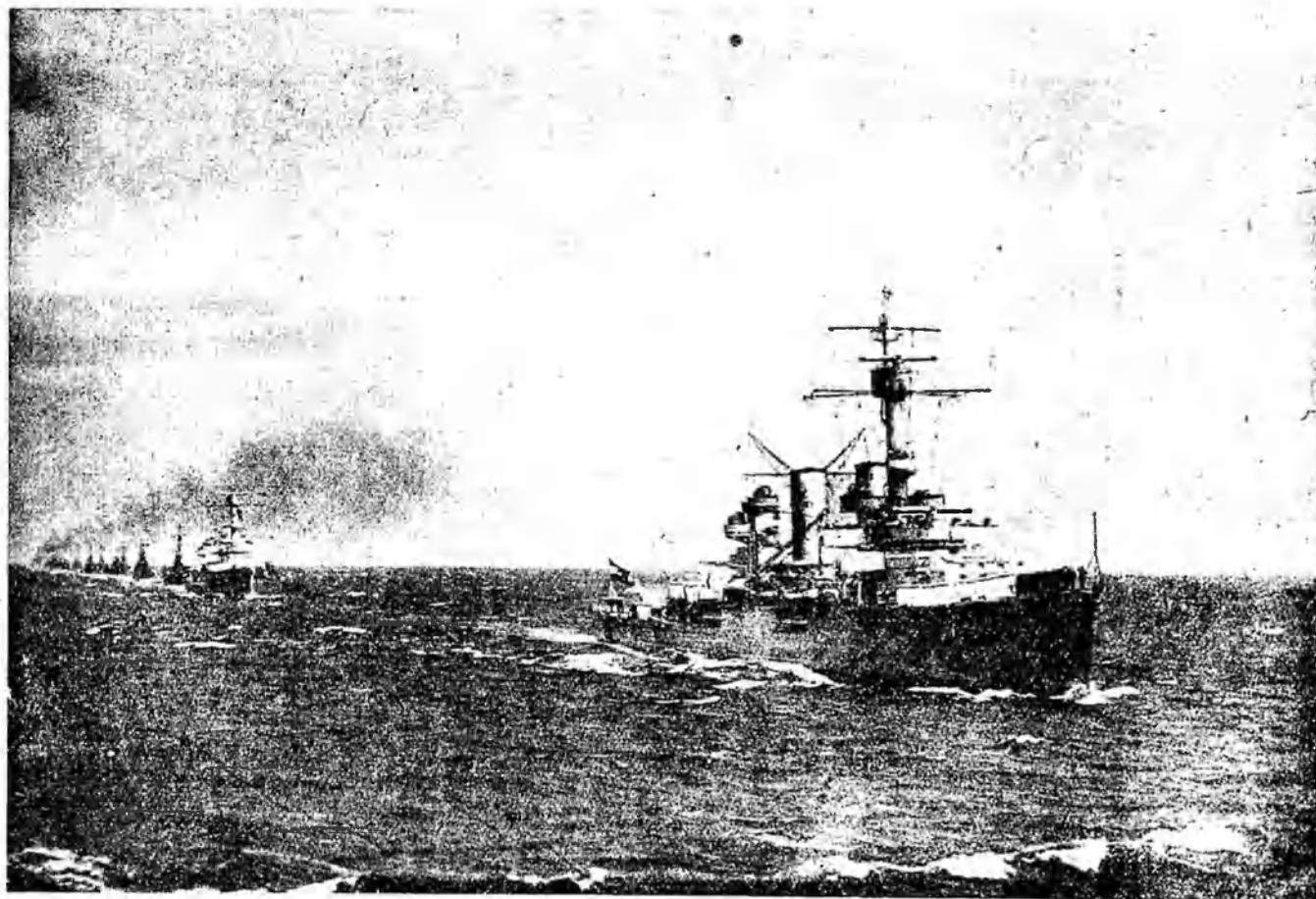
ДВУСЕДМИЧНИКЪ ЗА МОРИКА ПРОКРЪТА И ОБНОВА
ДЪКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Година VII.

Варна 15. февруари 1941 год.

Брой 153.

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



Ескадра леки бойни кораби въ походенъ строй

КАЛЕНДАРЪ НА
„МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“

— На 2 февруари 1916 год., действащият въ Адриатическо море французски стражен кораб „Жанъ Бартъ“ се натъкнал и взривал на мина предъ пристанището Дурацо.

— Презъ време на свѣтовната война, нѣмскиятъ спомагателенъ кръстосвачъ „Мьове“ водилъ успѣшна корсарска война въ водитѣ на Атлантически океанъ.

На 4 февруари 1916 год. „Мьове“ потопилъ белгийския търговски корабъ „Люксембургъ“ (4322 бр. р. т.) Сжшиятъ день, за преследването на „Мьове“ били изпратени 7 английски и 3 французски кръстосвача, въпрѣки това обаче, нѣмскиятъ корабъ продължилъ своята дейность, като на 6 февруари потопилъ английския търговски корабъ „Фламенго“, на 8 февруари — „Вестбурнъ“, а на 9 корабътъ „Хоракъ“.

— На 5 февруари 1916 год. нѣмскиятъ подводникъ „У 38“, подъ командването на лейтенантъ фонъ Фьорстманъ, натоварилъ въ Катаро нѣколко тона оръжие и бойни припаси и, следъ вземането на 6 души турски пехотни офицери, отплувалъ отъ пристанището, като се отправилъ презъ Адриатическо море за северното крайбрѣжие на Африка съ задача, да стовари тайно групата офицери и бойнитѣ припаси на сушата, въ близость на Бардия.

Следъ петъ дневно пътуване, подводникътъ достигналъ благополучно своята целъ и стоварилъ на уреченото мѣсто турскитѣ офицери и бойнитѣ припаси, предназначени за тайнитѣ арабски и мюсюлмански чети. Следъ завършването на тая своя задача, подводникътъ се отправилъ за водене подводната война въ Срѣдиземно море.

— На 6 февруари 1916 год., на 40 мили източно отъ носъ Пали въ Адриатическо море се състояла неочаквана среща между австроунгарски изстрѣбители и английския кръстосвачъ „Веймутъ“, който билъ придруженъ отъ французския изстрѣбителъ „Буклиеръ“. Въ завързалото се сражение и дветѣ страни понесли загуби и се отдалечили отъ мѣстото на борбата.

— На 8 февруари 1916 г. французския брониранъ кръстосвачъ „Адмиралъ Шарнеръ“ билъ потопенъ край брѣговетѣ на Палестина чрезъ торпедо, изстреляно отъ нѣмския подводникъ „У 21“. Заедно съ кръстосвача, който притежавалъ водоизмѣстване 4,800 тона, загинала и цѣлата му обслуга, състояща се отъ 380 души офицери, подофицери и моряци, тъй като въ това време, въ близость на кръстосвача нѣмало никакъвъ корабъ, който да се при-

тече на помощъ спаси хората.

Отъ „Адмиралъ Шарнеръ“ се спасилъ само единъ морякъ, който въ продължение на петъ денонощия се борилъ съ вълнитѣ.

— На 8 февруари 1916 г. нѣколко английски монитора обстрелвали съ своята артилерия турското пристанище въ Бѣло море, Смирна.

— На 9 февруари 1917 год., въ езерото Танганайка, намиращо се въ германска Източна Африка се състояло ожесточено сражение между нѣмския въоръженъ корабъ „Хедвигъ фонъ Висманъ“ и английскитѣ въоръжени кораби „Фифи“, „Мими“ и „Туту“. Нѣмскиятъ корабъ, въпрѣки упоритата борба, билъ засѣгнатъ отъ множество снаряди и потъналъ. Обслугата му била взета въ пленъ.

— На 10 февруари 1916 г. четири флотилии нѣмски изстрѣбители, предвождани отъ лекия кръстосвачъ „Пилау“ извършили набѣгъ къмъ източнитѣ брѣгове на Англия. Поради това, сжшиятъ день въ близость на Догербанкъ се състояло нѣколко часово морско сражение между нѣмскитѣ леки сили и английски изстрѣбители, миночистачи и преследвачи на подводници.

Въ последица отъ това морско сражение, засѣгнати били тежко нѣколко преследвача на подводници и изстрѣбители, като преследвачътъ на подводници „Арабисъ“ билъ потопенъ отъ новитѣ нѣмски изстрѣбители „Б 111“ и „Б 112“. Обслугата на английския корабъ била спасена и взета въ пленъ.

— На 11 февруари 1916 год. английскиятъ кръстосвачъ „Аретуза“, движещъ се въ Северно море, се натъкналъ въ близость на Харвичъ на поставена отъ нѣмския подводникъ „У Ц 7“ заградна мина и потъналъ. Кръстосвачътъ притежавалъ водоизмѣстване 3,600 тона. Обслугата му била спасена отъ придружаващитѣ го изстрѣбители.

— На 14 февруари 1912 год. отрядъ моряци отъ Дунавската флотилия, съ малки рибарски лодки и твърде оскъдни подръчни срѣдства, извършили единъ действително смѣлъ и достоенъ за похвала подвигъ, като подъ закрилата на нощната тъмнина, успѣли да поставятъ минни загради предъ Шаркьой, въ водитѣ на Мраморно море.

Макаръ и малобройни, поставенитѣ мини изпълнили своето назначение, като попрѣчили на свободното движение, приближаване къмъ брѣга и действие на турскитѣ военни и търговски кораби.

