

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЪ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХЪ.

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

2208 Тукъ — Градската библиотека
Добринъ Василъ

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

ДВУСЪДМИЧНИКЪ ЗА МОРИКА ПРОСВЪТА И ОБНОВА

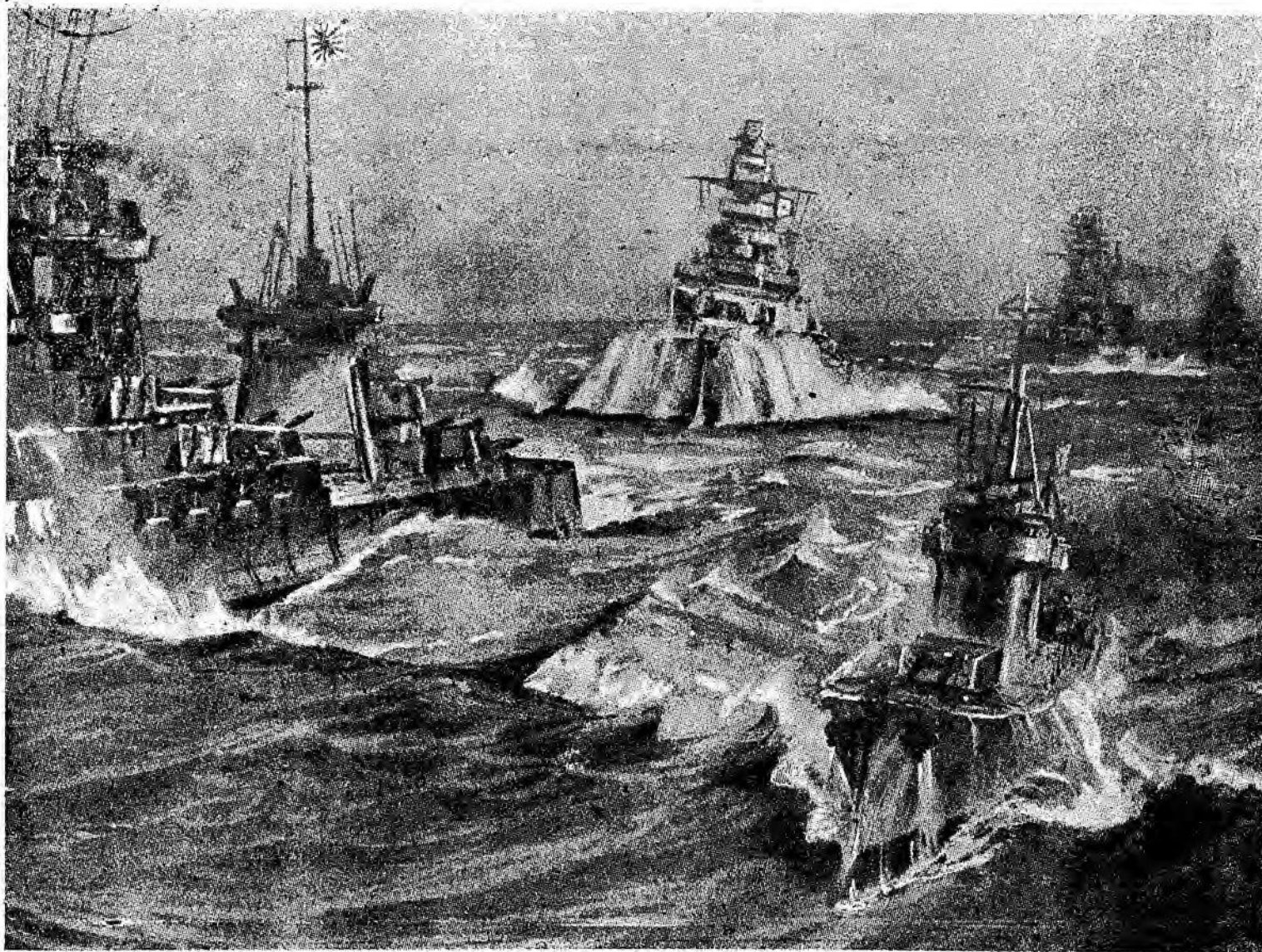
ДЪКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ

Година VIII.

Варна 15. май 1942 год.

Брой 168.

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



Линейниятъ корабъ „Хиуга“.

Линейниятъ корабъ „Муту“.

Линейниятъ кораби: „Нагато“ и „Изе“.

Изстрѣбителътъ „Каваказе“

КАЛЕНДАРЪ НА
„МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“

— На 3 април 1915 год. турският флотъ се появилъ предъ Одеса и завързалъ сражение съ рускитъ бойни кораби.

Презъ време на сражението турскиятъ кръстосвачъ „Меджидие“ се взривалъ на заградна мина и потъналъ. Обслужката била спасена отъ другитъ турски кораби.

— На 4 април 1941 год. нѣмски подводници атакували единъ силно охраняванъ английски корабенъ керванъ, отъ който успѣли да потопятъ кораби: възлизащи на 58,000 бр. р. т.

— На 5 април 1915 год. една ескадра френски бойни кораби обстрелвала съ своитъ оржиди турското пристанище въ Бѣло море—Смирна.

— На 5 април 1941 г. нѣмскитъ подводници потопили отъ сѣщия керванъ 48,000 бр. р. тона кораби. Общо за двата дена били потопени 18 английски кораба съ общо 106,000 бр. р. тона.

— На 9 април 1941 год. американскитъ вестници съобщили, че Югославия отсжила на Англия своитъ търговски кораби. Въ американскитъ пристанища се намирали 20 сръбски търговски кораба възлизащи общо на 100,000 бр. р. т. които били задържани за обслужване английското корабоплаване.

— Презъ нощта на 12 срещу 13 април 1904 год. Японски кораби успѣли да поставятъ минно заграждане предъ Владивостокъ.

На следния денъ шесть руски военни кораба излѣзли въ открито море и се натъкнали на минното заграждане. Флотилзоаодачниятъ корабъ „Петропавловскъ“ се взривалъ на мина и потъналъ въ течение на нѣколко минути заедно съ адмиралъ Макаровъ и обслужката си отъ 621 човѣка. Така сѣщо и линейниятъ корабъ „Победа“ се натъкналъ на мина и получавки тежка повреда, едва успѣлъ, влаченъ отъ другъ корабъ, да се прибере въ пристанището.

— На 15 април 1912 год. потъналъ въ Атлантически океанъ, следствие сблъскването съ ледена планина, грамадниятъ английски презокеански корабъ „Титаникъ“. Корабътъ извършвалъ първото си пътуване до Америка. Съ „Титаникъ“ загинали множество пътници и моряци отъ обслужката му. На времето загиването на презокеанския колосъ се считало, като една твърде голѣма злополука.

— На 15 април 1915 год. английскиятъ подводникъ „Е 45“, при опитъ да премине презъ Дарданелитъ за

тилерия, поради което билъ принуденъ да се изхвърли на брѣга и билъ взриванъ отъ собствената си обслужка.

На 15 април 1941 год. билъ потопенъ отъ подводникъ, английскитъ кръстосвачъ „В. adventure“, притежаващъ водонизмѣстване 3,450 тона. Кръстосвачътъ билъ охрана на единъ корабенъ керванъ.

— Презъ нощта на 17 срещу 18 април 1941 год. единъ италиански корабенъ керванъ въ Сръбиземно море, превозващъ различни материяли за пристанищата на Северна Африка, билъ атакуванъ отъ английски бойни кораби. Завързало се сражение съ охраняващитъ керванъ италиански торпедоносци, въ резултатъ на което били потопени единъ италиански торпедоносецъ и два превозни кораба.

— На 23 април 1918 год. презъ нощта, английски морски сили извършили действие срещу Зебрюге въ Фландрия съ задача, чрезъ потопяване на стари кораби, да задръстатъ входоветъ на пристанището и попрѣчатъ на нѣмскитъ подводници, използвайки Зебрюге за опорно сръдище, да излизатъ въ открито море. Англичанитъ действително успѣли да са м о потопятъ кръстосвачитъ „Thetis“, „Unterprub“ и „Urhig-nie“ като стоварили и въоръжени моряци на възлоломната стена, обаче, въпрѣки това, задръстването не сполучило напълно.

— На 23 април 1941 год. единъ нѣмски подводникъ атакувалъ и потопилъ английския спомагат. кръстосвачъ „Rairut-pa“, притежаващъ 16,664 бр. р. тона.

— На 26 април 1941 год. нѣмски моряци, използвайки малки плавателни сръдства, успѣли да завладеятъ грцкия островъ въ Бѣло море Лемносъ.