Тая дейность на дунавци, съставлява убедително доказателство за готовността на българскитѣ моряци, да вложатъ своитѣ сили, сръчностъ и умѣние за изпълнение на дадената имъ трудна, на пръвъ погледъ непостижима задача.

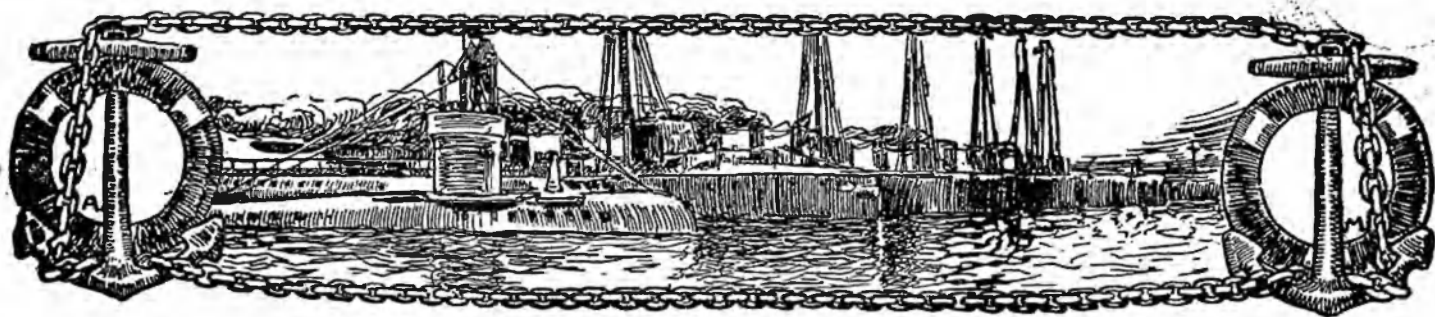
ПОЩА

Уредничеството на вестника благодарно за следнитѣ получени дарения:

1. Отъ моряцитѣ на 3-а крайбрѣжна рота . . . 312 лв.
2. Любенъ Ив. Сарафовъ, —гр. Шуменъ . . . 100 „
3. Д-ръ Любенъ Бояновъ, —Лѣджене . . . 100 „
4. Светославъ Ив. Балкански, Сваленикъ, Русен. . . 50 „
5. Манолъ Ивановъ, гр. Пловдивъ . . . 50 „
6. Д-ръ Черневъ—Пловдивъ. . . 50 „
7. Щерю Щерсвъ—Морско у-ще, Варна . . . 50 „
8. Николай Бакърджиевъ —София . . . 40 „
9. Никола Найденовъ, Варна . . . 30 „
10. Никола Пенчевъ, Търново . . . 30 „
11. Стоянъ Хр. Стойковъ, —гр. Янболъ . . . 30 „
12. Стефанъ Ив. Баждровъ —гр. Варна . . . 25 „
13. Бончо Хр. Жизковъ, гр. Габрово . . . 25 „
14. Стоиль Г. Кондевъ, с. Ковачовски, Неврок. . . 20 „
15. Симеонъ Г. Симеоновъ, гр. Варна . . . 20 „
16. Игнатъ Игн. Етърски, гр. Панагюрище . . . 20 „
17. Димитъръ Георгиевъ, кв. Надежда, София . . . 20 „
18. Костадинъ Ст. Ивановъ, с. Бенковски, Варнен. . . 20 „
19. Читалище „Прогресъ“, с. Костенецъ-Баня . . . 20 „
20. Василь Шивачевъ, гр. Сливенъ . . . 20 „
21. Яни Спаловъ, гара Тополитѣ . . . 20 „
22. Стоянъ Г. Чернаевъ, гр. Пловдивъ . . . 15 „
23. Георги К. Шоповъ, гр. Пловдивъ . . . 15 „
24. Ангелъ Савовъ—Попово . . . 10 „
25. Александъръ Ив. Върговъ, гр. Пловдивъ . . . 10 „
26. Иванъ Стояновъ, с. Пчеларово . . . 10 „
27. Тинчо К. Атанасовъ, отъ гр. Русе . . . 10 „
28. Юрданъ Мицовъ, Варна . . . 10 „
29. Рафаилъ Поповъ, Варна . . . 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 Ш Е Т О Д Ъ Л О

Следъ завършека на Свѣтовната война, група морски труженици, върни на дълга къмъ Царъ и Родина и водими отъ съзнанието за голѣмото значение на морската мощъ за все-странныя напредъкъ на народитѣ, вложиха своитѣ сили за осъществяването на една идея и разпространение на морското дѣло всрѣдъ българския народъ, като чрезъ словото и печата заработиха възторжено за морското обновление и създаването на достатъченъ търговски и воененъ флотъ, необходими за економическия възходъ на страната и отбрана на нейнитѣ брѣгове.

Известно е, че първото българско царство бѣ създадено при устието на р. Дунавъ и източната му граница се миеше отъ бурнитѣ води на Черно море.

И въ течение на следващитѣ вѣкове историята отбелязва, че сѣдбата на нашето Отечество всѣкога била тѣсно свързана съ

водната стихия. Когато границитѣ на царството се опирали на Дунава и тритѣ морета, тогазъ могъществото, славата и величието на България сж били неоспорими.

Сжществуващитѣ исторически факти доказватъ съ достатъчна яснота, че славнитѣ български царе, въ критическитѣ времена на нашето историческо развитие, често сж установявали сѣдбоноснитѣ последици отъ липсата на воененъ и търговски флотъ и отсъствието на правилно разбиране сжщността и влиянието на морското дѣло за развитието и напредъка на всѣки народъ.

Историята подчертава, че могъществото на народитѣ, всѣкога е било тѣсно свързано съ силата на военния имъ флотъ, осигуряващъ ползотворното използване на морето и воднитѣ пѣтища.

Въ своето многовѣковно сжществуване, българскиятъ народъ

не можа да вземе поука отъ тия неоспорими исторически доказателства и не прояви достатъчно влѣчение къмъ морското дѣло.

Поради това, морскитѣ труженици отправятъ зовъ къмъ всички родолюбиви българи, да се наредятъ подъ знамето на морска България и като ревностни съратници на морското дѣло, заработятъ за величието и напредъка на Родината.

Ратникитѣ на морското дѣло си позволяватъ да привлѣкатъ вниманието на българския народъ върху неоспоримата истина, че **„Не се създава флотъ, когато те нападнатъ, защото не се копае кладенецъ, когато ожеднѣнешъ“.**

Правото за самозащита е свещенно. Всѣки народъ е длъженъ своевременно да вземе необходимитѣ мѣрки за защита на своитѣ отечествени граници, за да не бжде късно, когато часътъ на изпитанието удари.

ПОЖАРИ НА КОРАБА И БОРБАТА СЪ ТЪХЪ

(Продължение от брой 152)

Особен интерес представляват автоматическите пѣнопрѣскачки, установени на съвременните наливни кораби, пригодени за превозъ на течни горива.

Въ срѣдната частъ на кораба се помѣства нарочна смѣсителна камара съ здрави стени, заемаща пространство отъ 25 до 30 м³, която е херметически затворена и представлява огроменъ пожарогасителъ. Въ камарата се намира съответното количество вжгледвуокисна сода, вещество за образуване мехурчетата и стѣклени кѣлба съ сѣрна киселина. Надъ кѣлбата се намиратъ включени въ електрическата верига силни електромагнити, които притеглятъ къмъ себе си голѣми желѣзни плочи.

Отъ смѣсителната камара къмъ пълните помѣщения съ течнo гориво водятъ тръби, завършващи съ автоматично отварящи се клапани, които се държатъ затворени отъ електрически мостчета на електрическата верига, съставляваща частъ отъ общата верига съ електромагнитите.

При избухване на пожаръ въ едно отъ помѣщенията съ течнo гориво, отъ повишаващата се температура, съответното електрическо мостче се запалва и прекъсва електрич. верига, като същевременно освобождава клапана, който се отваря отъ действието на своята пружина. Поради прекъсване на веригата, електромагнитите преставатъ да действатъ и желѣзните плочи падатъ върху стѣклените кѣлба въ смѣсителната камара. Кѣлбата се счупватъ и киселината се смѣсва съ вжгледвуокисната сода. Отъ реакцията се получава силно налѣгане и пѣнести мехурчета, които преминаватъ по тръбата, излизатъ презъ клапана въ запаленото помѣщение и покриватъ повърхността на течното гориво. Пелената отъ пѣна възпрепятства за свободния достѣпъ на въздуха и по тоя начинъ пожара се потушава.

Едновременно съ действието на автоматическия пожарогасителъ се дава и тревоженъ сигналъ, оповестяващъ избухването на пожара и неговото мѣсто.

Известно е, че избухналите въ кораба пожари, поради наличието на желѣзни повърхности, излъчватъ голѣма температура, която възпрепятства на обслугата да стои въ непосредствена близостъ за гасене пожара съ обикновените подръчни пожарогасителни сѣдства и ограничаване на огъня, както това се извършва на сушата, гдето пожарните групи иматъ възможността да проникнатъ и работятъ въ обхватите отъ пламъци помѣщения.