— На 27 април 1916 год. презъ нощта австро-унгарския подводникъ „У 15“ потопилъ француския брониранъ кръстосвачъ „Леонъ Гамбета“, съ потъването на който загинали 742 души отъ обслужката.

— На 27 април 1941 год. германското главно комендане на въоръженитъ сили съобщило за загубата на двата подводника командвани отъ капитанъ-лейтенантъ Кречмеръ и лейтенантъ Шепке.

Часть отъ обслужката на потопенитъ подводници, между която и капитанъ-лейтенантъ Кречмеръ били взети въ пленъ и отведени въ Англия.

Капитанъ-лейтенантъ Кречмеръ, презъ време на действието си срещу врага потопилъ чрезъ командвания отъ него подводникъ три изстрѣбителя и общо 313,611 бр. р. тона неприятелски кораби, между които и британскитъ спомагателни кръсто-

П О Щ А

Уредничеството на вестника благодарно за следнитъ получени дарения:

1. Василь З. х. Златановъ, гр. Ст. Загора 100 лв.
2. Руси Симеоновъ, отъ с. Раданъ-войвода, Новопазарско 50 лв.
3. Върбанъ Ст. Върбановъ, отъ гр. Варна 50 лв.
4. Борисъ Николовъ, отъ гр. Варна 50 лв.
5. Иванъ Кериковъ, отъ г. Хитрино, Шуменско 50 лв.
6. Димитъръ И. Бакържиевъ, гр. Карлово 50 лв.
7. Димитъръ Н. Недѣлчевъ, отъ с. Екрене, Бачишко 50 лв.
8. Георги Стефановъ, отъ с. Др.-войвода, Никополско 50 лв.
9. Николай М. Калѣпчиевъ, отъ гр. шуменъ 30 лв.
10. Василь Г. Пелтековъ, отъ гр. Девинъ 30 лв.
11. Гутьо Михайловъ, отъ гр. Шуменъ 30 лв.
12. Илия Петровъ Балдевъ, с. Шабла, Балчишко 30 лв.
13. Игнатъ Хараламбиевъ, отъ гр. В. Търново 25 лв.
14. Георги Бобчевъ, отъ гр. Шуменъ 20 лв.
15. Митко Л. Филиповъ, отъ гр. Търново 20 лв.
16. Богомилъ Николовъ, отъ гр. Шуменъ 20 лв.
17. Добромиръ Г. Илиевъ, отъ гр. Шуменъ 20 лв.
18. Стефанъ Халачевъ, отъ с. Свобода, Чирпанско 20 лв.
19. Стефанъ Ив. Бакаловъ, отъ гр. Шуменъ 20 лв.
20. Павелъ Антоновъ, отъ гр. София 20 лв.
21. Хараламби М. Николовъ, отъ гр. София 20 лв.
22. Величко Т. Данаиловъ, отъ гр. Търново 10 лв.
23. Иванъ Ц. Стояновъ, отъ с. Дълбокъ-долъ, Троянско 10 лв.
24. Илия В. Хрисовъ, отъ гр. Варна 10 лв.
25. Христо Димитровъ, отъ гр. Шуменъ 10 лв.

(Следва)

Поради поскъпване на печатарскитъ материали и увеличение тиража на вестника, желателно е четцитъ, които получаватъ „Морски Прегледъ“ отъ много години, да изпратятъ скромното си дарение за посрещане пощенскитъ разноси по

ПРАЗДНИКЪТЪ НА ПОЖЕРТВУВАТЕЛНОСТЪТА

Ежегодно на 15 май българският народ чествува денът на Свети Царь Бориса.

Всѣка година на тоя празникъ, когато звънътъ на църковнитѣ камбани отеква по всички кѣтища на родната земя, обединениятъ български народъ отправя мисль къмъ славната епоха на покръстването и древното велико минало на българската държава, неразривно свързано съ свѣтлия примѣръ на проявената безпредѣлна пожертвувателность и родолюбие предъ олтаря на Родината.

Денътъ петнадесети май е единъ действително великъ празникъ на всеотдайната себежертва за благо, преуспѣването и величието на Отечеството.

Както въ древното минало Светия Царь жертва за благополучието, единението и могъществото на държавата най-милото и най-скъпото за единъ баша—първородното си чадо, така и въ настоящия великански двубой на народитѣ бѣха отбелязани редица примѣри на проявена всеотдайна пожертвувателность, която съставлява най-

всадена дълбоко въ душата на всѣки родолюбецъ.