Въпрѣки азбестовото и огнеупор-

но облѣкло, което се използва въ последно време за защита на предназначения за гасене избухналите въ кораба пожари хора, последните тѣ трудно понасятъ твърде голѣмата температура. Ето защо, едно отъ резултатните сѣдства за потушаване пожарите въ корабните помѣщения е плътното затваряне на последните и огнемане възможността за достѣпъ на въздухъ. Това се постига чрезъ притежанието на съответните устройства за бързото и плътнo затваряне на съществувашите врати, входници, свѣтлицы и прозорчета, които следва да се държатъ всекога въ изправностъ.

Единствени, като ненадеждно затварящи се отворения на кораба се считатъ вѣтрогоните (отворения за изтласкване навънъ замърсения въ помѣщенията въздухъ) и вѣтропѣзите (отворения за всмукване и влизане на прѣсенъ въздухъ). Съществувашите решетки и прегради за затваряне на вѣтрогоните не притежаватъ необходимата плътностъ, поради което, на всеки корабъ, за затварянето на означените отворения има приготвени нарочни чохла, направени отъ огнеупорна материя. При умѣлата употреба на тия чохла се постига плътното прекратяване достѣпа на въздуха въ горящото помѣщение. Разликата въ въздушното налѣгане, което въ обхванатото отъ пламъци помѣщение е по-малко отъ вънкашното, предизвиква плътното прилягане на чохла къмъ отворенията.

Наводняване на помѣщенията

При взривъ или избухване на пожари въ корабните отдѣления, разположени подъ водолинията, едно отъ най-надеждните сѣдства за потушаване на огъня се счита нарочното наводняване на помѣщенията обхванати отъ огнената стихия. Тоя способъ се прилага главно при пожаръ въ погребите за бойните припаси, които лесно биха се взривали отъ развиващата се температура.

Освенъ това, при пожаръ въ помѣщения съседни на погребите, необходимо е последните, като предпазна мѣрка да бждатъ оросявани чрезъ водни струи. За целта съответните водопроводни тръби се прикрепятъ въ горната частъ на погребите и представляватъ душеве съ множество отворения. При пущане вода въ тия тръби подъ съответното налягане, частъ отъ струята се отправя къмъ нагрѣтата отъ огъня преграда, като я охлажда, а останалата вода, падаща надолу, създава водна преграда между нагрѣтата стена и предметите, които лесно биха се възпламенили отъ силната топлина. Освенъ това, чрезъ оросяване-

то се постига повишено овлажняване на въздуха, което затруднява запалването.

Гасене пожара посѣдствомъ пѣськъ, платнища и губери

За потушаване на пожари съ малкъ обхватъ и въ началото на възпламеняване материалите, главно разлѣтното течнo гориво за отопление на парните котли, успѣшно се използва съответното количество пѣськъ, който се посипва върху обхванатата въ пламъци повърхностъ и прекратява горенето.

Така сѣщо, за потушаване предизвиканите отъ възпламеняването на бензинъ, спиртъ и др. леснозапалителни вещества пожари, се използватъ платнища и губери (губерите представляватъ особенъ видъ черги, изплетени отъ вѣже и употребявани на кораба за изтривалки на нозетѣ). Достатъчно е върху мѣстото на пожара да се хвърлятъ платнища, губери, одеала, човали или др. платнени материали, съ които се задушаватъ огъня. Преди използването на тия сѣдства, последните трѣбва да бждатъ добре намокрени, за да се предпазятъ отъ запалване и за понадеждно действие.

При гасенето пожарите на кораба могатъ да бждатъ приложени различните способности и сѣдства, обаче, за успѣшното водене борбата съ огнената стихия, необходимо е да бждатъ предварително изработени съответните наредби, правила и разписания, които добре да бждатъ усвоени отъ обслугата. Съгласно тия корабни пожарни разписания, всеки отъ обслугата на кораба е предвидено да извърши строго определено действие.

За усвояване на пожарните разписания, необходимо е извършването на многобройни обучения относно потушаването на вѣроятните пожари въ различните помѣщения на кораба съ задача, да се проверятъ длжностите на всеки човѣкъ отъ обслугата и се създаде въ последната увѣреностъ, хладнокрѣвие и сръчностъ въ действията при борбата съ избухналите истински пожари.

Когато нѣкой голѣмъ корабъ води бой съ неприятеля и значителна частъ отъ обслугата му е заета за действие съ орджията, свързочните и другите бойни сѣдства, корабоводенето и командването, за потушаване на пожарите, които неминуемо биха избухнали вследствие попаденията на вражеските снаряди, на кораба има определени съответните групи и отдѣления моряци, които иматъ изключителната задача да се борятъ съ избухналите на кораба пожари.

А. Симеоновъ

ДЕЙСТВИЯТА НА МОРЕ ОТЪ 1 ДО 7 ДЕКЕМВРИ 1940 Г.

1 декември: Единъ отъ действащитъ въ далечнитъ морета нѣмски спомагателни кръстосвачи съобщилъ, че потопилъ неприятелски търговски кораби съ общо водоизмѣстване 79,000 бр. р. тона. Въ числото на потопенитъ кораби не сж включени тия, които били потопени отъ поставенитъ отъ спомагателнитъ кръстосвачи заградни мини.

Съгласно германски източници, флотилия английски торпедни лодки атакувала при устието на р. Шелда единъ нѣмски керванъ търговски кораби, като завързали сражение съ охраняващитъ кербана леки бойни единици. Две отъ торпеднитъ лодки получили снарядни попадения и се предполага да сж потънали, а една трета лодка била тежко повредена. Единъ отъ германскитъ търговски кораби билъ засегнатъ отъ английско торпедо, обаче, въпрѣки тежката повреда, останалъ да се държи на вода и билъ отведенъ на влѣкало въ близкото пристанище.

2 декември: Английското адмиралтейство оповестило чрезъ радиото, че подводникътъ „Triad“, поради закъснение да се яви въ опорното срѣдище, трѣбвало да се счита за потопенъ.

Подводникътъ притежавалъ надводно водоизмѣстване 1,090 и подводно 1,575 тона, надводна скоростъ 19 и подводна 10 мили и билъ въоръженъ съ едно 102 мм. орджие и 6 торпедни тръби. Обслужвалъ се отъ 60 души.

Италиански морски сили обстрелвали укрепления на островъ Корфу, като заставили гръцката брѣгова артилеиря да замлъкне.

Съгласно съобщенията отъ Гибралтаръ, въ пристанището пристигналъ английския кръстосвачъ „Бервикъ“, който получилъ повреди въ състоялото се морско сражение при носъ Тайлада. На брѣга били стоварени единъ офицеръ и шестъ души убити моряци и деветъ други тежко ранени.

3 декември: Главното командване на германскитъ въоръжени сили съобщило, че германски подводници атакували успѣшно единъ голѣмъ британски керванъ товарни кораби, който се движелъ къмъ английскитъ пристанища. Въпрѣки силната охрана отъ кръстосвачи и изстрѣбители, били потопени 15 товарни кораба съ общо водоизмѣстване 110,000 бр. р. тона. Освенъ това, отъ охраната на кербана били потопени спомагателни кръстосвачи съ водоизмѣстване 17,000 тона. Главенъ дѣлъ въ тоя успѣхъ на море ималъ командванитъ отъ лейтенантъ Менгерзенъ подводникъ, който потопилъ петъ неприятелски кораба съ общо водоизмѣстване 41,000 бр. регист. тона.

Другъ подводникъ съобщилъ, че потопилъ два въоръжени кораба

отъ 21,247 бр. р. тона, отъ които новопостроениятъ английски моторенъ корабъ „Викторъ Росъ“, притежаващъ водоизмѣстване 11,247 бр. регистъръ тона.

Съ това се установява, че презъ денощието нѣмскитъ подводници потопили неприятелски търговски и др. кораби съ общо водоизмѣстване около 160,000 бр. р. тона.

Английското адмиралтейство съобщило за загубата на изстрѣбителя „Sturdy“, притежаващъ водоизмѣстване 905 тона, скоростъ 36 мили и обслужващъ се отъ 98 души.

4 декември: Единъ германски подводникъ, командванъ отъ кп. лейтенантъ Викторъ Шютце, съобщилъ за потопяването на шестъ въоръжени неприятелски търговски кораба съ общо водоизмѣстване 31,500 бр. р. тона. Съ тоя успѣхъ, общото водоизмѣстване на потопенитъ отъ тоя подводникъ неприятелски кораби възлиза на 94,500 бр. р. тона.

Норвежкитъ търговски кораби „Страмбусъ“, „Ели“, „Нилдъ“, „Тресъ“ и „Одда“, които се използвали отъ англичанитъ, споредъ сведенията отъ „Норвежскитъ търговски вестникъ“ трѣбвало да се считатъ за потопени отъ нѣмскитъ морски сили.

Въ пристанището на Лисабонъ пристигналъ югославянскитъ търговски корабъ „Зюдъ“, който ималъ тежка повреда въ машинитъ. Корабътъ отпътувалъ отъ английското пристанище Кардифъ съ единъ керванъ, състоящъ се отъ 18 търговски кораба, охранявани отъ три английски изстрѣбители. Въ близостъ на пристанището, керванътъ билъ неочаквано атакуванъ и разпрѣстнатъ отъ една германска ескадрила бомбардировачи. Нѣкой отъ търговскитъ кораби се върнали обратно въ пристанището на Кардифъ, а югославянскитъ корабъ съ възможния пълнен ходъ на своитъ машини се отправилъ къмъ брѣговетъ на Португалия. Поради продължителното пресилване на машинитъ, последнитъ получили тежки повреди.

Споредъ италиански източници се установило, че презъ време на първитъ въздушни нападения на Александрия били засегнати съ бомби намиращитъ се въ пристанището французски линейенъ корабъ „Лоренъ“, който притежавалъ водоизмѣстване 22,180 тона и осемъ 340 мм. орджия, а сжщо и английския изстрѣбитель „Хастингъ“ съ водоизмѣстване 1,340 тона.

Единъ нѣмски бомбардировачъ съ голѣмъ обсегъ на действие, атакувалъ на 400 клм. западно отъ Ирландия британски керванъ търговски кораби и потопилъ единъ превозенъ корабъ съ водоизмѣстване 4,900 бр. р. тона.

5 декември: Главното командване на италианскитъ въоръжени си-

ли съобщило, че подводникътъ „Делфино“ атакувалъ и потопилъ въ Бѣло море единъ гръцки изстрѣбитель.

Чуждиятъ печатъ съобщава, че въ панамериканскитъ териториални води, английскитъ спомагателенъ кръстосвачъ „Calvin Castle“, въ близостъ на бразилскитъ брѣгове задържалъ и претърсилъ бразилскитъ търговски корабъ „Itape“, на който се намирили като пжтници 22 души германци. Следъ спирането на търговския корабъ, кръстосвачътъ изпратилъ съ лодка 20 души въоръжени моряци, които веднага заели командния мостъ и радиостанцията, като започнали провѣрката на товара и пжтницитъ. Следъ вземането въ пленъ на 22 души германци, бразилскитъ корабъ билъ освободенъ.

6 декември: Главното командване на германскитъ въоръжени сили съобщило, че нѣмски подводникъ потопилъ четири неприятелски търговски кораба съ общо водоизмѣстване 13,300 бр. р. тона. Два отъ потопенитъ кораби се движели въ единъ охраняванъ керванъ, който билъ атакуванъ.

Въ южната частъ на Атлантически океанъ се състояло морско сражение между единъ германски и единъ британски спом. кръстосвачъ, въ което английскитъ корабъ билъ засегнатъ отъ снаряди и следъ получаването на тежки повреди, билъ принуденъ да се отдалечи отъ мѣстото на боя.

Съгласно съобщението отъ английското адмиралтейство, спомагателниятъ кръстосвачъ, който взелъ участие въ морското сражение въ Атлантически океанъ се именувалъ „Carnarvon Castle“ притежаващъ водоизмѣстване 21,222 бр. р. тона. Корабътъ е моторенъ, построенъ въ 1926 год. и се счита за единъ отъ бързоходнитъ британски пжтнически кораби. Въ мирно време той извършвалъ пжтническото съобщение между Англия и Капшатъ. Следъ въоръжението му съ десетъ орджия, „Carnarvon Castle“ се използвалъ за спомагателенъ кръстосвачъ.

Италианското главно командване съобщило, че отъ 18 августъ, деньтъ, отъ който италианскитъ подводници започнали своята дейность, последнитъ потопили неприятелски търговски кораби съ общо водоизмѣстване 112,000 бр. р. тона.

Английското адмиралтейство съобщило за загубата на петъ миночистача.

7 декември Бразилскитъ печатъ съобщилъ, че единъ британски спомагателенъ кръстосвачъ, нарушавайки постановленията на морското международно право, спрялъ и провѣрилъ бразилскитъ търговски корабъ „Пара“, който отплувалъ отъ пристанището Рио де Жанейро. Това показва, че силниятъ всѣкога има право за своитъ действия.



ВЕНФ-МОСКА ИСТОРИЯ

ДЕЙСТВИЯТА НА СПОМАГАТЕЛНИЯ КРЪСТОСВАЧЪ „ЗЕЕАДЛЕРЪ“

(Продължение от бр. 152)

Протекли нѣколко минути на мжигелна неизвестност, обаче скоро се установило, че корабътъ преследва „Моа“. Надеждата за избѣгане отъ преследването била много малка. Корабътъ, движещъ се съ голѣма бързина, скоро настигналъ малкия вѣтроходъ. Вече ясно се забелязвало английското бойно знаме. Сждбата на бѣгълците била вече ясна. Въ следния мигъ отъ корабътъ се чулъ орждеенъ тънтенъ и предъ носа на „Моа“ падналъ изстреляния предупредителенъ снарядъ.

Съ натжжени сърдца групата смѣлчаци се покорили на неумолимата сжба. Всички усилия били напразни. Наново нѣмските моряци трѣбвало да бждатъ затворени въ пленническите лагери. Вратата на свободата наново била затворена.

Каква е била сждбата на останалитъ върху острова „Мопелия“ германски моряци отъ „Зееадлеръ“?

Въ първитъ дни и седмици следъ заминаването на „Принцеса Цецилия“, нищо не смутило тихия и спокоенъ животъ на хората отъ селището. Нѣмските моряци били много добре по отношение на храната, която изобилствувала на острова, обаче, непрестанната мисълъ за неизвестността на бждещето имъ съществуване гнетяла сърдцата на тия откъснати отъ свѣта моряци, погледитъ на които непрекъснато били устремени къмъ необятната ширина.

При появата на всѣка буря и при усиливащиятъ се грохотъ на океанскитъ вълни, разбиващи се въ скалитъ на острова, моряцитъ били загрижени за сждбата на своитъ другари, принудени въ това време да устояватъ съ своята малка черупчица срещу грамадната сила на водната стихия.

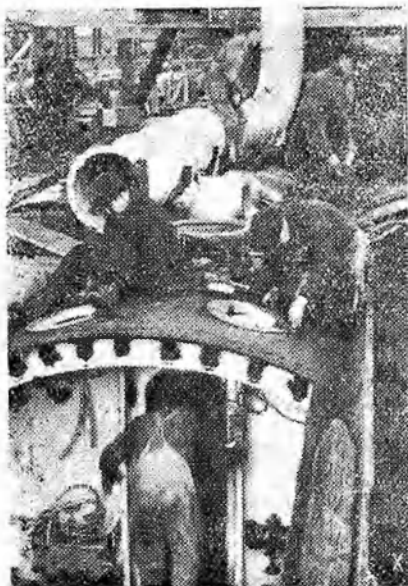
До гдето погледа стигалъ, откривала се само необятната, вѣчно вълнуващата се водна ширина, по която не се забелязвали очакванитъ очертания на нѣкакъвъ корабъ или бѣлитъ платна на нѣкой минаващъ на близо вѣтроходъ. Напусто радиотелеграфиста се намиралъ въ радиотелеграфната и непрестанно слушалъ за долавянето на нѣкое радиосъобщение.

Най-подиръ заловена била една радиограма, предадена отъ Нова Зе-

ландия, съ която се съобщавало за пленяването на група нѣмски моряци. Нѣмало съмнение, че това била обслужката на „Принцеса Цецилия“, следователно, дълго очакваната помощ и възможностъ за спасение отъ тоя осамотенъ островъ, невъзможно било вече да бжде осъществена.

Една заранъ, намиращиятъ се на върха на една висока палма наблюдателъ извикалъ съ радостенъ гласъ: „Забелязвамъ вѣтроходъ!“ Настанало оживление. Всички, свѣтнали отъ надежда погледи били устремени къмъ забелязания корабъ, който притежавалъ два стожера и съ добре издути отъ благоприятния вѣтеръ платна, бързо приближавалъ къмъ острова. Навѣрно корабътъ забелязалъ останкитъ на „Зееадлеръ“ и се насочилъ къмъ мѣстото на злополуката, за да спаси намиращитъ се на острова корабокрушенци.

Съ свѣткавична бързина билъ изработенъ твърде дързкъ планъ за завладѣването на вѣтрохода. За целта, шестъ души добре въоръжени моряци легнали и били скрити въ дъното на намиращата се въ лагуната гребна лодка. Други четирма гребци, облѣчени въ цивилно облѣкло, насочили лодката къмъ застаналия въ непосредствена близостъ на сушата французски вѣтро-



Въ печата често се оповестява за резултатнитъ действия на германскитъ подводници. На снимката се вижда усилената постройка на единъ нѣмски подводникъ.

ходъ „Лютекъ“, който, забелязвайки приближаващата лодка, спусналъ къмъ водната повърхностъ една вжжена стълба. Лодката бързо доближила и умѣло застанала на стената на вѣтрохода и шестимата въоръжени моряци пѣргаво се изкачили по вжжената стълба и скочили върху палубата на кораба, като насочили своето оржие къмъ слисаната услуга. Последната, изненадана отъ неочакваната поява на нѣмскитъ моряци, била изплашена и останала неподвижно по своитъ мѣста.

Въ следния мигъ французското знаме било снето. Обслужката на вѣтрохода, подъ заплахата на оржието била снета въ лодката и пренесена на брѣга, гдето останала да живѣе съ пленитъ 27 души американци. Останалитъ на сушата нѣмски моряци, напуснали селището на острова и били пренесени съ своитъ вещи на вѣтрохода, който билъ кръстенъ съ името „Фортуна“.

Командването на завладения вѣтроходъ било поето отъ мичманъ Клингъ. Съ трикратно, мѣчно „ура“ било издигнато германското военноморско знаме. Вѣтроходътъ разпъналъ всички платна и бързо се отдалечилъ отъ осамотения островъ.

Целта на така щастливо избавилитъ се отъ неволно пленничество нѣмски моряци била, минавайки покрай носъ Хорнъ, да насочатъ своя вѣтроходъ презъ Атлантическия океанъ, къмъ роднитъ пристанища.