Нѣма нищо друго по-велико и по-свѣто отъ себежертвата, положена предъ олтаря на скъпата Родина.

Пожертвувателностьта на българскитѣ синове при Шипка и въ борбата за обединението на българския народъ; себежертвата на германския войникъ срещу природната стихия на незапомнената мразовита зима въ руската земя и срещу бѣсния напоръ на большевискитѣ пълчища; готовностьта на японскитѣ моряци да загинатъ съ своитѣ малки подводници за сразяване вражескитѣ бойни кораби, сж малка само частъ отъ назидателнитѣ примѣри на проявено себеотрицание при изпълнение свещенния дългъ къмъ Родината.

Празнувайки петнадесети май, всѣки родолюбивъ българинъ трѣбва да чествува и спомена за великата пожертвувателность на знайтѣ и незнайни воители, като засвидетелствува своята готовность за следване тѣхния примѣръ при изграждане величието на

Въ тоя празникъ на чествуване и именния денъ на Върховния Вождь, цѣлокупниятъ български народъ отъ всички кѣтища на обединената Родина, отправя съ смирение и духовна чистота молебствия къмъ Всевишния за даруване любимия Царь съ здраве, бодрость и дългоденствие за доизграждане устоятѣ на възобновената българска държава.

Българскиятъ народъ е гордъ, че въ настоящитѣ изключителни времена има за върховенъ Повелитель единъ любимъ и мждаръ Царь, който съ твърдость ръководи сждбинитѣ на Отечеството и направлява съ царствената си дѣсна държавния корабъ къмъ свѣтлитѣ хоризонти на всеотдайния възходъ и благоденствие.

Съ непоколебима вѣра въ свѣтлото бъдеще, единенъ и сплотенъ около своя Върховенъ Вождь, българскиятъ народъ е готовъ да следва Височайшия Му примѣръ на безпредѣлна пожертвувателность, всеотдайна и преданна служба за преуспѣването, славата и величието на скъпа-

МОРСКА МИСЛЪ

НОВИЯТЪ АМЕРИКАНСКИ ФЛОТЪ

Подъ това заглавие въ едно американско списание, непосредствено преди влизането на Америка въ войната сж изложени мисли относно изискванията на които трѣбва да отговарятъ новостроящитъ се бойни кораби на Съединенитѣ щати.

Известно е, че въ настоящо време въ различнитѣ американски корабостроителници се намиратъ въ усиленъ строежъ множество бойни кораби, съ които се цели, въ близко време да бжде създаденъ мощенъ боенъ флотъ за едновременно действия въ двата океана: Атлантическия и Тихия.

При градежа на новитѣ бойни кораби американскитѣ корабостроители сж вложили опита отъ развитиѣ се бойни действия въ океанитѣ, Северното и Срѣдиземно морета, извършенитѣ наблюдения и установенитѣ отъ тѣхъ изисквания на които следва да отговарятъ строящитъ се кораби, като се изхожда отъ мисълта, че при създаването на бойнитѣ единици трѣбва да се цѣли главно не настоящето, а бждещето имъ използване.

Отъ подробно разглеждане състоянитѣ се бойни действия на море установено е, че спомогателнитѣ кръстосвачи и корабитѣ за борба съ неприятелскитѣ превозни кораби сж уязвими и застрашени отъ самолетноосачитѣ; линейнитѣ кораби отъ вражескитѣ самолети, а последнитѣ отъ добрата и ефикасна противосамолетна артилерия.

Освенъ тоя опитъ отъ войната, при построяката на новитѣ американски бойни кораби сж взети подъ внимание и голѣмитѣ пространства, съ които корабитѣ трѣбва да се считатъ при провеждането на различнитѣ действия по защитата различно отдалеченитѣ опорни срѣдища.

Новиятъ американски линейенъ корабъ трѣбва да превъзхожда по размѣри съвременнитѣ линейни кораби, като е значително по-мощенъ по въоръжение и бронева защита отъ своитѣ бждещи противници. Загиването на английския линейенъ кръстосвачъ „Хуудъ“ и италианскитѣ бързоходни кръстосвачи, установява, че не трѣбва за смѣтка на голѣмата скоростъ да се намалява защитата на кораба.