Вѣтроходътъ, който билъ построенъ въ нѣмска корабостроителница се оказалъ мореходенъ и издържливъ. Той билъ използванъ за търговски цели и за снабдяване островитъ въ Тихия океанъ съ различни стоки. Въ товарнитъ помѣщения на вѣтрохода били складирани: дамско долно и горно облѣкло, чорапи, обуша, шапки, корсети, сапуни и различни парфюми. Освенъ тия дамски вещи намирали се още: различни консерви, картофи, шоколади, бисквити и сухи сладкиши.

„Фортуна“ развивала добра скоростъ и следъ едномесечно плаване изъ океана, достигнала на 4 октомври Велигденския о-въ, който билъ владение на неутралната южноамериканска държава Чили. Въ пристанището на острова вѣтроходътъ трѣбвало да се снабди съ вода и хранителни припаси. Населението на острова посрещнало гостоприемно нѣмскитъ моряци.

Следъ кратъкъ престой, запасенъ добре съ всичко за предстоящия дълъгъ пътъ къмъ родината, вѣтроходътъ вдигналъ котва и се от правилъ къмъ изхода на пристанището. Неочаквано обаче, силенъ ударъ разтърсилъ тѣлото на „Фортуна“. Една невидима и остра подводна скала, която не била означена въ съществуващитѣ морски карти, се врѣзала дълбоко въ стѣнитѣ на вѣтрохода. Върѣки извършенитѣ многократни опити, корабътъ не можалъ да се освободи отъ скалата и започналъ да се пълни съ вода. За втори пътъ моряцитѣ отъ „Зееадлеръ“ били принудени да напуснатъ своя корабъ и то въ тоя мигъ, когато отплували отъ последното пристанище, за да се насочатъ къмъ далечното свое отечество.

Товарътъ на вѣтрохода билъ пре-

несенъ на брѣга. Както губернаторътъ, така и поселницитѣ на острова указали радушно гостоприемство на корабокрушенцитѣ. Отново групата нѣмски моряци зачакала търпеливо възможността и случая да се завърнатъ въ своята родина.

Едва следъ четири месеченъ престой на острова, въ пристанището на последния пристигналъ единъ чилски вѣтроходъ, който пренесълъ нѣмскитѣ моряци въ Чили.

Когато вѣтроходътъ се завърналъ въ своето изходно пристанище на Чили, той билъ радушно посрещнатъ отъ намиращата се тамъ нѣмска колония мъже и жени, сбрали се да поздравятъ германскитѣ моряци. Обградени отъ грижитѣ и аниманието на своитѣ сънародници, нѣмскитѣ моряци, двадесетъ и осемъ души на брой, останали въ

Чили до свършването на войната.

Всички се завърнали въ своето отечество съ исклучение на корабния лѣкаръ, който, съ научаването за погрома въ родината, получилъ сърдеченъ ударъ и се повалилъ мъртавъ.

Неговиятъ осамотенъ гробъ останалъ въ далечната и чужда земя, подобно на останкитѣ отъ „Зееадлеръ“ при кораловитѣ скали на островъ Мопелия.

Така завършили своята дейность храбритѣ нѣмски моряци отъ корсарътъ „Зееадлеръ“, дейность, включена въ рамкитѣ на приказността и изпъстрена съ редици смѣли и на пръвъ погледъ невѣроятни подвизи.

край

Отъ нѣмски: Куюджуклиевъ

ДЕЙСТВИЯТА НА АНГЛИЙСКИЯ ПОДВОДНИКЪ „Б 11“

Наредъ съ смѣлитѣ действия на германскитѣ подводници презъ миналата свѣтова война, военноморския печатъ отбелязва сведенията на американския капитанъ Форстъ, относно проникването на английскитѣ подводници въ Дарданелитѣ и Мраморно море, което представлява една действително безсрашна дейность.

Първиятъ бригански подводникъ, който за пръвъ пътъ проникналъ въ Дарданелитѣ билъ подводникъ „Б 11“, построенъ презъ 1906 год. Въ началото на войната той билъ изпратенъ въ Гибралтаръ, следъ това пристигналъ въ пристанището на островъ Малта, а отъ тамъ се насочилъ за действие въ Бѣло море.

Действайки покрай турскитѣ брѣгове, малкиятъ подводникъ „Б 11“ получилъ задачата да проникне и извърши наблюдения въ Дарданелитѣ.

Презъ нощта на 12 срещу 13 декември 1914 год. единъ месецъ следъ първото обстрелване на дарданелскитѣ укрепления отъ бойнитѣ кораби на британския Сръдиземноморски флотъ, подводникъ „Б 11“ незабелязано приближилъ въ подводно състояние входа на Дарданелитѣ. Рано сутринта той се потопилъ и внимателно навлѣзалъ въ тѣснината. Следъ четири часово бавно и предпазително плаване на дълбочина 15 до 20 метра подъ водната повърхность, подводникътъ сполучилъ да се промъкне презъ миннитѣ заграждения и достигналъ въ близость на Чанакъ-Кале. Едва сега командирътъ на подводника решилъ да издигне морегледа и извърши оглеждането на пролива. Въ дѣсно отъ подводника билъ забелязанъ намиращъ се на котва предъ селището Чанакъ-Кале, голѣмъ боевъ корабъ, къмъ който „Б 11“ се

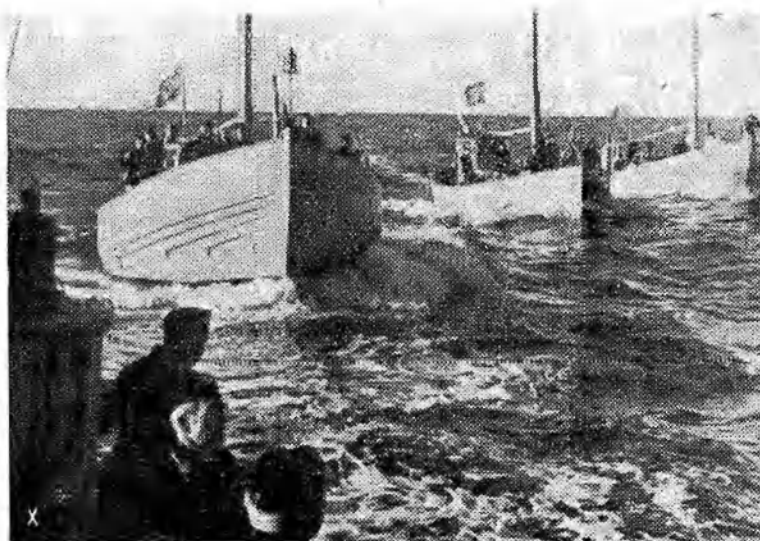
насочилъ за заемане благоприятна за атака позиция. Разстоянието до неприятелския корабъ било намалено на 600 метра. Подводникътъ наново издигналъ за кратко време морегледа и въ следния мигъ изстреляното торпедо полетяло къмъ своята цель. Следъ даването на торпедния изстрелъ, морегледътъ веднага билъ прибранъ и подводникътъ бързо се насочилъ къмъ изхода на Дарданелитѣ. Разнесълъ се тънтекъ на силенъ взривъ. Торпедото попаднало въ цельта. Издигайки предпазливо морегледа, командирътъ забелязалъ, че корабътъ потъвалъ съ кърмата си. Това билъ стариятъ турски боевъ корабъ „Месудие“ притежаващъ водоизмѣстване 9,250 тона. Обстрелванъ отъ брѣговата артилерия, „Б 11“ билъ принуденъ да се потопи на по-голѣма дълбочина.

Излизането на подводника отъ

Дарданелирѣ било много по-трудно и опасно отколкото промъкването въ водната тѣснина, защото той билъ преследванъ отъ множество малки противникови бойни единици, а брѣговата артилерия не позволявала извършването на опитъ за изплаване на малка дълбочина. Борейки се съ силнитѣ подводни течения, подводникътъ често пъти се застоявалъ почти на едно мѣсто, движейки се предпазливо между подводнитѣ опасности.

Едва следъ деветъ часово опасно подводно плаване, „Б 11“ сполучилъ успѣшно да се измъкне отъ тѣснината и се отправилъ за своето упорно срѣдище, гдето билъ посрещнатъ тържествено, защото тамъ вече били известени за извършения отъ малкия подводникъ смѣлъ подвигъ.

Преведе: Я. П. Яковъ



Германска миночистачна флотилия



МОРСКИ ВЕСТИ

Дейността на американските корабостроителници

Съединеният щати притежават 8 държавни и по-вече от 23 частни корабостроителници, намиращи се изключително по бреговете на Атлантическия океан. Само една от държавните корабостроителници е устроена на брега на Тихия океан.

Съгласно съществуващите сведения, дейността на всички американски корабостроителници през 1940 год. била значително увеличена, най-вече поради получените многобройни поръчки за американския военен и търговски флот.

На 1 март 1940 г. въ американските държавни и частни корабостроителници се намирили въ постройка следните бойни кораби:

8 лин. кор. съ водоизм.	300,000 тона
2 самолетносача	40,000 "
6 кръстосвача	40,000 "
14 подводника	20,125 "
30 изстрѣбителя	46,040 "
1 минопоставачъ	6,000 "
2 миночистача	1,400 "
6 голѣми спом. кораба	51,950 "
4 малки спом. кораба	6,600 "
3 мореходни влѣкача	3,450 "
4 преслед. на подводници	1,600 "
19 торпедни лодки	2,000 "

99 бойни кор. съ об. вод. 519,165 тона
Отъ строящите се линейни кораби два притежават водоизмѣстване по 45,000 тона.