Новитѣ линейни кораби не следва да притежаватъ превъзхождаща скоростъ, тъй като не ще водятъ бой на преследване или такъвъ на от-

се оттегли отъ полесражението, то преследването му ще бжде възложена на лекитѣ надводни бойни сили и на самолетитѣ. Прямѣръ на подобни действия представлява преследването и потопяването на германския линейенъ корабъ „Бисмаркъ“, чиито сразяване показва, че следва да се взематъ мѣрки за усиление подводната бронева защита и тая на кърмилото и винтоветѣ.

Американскитѣ линейни кораби трѣбва да бжде въ състояние съ надеждностъ да се бори и противодействия на самолетнитѣ атаки, затова, той трѣбва да притежава двойно по-голѣмъ брой противосамолетни орджия отъ настоящитѣ на линейнитѣ кораби и десетъ пжти по-голѣми количества бойни припаси за тѣхъ. Иначе, той не би могълъ да устои на непрекъснатитѣ противникови въздушни нападения, които могатъ да продължатъ по-голямо до една седмица.

Настоящата война установи наличието на така назованитѣ противосамолетни кръстосвачи, чиито въоръжение се състои изключително отъ противовъздушни орджия и картечници.

Първитѣ отъ тоя видъ противосамолетни кръстосвачи се считатъ английскитѣ 5,450 тонни кръстосвачи отъ вида на „Dido“, които притежаватъ десетъ 133 мм., шеснадесетъ 40 мм. картечници и 6 торпедни тръби. Орджията могатъ да бждатъ използвани както срещу високо летящи самолети, така и срещу торпедоносци и изстрѣбители. Естествено, че 152 мм. еденични снаряди отъ лекитѣ кръстосвачи иматъ по-голѣмо действие, обаче скорострелността и масирането на огъня отъ 133 мм. орджия все пакъ указватъ значително по-голѣмо огнево превъзходство.

Английскитѣ 40 мм. картечници иматъ по 8 цеви, отъ които протича непрекъсната струя отъ 900 грамови снаряди. Тия картечници, освенъ срещу низко спускащи се самолети, резултатно могатъ да действатъ и срещу всѣкакви видове торпедни кораби. Новитѣ американски кораби ще бждатъ въоръжени съ значителенъ брой подобни картечници.

За защита на корабнитѣ кървани наложително е да бждатъ построени нарочни кораби: канонерки и корвети. Двата вида кораби притежа-

Имайки предвидъ действията на германскитѣ подводници, американското морско командване заложило въ построяка значителенъ брой канонерки и корвети за защита на корабнитѣ кървани.

Обикновено тия канонерки иматъ водоизмѣстване 1,200 тона, скоростъ 19 мили и сж въоръжени съ осемъ 102 мм. противосамолетни орджия и една 40 см. осемцевна картечница, а корветитѣ притежаватъ водоизмѣстване 500 тона, скоростъ 17 мили и сж въоръжени само съ едно 102 мм. орджие и една осемцевна картечница. И двата вида кораби иматъ съоръжения за борба съ подводницитѣ. Постройката на корветитѣ е по-евтина и масова.

Въ настоящата война торпеднитѣ лодки отбелязаха твърде резултатни действия. Поради това, както Англия, така и Америка пристѣпиха къмъ масовата построяка на торпедни лодки. Английскитѣ лодки притежаватъ силни машини: два мотора и единъ малък походенъ моторъ, развиващъ скоростъ 9 мили.

Америка разполага съ множество флотилии торпедни лодки, отъ вида на „PT-10“, притежаващи 3 мотора съ мощностъ по 1,350 конски сили, съ които двигатели лодкитѣ развиватъ при спокойно море скоростъ отъ 52 мили, а при вълнение—40 мили.

Така сжщо, въ американскитѣ корабостроителници се намиратъ въ усиленъ построяка и значителенъ брой преследвачи на подводници.

Преди влизане на Америка въ войната, корабостроителницитѣ и сж имали възможностъ да завършатъ на време заложенитѣ въ построяка кораби. Въ настоящо време обаче, поради затруднение на корабоплаването и невъзможността да се доставятъ на време необходимитѣ строителни материали и суровини, осъществяването на грамадния корабостроителенъ планъ на Съединенитѣ щати едва ли би могълъ да бжде изпълнено на време.