За отбелязване е, че водоизмѣстването на американските торпедни лодки е 100 до 150 тона, до като другите държави притежават много по-малки торпедни лодки.

По отношение постройката на търговски кораби известно е, че на 1 януари 1940 год. въ различните американски корабостроителници се намирили въ градежъ кораби съ общо водоизмѣстване 1,230,259 бр. р. тона, разпределени по видъ, както следва:

105 парни кораба съ общо водоизмѣстване	817,092 бр. р. тона
65 моторни кораба съ общо водоизмѣстване	319,455 бр. р. тона
196 малки корабчета съ общо водоизмѣстване	93,712 бр. р. тона

366 кораба съ общо водоизмѣстване 1,230,259 бр. р. т.

Отъ тия кораби: 84 парни съ водоизмѣстване 675,100 тона и 36 моторни съ общо 267,400 бр. р. тона сж поръчани отъ държавната морска комисия и сж предназначени за обслужване въ време на война бой-

ния флотъ, а останалите 246 кораба: 21 парни съ водоизмѣстване 141,992 бр. р. тона, 29 моторни съ общо 52,055 бр. р. тона и всички по малки корабчета, принадлежатъ на частни корабоплавателни сдружения.

Отъ тия кратки сведения се установява, че държавата полага грижи и изразходва грамадни суми за подмладяване и увеличаване на търговския флотъ, който при бъдещите бойни действия ще бжде използванъ за снабдяването и подкрепата на военния флотъ. По-големата част отъ строящите се кораби сж наливни такива, предназначени за превозъ на течни горива.

Отъ строящите се търговски кораби 757,300 бр. р. тона сж товарни, 216,500 бр. р. тона наливни кораба за превозъ на течни горива, а останалите сж пѣтнически и съ друго назначение.

До началото на 1940 год. държавната морска комисия изработила планове и дала поръчката за постройката на всичко 141 търговски кораба съ общо водоизмѣстване 1,128,000 бр. р. тона, стойността на които възлиза на 324,500,000 долара (26,285,000,000 лева).

Всички тия търговски кораби се намиратъ въ постройка изключително въ частните корабостроителници.

Презъ течение на миналата година били заложени въ постройка нови търговски кораби, така, че къмъ 1 ноември общото водоизмѣстване на строящите се кораби възлизало на 1,600,000 бр. р. тона.

Тая усилена дейностъ на американските корабостроителници и претрупаността на дадените поръчки, предизвикали да бждатъ възстановени и подновятъ своята работа множество нови корабостроителници.

Презъ миналата година, корабостроителниците завършили строежа на кораби съ общо водоизмѣстване около 500,000 бр. р. тона. Предполага се, че тонажътъ на новопостроените търговски кораби презъ настоящата година ще възлиза на 600,000 бр. р. тона, съ което ще се постигне значително увеличение тонажа на американския търговски флотъ.

Увеличението на американския военъ флотъ.

Съгласно получените отъ французски източници данни, установява се, че главното командване на Съединеният щати изработило строителна морска програма, споредъ която

ще бждатъ създадени два океански флота и бждатъ построени множество нови бойни кораби. Следъ завършване постройката на тия бойни единици, Съединеният Щати ще разполагатъ съ най-мошния военъ флотъ въ свѣта състоящъ се отъ: 35 линейни кораба, 20 самолетносача, 88 кръстосвача, 378 изстрѣбителя и 180 подводника.

Предвижда се постройката на новите бойни единици, стойността на които възлиза на 10 милиарда долара (около 81,350,000,000 лева), да бжде напълно завършена презъ 1946/47 год.

Като се вземе предвидъ броятъ на намиращите се въ настоящо време въ строя и въ постройка бойни кораби, установява се, че съгласно програмата, предстоящо е залагането въ строежъ на следните нови бойни единици: 12 линейни кораба, 13 самолетносача, 45 кръстосвача, 130 изстрѣбителя и 66 подводника.

Въ тая строителна морска програма не е предвидена постройката на спомагателни и др. кораби, необходими за дейността на всеки военъ флотъ.

Тоя гигантски планъ за увеличение на американския военъ флотъ нагледно установява голѣмото значение, което има морската мощъ за всѣка опираща на море държава.

Разширение корабостроителницата въ Рубинскъ

Съществуващата руска корабостроителница въ Рубинскъ „Волдарски“ ще бжде разширена и подобрена до степенъ, да бжде една отъ най-големите корабостроителници въ Русия за постройката на рѣчни кораби.

Доковете на корабостроителницата ще бждатъ разширени и ще притежаватъ възможността за постройката на рѣчни кораби съ дължина до 120 метра. Освенъ това, строителницата ще разполага съ нова и усъвършенствувана ковачница и дърводѣлна. До сега, за извършване на разширението била отпусната сумата 32 милиона рубли (около 704 милиона лева).

— Въ корабостроителницата на Амстердамъ били спуснати на вода новопостроените холандски товаропѣтнически кораби „Суматра“ и „Целебесъ“ притежаващи товароподемностъ 11,50 тона. И двата кораба сж мотопѣтни.

Деветдесет годишнината на подводника

Преди деветдесет години, на 1 февруари 1851 год., въ 9 часа сутринта въ германското пристанище Килъ било извършено първото пробно плаване на построения от инженеръ Вилхелмъ Бауеръ подводникъ. Заедно съ двама доброволни сѣжжтника, Вилхелмъ Бауеръ влѣзалъ въ малкия подводникъ за извършване на първото плаване подъ водата.

Разбира се, че този първи подводникъ ималъ слаби стени и не притежавалъ никакви уреди и сръдства за сигурността на хората, затворени въ неговата черупка. Въ присъствието на многобройни зрители, подводникътъ тържествено отплувалъ отъ Килското пристанище въ залива за извършване потопяването си подъ водата.

Малкиятъ корабъ два пѣти се потопилъ и изгубилъ въ водитъ на залива и сполучливо изплавалъ отново на водната повърхност. Но когато подводникътъ за трети пѣтъ изчезналъ подъ водата, не можалъ да издържи на голѣмото водно налѣгане, помпите за изхвърляне на водата отъ наводнителните помѣщения престанали да работятъ и той останалъ на морското дѣно на дълбочина 15 метра. Все пакъ Бауеръ не изгубилъ присъствие на духа. Чрезъ съответните кранове и отвѣрстия той пусналъ въ подводника толкова вода, колкото било необходимо за уравновесяване на външното налѣгане на пластове водата съ вътрешното налѣгане. Следъ това той ималъ вече възможността лесно да отвори капака на входника служащъ за влизане въ кораба и тримата подводни пѣтници, изтласкани отъ намиращиятъ се въ подводника въздухъ, били изхвърлени на повърхността.

Приготвленията и извършените опити за спасяването храбрият инженеръ и неговите сѣжжтници продължили твърде дълго време и едва следъ петъ часа, тримата могли да се завърнатъ въ Килското пристанище.

Подводникътъ останалъ на мѣстото, гдето потъналъ. Презъ 1887 г., при разширяването на пристанището билъ намѣренъ и извлѣченъ и подводникътъ на Бауеръ. Днесъ той се намира въ голѣмия морски музей въ Берлинъ.

Съобщава Я. П. Янковъ

Постройката на рѣчни кораби за Русия

Съгласно сключената въ последно време стопанска спогодба между Русия и Унгария, предвидено било, за засилване на търговските съоб-

щения между двете държави, въ унгарските корабостроителници да бъдатъ построени множество рѣчно-морски кораби.

Плановѣтъ за постройката на корабитѣ били одобрени отъ руското правителство.

Корабитѣ ще бъдатъ построени въ корабостроителницитѣ Ганцъ въ Будапеща. Освенъ това, на Русия ще бъдатъ предадени и строящитѣ се два кораба, предназначени за едно унгарско корабоплавателно сдружение.

Постройката на товарни кораби въ Япония

Поради оживеното японско корабплаване и използване на товарните кораби за обслужване действащитѣ въ Китай войски, правителството, съгласно съществувашитѣ въ чуждестранния печатъ сведения, взело необходимитѣ мѣрки за усилената постройка на нови товарни кораби и увеличение състава на търговския флотъ. Въ настояще време Япония разполага съ търговски кораби притежаващи общъ тонажъ 5,600,000 бр. р. тона. Следствие голѣмата нужда, предимно отъ товарни кораби, почти всички японски корабостроителници получили нареждането за постройката изключително на превозни кораби съ огледъ, до 1942/43 година японскиятъ търговски флотъ да бъде увеличенъ на 7,500,000 тона.

Като се има предвидъ, че работоспособността на съществувашитѣ въ настояще време корабостроителници възлиза на 800,000 тона годишно, установява се, че това увеличение тонажа на търговския флотъ въ тоя кратъкъ срокъ време, ще бъде напълно осъществимо.

Постройката на линейни кораби

Съгласно сведенията въ чуждия печатъ, Англия притежава въ постройка линейнитѣ кораби: „Lion“, „Temeraire“, „Howe“, „Ansepe“ № 5 и № 6, всичко 6 кораба.

Съединенитѣ щати — 10 линейни кораба.

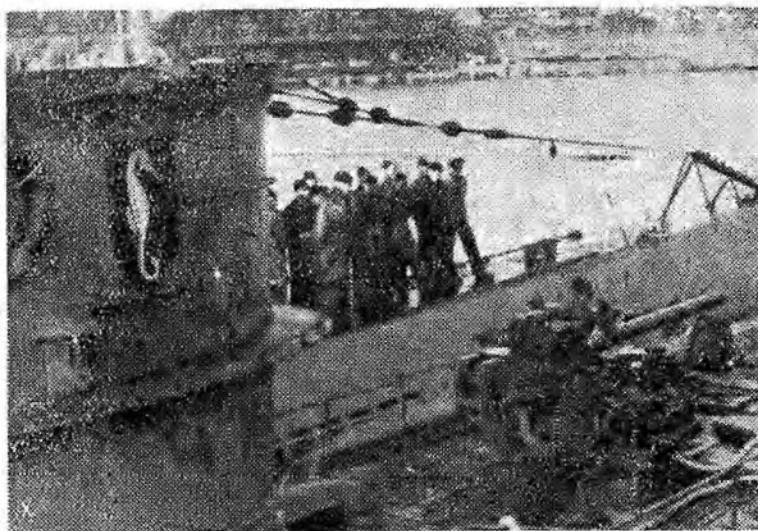
Япония притежава корабитѣ: „Zui-kaku Nisshin“ № 3, № 4, № 5, № 6, № 7 и № 8, всичко осемъ единици.

Германия — „Deutschland“, „Friedrich der Grosse“, „Hindenburg“, „Machenzan“ и французскиятъ „Clemenceau“, а Италия двата линейни кораба „Roma“ и „Impero“.

Като се направи кратко пресметане на общия брой на линейнитѣ кораби, въ строя и въ постройка, на Англия и на Съединенитѣ щати отъ една страна и на Япония, Германия и Италия отъ друга, установява се, че първитѣ две ще разполагатъ съ 50, а държавитѣ отъ трестранния пактъ общо съ 37 линейни кораба.

Корабоплаването край китайскитѣ брѣгове

Съгласно сведенията помѣстени въ японскитѣ вестници, корабоплаването край китайскитѣ брѣгове се извършва изключително съ японски търговски кораби, принадлежащи на двете корабоплавателни сдружения „Toa Raiun“ и „Sino-Japanese China Steamship Co“. Първото сдружение притежава основенъ капиталъ отъ 73 милиона иени и разполага съ 95 кораба съ общо водоизмѣстване 144,456 бр. р. тона. Половината отъ капиталитѣ на второто сдружение принадлежатъ на китайски акционери и по-голѣмата частъ отъ корабитѣ, обслужващи съобщенията между пристанищата, сѣ китайски.



Следъ завръщането си отъ далечно бойно действие, нѣмскитѣ подводници се нуждаятъ отъ бързи подтягания и приготовления за новъ походъ. Снимката представлява завърналъ се въ пристанището германски подводникъ въ подготовка за новъ походъ

МОРСКА ЛИТЕРАТУРА



Б У Р Я

Свѣтковици раздираха небесата. Ревѣше океана. Грамаднитѣ пѣнсти вълни се разбиваха въ скалистия брѣгъ... Стариятъ фаропазачъ загрижено наблюдаваше отъ високата кула стихийната буря... Много свѣтковици, много бури бѣше гледалъ стариятъ морякъ и нито веднѣжъ сърцето му не бѣше се свиало така безпокойно, както сега. Тая страховита буря, този заглушителенъ ревъ на океана отправяха съ тѣга мисълта, нѣкжде далечъ всрѣдъ бушуващитѣ води, гдето ведно съ този гнѣвъ на природата, се развихряше бурята на войната, буря страшна и неумолима, чийто ревъ бѣше предсмъртенъ вѣкъ и чийто свѣтковици излитаха като победенъ огънь отъ стоманената коса на смъртта...

Тамъ, нѣкжде далечъ всрѣдъ просторнитѣ води на океана се намираще единъ боенъ корабъ, на който служеха двата му скъпи сина; едничката му радостъ и утѣха въ свѣта, които Отецеството бѣ призвало въ бранъ за честъ и правда. Старецътъ мълкомъ си задаваше въпроси: „Какво ли правятъ тѣ сега? Кжде ли странства въ тая буря тѣхниятъ боенъ корабъ? Не водятъ ли бой всрѣдъ тоя кипѣжъ на океана и да ли не сж въ опасностъ?“

Колко силно обичаше стариятъ и самотенъ морякъ своитѣ синове! Следъ смъртта на любимата му другарка, тѣ бѣха едничката му радостъ и утѣха въ свѣта. Много грижи, много усилия и старание употребѣ стариятъ морякъ, за да отгледа свиднитѣ си рожби и възпита своитѣ синове като добри и опитни моряци, притежаващи безкрайна обичъ къмъ морето и Родината. Всѣки жжъ отъ този дивенъ и самотенъ брѣгъ, всѣка крайбрѣжна скала, излъчваха редица мили спомени, които подслаждаха еднообразния животъ на фаропазача... Блаженна усмивка озари лицето на стария баща и той се облегна въ стената на каменната кула, като устреми погледъ далечъ въ бурния просторъ и забрави грохота на бурята...

Напразно ревѣха вълнитѣ, напусто блѣстѣха свѣтковицитѣ по небото и пороенъ дъждъ, придруженъ отъ бѣсниятъ вой на вѣтъра яростно шибаше въ стѣклата, предъ самитѣ очи на моряка, ала тѣ не виждаха нищо. Просълзени отъ умиление и тѣга, тия блѣснали отъ странна ми-

сльъ очи съзираха нѣкжде далечъ, друга омайна, красива картина, въ която нѣмаше буря, а слънце, много слънце и радостъ...

Въ сжщото това време, далечъ, всрѣдъ разпѣненитѣ води на океана подъ блѣсъка на свѣтковицитѣ, единъ нѣмски боенъ корабъ водѣше упоритъ и неравенъ бой съ нѣколко неприятелски единици, които ненадейно го бѣха обкржили. Като достоенъ боецъ, нѣмскиятъ кръстосвачъ полагаше усилия да се измъкне отъ огнения кржгъ на своитѣ противници. Върху тоя нѣмски корабъ се намираща двамата храбри синове на стария морякъ, братята Хансъ и Ерихъ. Въпрѣки тежкото положение, въ което се намараше кораба, двамата братя чевръсто обслужваха едно отъ орждията и непрекъснато изпращаха снарядъ следъ снарядъ къмъ неприятелскитѣ кораби. Командирътъ на кръстосвача съ ледено спокойствие даваше своитѣ заповѣди и съ ловки маневри се стремѣше да измъкне кораба отъ огнения обржчъ. Неприятелътъ упорито сипѣше своя съсрѣдоточенъ огънь и на всѣка цена искаше да срази кръстосвача. Бурята продължаваше да бѣснѣе, а огромнитѣ вълни люлѣяха сражаващитѣ се кораби и затрудняваха точната стрелба. Съ зловещъ вой снарядитѣ непрекъснато прелитаха и подобно на градушка, падаха около нѣмския кръстосвачъ, като издигаха високи прѣски вода. Неприятелски снарядъ попадна въ срѣдната кула като извади дветѣ орждия и обслугата имъ отъ строя. Обаче и неприятеля понесе тежки загуби. Единъ отъ корабитѣ му, обхванатъ отъ пламъци се отдалечаваше вече отъ полесражението. Хансъ и Ерихъ тържествуваха отъ своя успѣхъ и съ радостни викове насочиха стрелбата къмъ следващия противниковъ корабъ. Обляни въ потъ, двамата братя продължаваха своята дейностъ, като съ неотслабваща бързина продължаваха да пълнятъ орждието и да разпѣнятъ огнени поздравѣ съ врага. Неравната борба продължаваше. Смръчаваше се. Надъ кипящиятъ

океанъ се спущаше вече тъмното було на нощта. Моряцитѣ бѣха радостни, че тѣхния корабъ достойно изнесе ожесточеното сражение и подъ прикритието на нощта, щѣше да успѣе да се искубне отъ вражеския огненъ обржчъ. Въ тоя мигъ обаче, единъ неприятелски снарядъ, последниятъ който бѣ даденъ отъ вражеската бойна линия, съ трѣсъкъ се стовари върху орждието на двамата братя и ги обви въ пламъкъ и черенъ димъ. Когато димътъ се разпрѣсна, върху галубата лежаха вече дветѣ разкжсани мъртви тѣла на храбритѣ моряци.

На следниятъ день, стариятъ фаропазачъ, съ натъжжено сърдце и потънали въ сълзи очи, поставяше черно знаме върху малката си кжщичка, сгушена въ зеленината около самотния фаръ. Следъ това той бавно се искачи върху фаровата кула и зарея тѣженъ погледъ въ далечината. Океанътъ бѣше вече тихъ и спокоенъ. Слънцето, което клонѣше къмъ залѣзъ, прашаше своитѣ последни лжчи, които позлатяваха спокойнитѣ води и блѣлитѣ чайки, които палаво се гонѣха въ въздуха. Картината бѣше мила и красива, но тя бѣ далечъ отъ очитѣ на стария морякъ. Предъ тѣхъ се разкриваше нерадостната картина на тѣжна, самотна есенъ... Защото сега той бѣше съвършено самичкъ, безъ свои близки въ свѣта. Тежка мжка и сълзи изпълваха башинската му душа. Дълбока въздишка се изтрѣгна отъ старческитѣ гърди и нѣколко едри и горещи сълзи се стекоха по бузитѣ и потънаха въ посивялата му брада. Бащата плачеше за свзитѣ синове....