Ако за построяката на малкитѣ бойни кораби се изисква твърде кратко време, установено е, че за градежа на голѣмитѣ бойни единици, главно на линейнитѣ кораби, е необходимо по-продължително време. Следователно, загубитѣ на американскитѣ линейни кораби и самолетноосачи, трудно биха могли да бждатъ замѣнени съ новостроящитѣ се голѣми бойни единици, чиито завършване се очаква едва въ 1944 год., до което

ЧЕРВЕНО МОРЕ

(Продължение отъ брой 167)

На варварскитѣ племена отъ Пунтъ, чиито селища се виждали между грамаднитѣ дънери на дърветата и чудноватата буйна разителностъ, египтянитѣ предлагали и размѣняли произведенията отъ своята страна. На брѣга били поставени дълги маси, на които били сложени разни ножове, украшения и дранкулки, а освенъ тия размѣнни предмети още: Хлѣбъ, бира, вино, месо, плодове и други лакомства, донесени отъ Египетъ. Туземцитѣ донасяли тамянь, скъпи разтения, слонова кость, благовонни дървета, памукъ и пр., съ които били натоварвани египетскитѣ кораби. Така натоварени до възможния предѣлъ, корабитѣ на египетската царица се връщали обратно, пренасяйки ценния товаръ въ своята страна.

Установено е, че за пренасяното на тамяна, различнитѣ суровини, благороднитѣ метали и богатствата отъ Срѣдния изтокъ, египтянитѣ използвали предимно морскитѣ пътища презъ Червеното море.

Споредъ арабски източници, въ срѣднитѣ вѣкове арабското пристанище Джида било едно отъ най-оживенитѣ търговски срѣдища въ Червеното море, който градъ притежавалъ голѣмъ търговски флотъ.

Въ 1431 год. въ Червеното море проникнали множество китайски кораби — джунки, които, ненамирайки благоприятни пазари за износнитѣ китайски стоки въ Адентъ, достигнали до пристанището Джида. Така също и въ последнитѣ столѣтия това пристанище било редовно посещавано и отъ индийски кораби съ товароподемностъ до 1,000 тона.

Особено обаче значение за корабоплаването, Червеното море получава следъ прокопаването и откриването на Суецкия каналъ въ 1869 год. По брѣговетѣ на това срѣдишно море наново се създаватъ и процъветаватъ редица пристанишни градове.

Проследявайки съществуващитѣ карти на Червеното море се установява, че отъ югъ на северъ, по западнитѣ брѣгове сж означени следнитѣ пристанища и селища:

Джибути, разположенъ до южния входъ, който притежава широчина 20 клм. и е известенъ като „Вратата на сълзитѣ“. Посрѣдствомъ острова Перимъ, южната врата на Червеното море се раздѣля на две, приблизително еднаква широки части.

Островътъ е безводенъ и има предимно страгическо значение. Въ юго-източната му частъ има добре стъмено пристанище. Отъ 1799 год. островътъ се намира въ английско владение и притежава още и наиме-

нованието „Око на Адентъ“, „Ключътъ“ на Червеното море.

Масауа се намира северно отъ „Вратата на сълзитѣ“ и се счита като главно пристанище на италиянската колония Еритрея. Климатътъ въ Масауа не е напълно здравословенъ, тъй като отъ началото на априлъ до октомври настѣпватъ голѣми и трудно поносими тропически горещини.

Масауа е главното пристанище чрезъ което севернитѣ и срѣдни области на Абисиния извършватъ своята вносна и износна търговия. Презъ пристанището се изнасятъ главно голѣми количества слонова кость, златенъ пѣськъ, гума-арабикумъ, кафе, скъпоценни камани, шраусови пера, жирафни кожи и пр.

По-насеверъ е разположено пристанището **Суакинъ**, отъ което се извършва корабното съобщение между Африка и Джида, напрѣки презъ Червеното море. Всѣка година въ Суакинъ се събиратъ хиляди африкански поклонници на Мохамеда, които чрезъ Джида отиватъ на поклонение въ Мекка.

Презъ Суакинъ се изнася главно течно прѣсно масло, което се употребява за храна предимно отъ арабитѣ, солъ, зърнени храни.

Портъ-Суданъ е главното пристанище на областта Суданъ, презъ което се извършва до 80% отъ вносно-износната търговия на тая област. Пристанището е свързано съ желѣзънъ пѣтъ съ вътрешността чрезъ който отъ разстояние 3,200 клм. се превозватъ голѣми количества памукъ за износъ.