Лекъ вѣтрецъ развѣя издигнатото върху кулата народно знаме. То изплюща и привлѣче насълзенитѣ очи на стареца. Тѣ се спрѣха съ благоговение и гордостъ върху него. Стариятъ морякъ бързо изтри съ ржка сълзитѣ си, впери гордъ и замечтанъ погледъ въ далечината и промълви съ подбодренъ гласъ: „Нека Богъ ви прости, мили деца! Спете спокойно вѣчнитъ си сънь! Тежка е скръбта ми, но азъ съмъ гордъ, че вие достойно изпълнихте своя дългъ и умрѣхте за своята обична и скъпа Родина!“

Нарцисъ



СЪВРЕМЕННАТА „МАРИЯ ЧЕЛЕСТЕ“

„Мария Челесте“ бил един тайнствен вѣтроходъ, който на 13 декември 1872 год. бил забелязанъ на 400 мили отъ Азорскитѣ острови да плава съ добре опѣнати отъ вѣтъра платна, обаче безъ никакъв човѣкъ на палубата. Корабътъ плавалъ съвършено самъ въ океана и на времето билъ обвитъ отъ булото на тайнствеността. Сждбата на „Мария Челесте“ дълго време била загадка за човѣчеството.

Въ настоящата война, нѣмски и стражни кораби забелязали да плава осамотено въ Северно море единъ търговски корабъ, напълно изоставенъ отъ своята обслуга. По тоя поводъ, единъ отъ нѣмскитѣ моряци разказва следното за тая съвременна „Мария Челесте“:

„Службата на намиращатъ се на позиция, далечъ отъ брѣговетѣ стражни кораби е твърде тежка, отговорна и опасна. Пъплещи подобно на костенурки, съ скоростъ отъ 3 мили въ часъ (около 5.5 клм.), стражнитѣ корабчета се клатушкатъ денонощно изъ опредѣленитѣ имъ водни райони, като наблюдаватъ за появяването, движението и действието на неприятелскитѣ бойни кораби.

Особено опасна и нерадостна е службата на моряцитѣ отъ тия малки корабчета въ днитѣ, когато бушува буря и развълнуваното море е осѣяно съ множество плаващи мини. Тогава стражнитѣ корабчета иматъ задължението внимателно да провѣрватъ своя воденъ районъ и обезвредяватъ чрезъ взриваване всѣка забелязана мина, откъсната отъ своята котва и плаваща по водната повърхност.

При стихването на една подобна буря, на 1 августъ 1940 год., двата германски стражни кораба „Х“ и „У“ се намираха на позиция северно отъ Хорнс-Рифъ, почти по срѣдата на Северното море. Намиращитѣ се въ нощна стража моряци се радваха вече на настѣпващия денъ и успокоението на морето.

Нсочаквано наблюдателя съобщи, че напредъ и въ дѣсно забелязва търговски корабъ. Всички далекогледи се насочиха къмъ съобщеното мѣсто, гдето въ дрезгавината на настѣпващия денъ бѣха забелязани неяснитѣ очертания на боядисанъ съ свѣтла боя търговски корабъ съ една димна трѣба, който се движеше въ североизточно направление. Следъ продължително наблюдение се установи, че корабътъ се движи съ твърде малка скоростъ и дава видъ, че отъ време на време намалява скоростта и преустановява съвършено своето движение.

Това странно държание на кораба предизвика нашитѣ корабчета да приближатъ внимателно и го разгледатъ отъ близко разстояние. Въ продължение на двадесетъ минути тайн-

ствениятъ корабъ бѣ наблюдаванъ внимателно. Може би бѣше английски минопоставачъ? По палубата му не се забелязваше никакъв човѣкъ.

Въ пълна бойна готовностъ ходихме откъмъ кърмата на тайнствения корабъ и забелязахме, че лодъчнитѣ висилки сж извити извънъ стенитъ на кораба, а вжжета за спущане на спасителнитѣ лодки сж свободно отпуснати и допиратъ до самата вода, обстоятелство, което доказваше, че поради нѣкаква важна причина, обслугата била принудена да спусне лодкитѣ и бързо да се отдалечи.

Когато двата стражни кораба бѣха вече въ непосредствена близостъ, готови да действатъ при всѣки непредвиденъ случай, можа да се установи, че върху кърмата продължаваше да се развѣва норвежкото знаме. Сжщото бѣ изобразено върху стенитъ на кораба, чиито надстройки бѣха боядисани съ чиста бѣла боя. Корабътъ носѣше името „Норжъ“, бѣ наклоненъ на дѣсто и имаше около 10°—12° страниченъ наклонъ.

Естествено, че трѣбваше да бждемъ предпазливи. Може би корабътъ представляваше нѣкаква примка? На нашитѣ многократни викове никой не отговори. Тогава отъ стражния корабъ „Х“ спуснаха на вода една гумена лодка, чрезъ която единъ подофицеръ и двама моряка, въоръжени съ пистолети и ръчни бомби, се отпавиха предпазливо и изкачиха върху кораба. Сжщото бѣ сторено и отъ стражния корабъ „У“. Следъ внимателно оглеждане се установи, че машинното и огнярно отдѣления сж пълни съ вода, която продължава да навлиза, следователно, корабътъ бавно потъваше.

Изпратени бѣха още нѣколко души моряци съ задача, да се пренесътъ възможнитѣ ценности и материали, които се намираха въ потъващия корабъ като: консерви отъ хранителни припаси, корабоплавателни инструменти и пособия, корабнитѣ книжа и разнитѣ други използвани корабни съоръжения. Норвежкото кърмово знаме бѣше смѣнено съ нѣмското военно-морско такова. Въ това време надъ корабитѣ се появи единъ отъ нашитѣ разузнавателни водосамолети.

Започна се усилената работа по пренасянето на различнитѣ използвани материали и вещи. Моряцитѣ измъкнаха отъ вжтрешнитѣ помѣщения на кораба хранителни припаси, кафе, консервирани плодове и др. материали, които бѣха натоварени на гумени лодки и се пренесоха на стражнитѣ кораби. На три пѣти добре натоваренитѣ лодки отиваха до своитѣ кораби и изпразваха своитѣ товари. Следъ като се установи обаче, че голѣма частъ отъ намѣренитѣ материали

още не бѣ пренесена, наложи се стражнитѣ кораби да се опитатъ, въпрѣки вълнението да приближатъ и застанатъ на стена на потъващия корабъ. Стражниятъ корабъ „У“ сполучи да извърши това и получи изкривяване на страничния предпазителенъ поясъ, а корабътъ „Х“ застана въ непосредствена близостъ на разстояние единъ хвърлей. Тогава върху палубата на малкия корабъ заваля градъ отъ консервени кутии, малки човалчета, бутове пушено месо, а сжщо и кжсове сапунъ, тютюнъ, кутии съ цигари и др. Само обемиститѣ и тежки предмети трѣбваше да бждатъ пренасяни съ лодкитѣ.

Въ дванадесетъ и половина часа, прехвърлянето на предметитѣ и материалитѣ бѣше привършено. Подадени бѣха дебели вжжета и стражнитѣ кораби се опитаха да взематъ на влѣкало потъващия корабъ и го отведатъ въ близкото пристанище, обаче това не бѣ възможно, тъй като корабчетата притежаваха машини съ малка мощностъ.

Едва на следния денъ заранѣта, като последица на нашето радиосъобщение пристигна влѣкача „Атлантикъ“, който взе на влѣкало норвежкия корабъ.

Установено бѣше, че корабътъ бързо билъ напуснатъ отъ своята обслуга, за което свидетелствуваха сждоветѣ и чиниитѣ съ храна, чашитѣ, вилицитѣ и ножоветѣ, които се намираха върху маситѣ въ столовата. Въ готварницата се намираха наполовина изпеченитѣ сладкиши отъ яйца. Въ корабния пжтеви дневникъ бѣха нанесени курсоветѣ на кораба, резултатитѣ отъ наблюденията и другитѣ данни за 26 юни 1940 год. Съгласно корабнитѣ книжа се установи, че корабътъ билъ натоваренъ съ 5,800 тона каменни вжглища и се намиралъ на пжтъ отъ Хамабургъ за Ротердамъ. Какъ е дошелъ тогава, безъ всѣкакъв човѣкъ на палубата, въ водния районъ северно отъ Хорнс-Рифъ? Загадка, подобна на тая съ „Мария Челесте“.

Едва въ последствие, когато корабътъ билъ изваденъ на докъ въ пристанището на Хамабургъ, се разгадала тайната. Въ вжтрешността му било намѣрено едно невзривало се торпедо, което пробило стенитъ на кораба въ областта на машинното и огнярно отдѣления, които започнали да се пълнятъ съ нахлуващата отъ причинената пробойна вода. Вѣроятно отъ вида на торпедото, обслугата била обхваната отъ панически страхъ и бързо напуснала кораба, който, изоставенъ на произвола на сждбата, бѣ намѣренъ отъ нашитѣ стражни кораби“.

Отъ нѣмски: Куюджуклиевъ

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,
тржби 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. Пристанищни 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.