Точно срещу Джида се намира пристанището **Расъ-ель-Ауфъ**, разположенъ въ широкъ и добре запазенъ заливъ, който е защитенъ отъ северъ съ полуостровъ, въ чиято непосредствена близостъ се намиратъ развалинитѣ на голѣмия пристанищенъ градъ въ древното минало, Береника, който билъ съграденъ въ 300 год. преди Христа.

Расъ-ель-Ауфъ се намира на 250 клм. отъ града Асуанъ на рѣка Нилъ.

Акаба, разположенъ на северо-източния брѣгъ на Червеното море е срѣдишно пристанище съ което сж свързани и завършватъ: Синайския полуостровъ, Палестина, Трансиордания и Арабия, поради което не може да се опредѣли чие владение представлява. Въ 1924/25 год. обаче, Англия използва възникналитѣ безредици въ Арабия и окупира пристанището, съ намирънието да го използва за натоварване на корабитѣ съ течно гориво, въ случай, че петролопровода до Хайфа на Срѣдиземно море, поради нѣкаква причина не би могълъ да бжде използванъ

По източния брѣгъ на Червеното море се намиратъ следнитѣ по-забележителни селища:

Мокка, намиращъ се непосредствено северно отъ южния входъ, „Вратата на сълзитѣ“. Тоя обаче, твърде известенъ и цвѣтящъ въ миналото градъ, въ последнитѣ десетолѣтия започналъ бързо да запада, което се дължи на завземането отъ англичанитѣ въ 1839 год. на пристанището Адентъ. Въ кратко време населението на Мокка намаляло съ приблизително една трета отъ предишното.

Ходейда се намира северно отъ Мокка и се счита за главно и отъ голѣмо значение пристанище за султанството Йеменъ. Значителна частъ отъ прочутото кафе — мока, се изнася презъ пристанището на Ходейда, което е главното отправно срѣдище за всички кораби пѣтуващи за Индия.

Лохайгъ е северното пристанище на Йеменъ, презъ което са изнася кафе, гума-арабикумъ и тамянь. Водния районъ предъ пристанището е осеянъ съ опасности, поради което корабитѣ се заковатъ твърде далечъ отъ брѣга.

Джида е едно отъ най-главнитѣ пристанища на Червеното море, което се посещава отъ всички кораби преминаващи презъ това море. Джида е важно селище презъ което преминаватъ всички поклонници за свещенния градъ на исляма — Мекка. Значителна частъ отъ тия поклонници, за покриване разноснитѣ по пѣтуването носятъ съ себе си разни стоки които продаватъ и съ които търгуватъ, затова и пристанището Джида се счита и за главно търговско срѣдище.

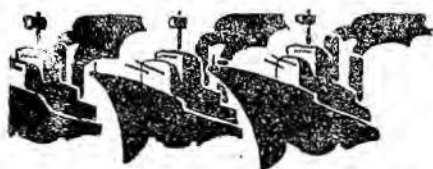
Търговскитѣ съобщения въ Червеното море се извършватъ предимно чрезъ плоскодъннитѣ арабски кораби, наречени Замбуки или Багелаша, притежаващи товароподемностъ отъ 80 до 100 тона. Голѣмитѣ презокеански кораби до 5,000 тона, заставаатъ на котва извънъ залива на Джида.

Натоварването и стоварването на различнитѣ стоки върху корабитѣ, въпрѣки адската горещина, се извършва достатъчно бързо отъ групи негри подъ ръководството на араби. Стокитѣ се натоварватъ на плоскодъннитѣ лодки Замбуки и пренасятъ на брѣга.

Отъ Джида къмъ вътрешността на страната водятъ керванни пѣтища по които се пренасятъ различнитѣ вносни и износни стоки.

Чрезъ Джида се извършватъ редовнитѣ корабни съобщения съ европейскитѣ, индуски и японски пристанища.

(следва)



ВЕНФ-МОРСКА ИСТОРИЯ

МОРСКИЯТЪ БОЙ ПРИ ХАВАЙ

Морският бой въ Пърлз Харбър при Хавайските острови на 1 декември 1941 год., въ който бѣха унищожени значителен брой от американските голѣми бойни кораби, съставлява единъ забележителен примѣръ въ военно-морската история на свѣтквично-бързо проведена атака на леки морски сили и подводници, подпомогнати от самолетносачи, срещу ядрото на неприятелски линейен флотъ.

За пръвъ път въ това морско сражение взеха участие и малките японски подводници, обслужвани само от двама души храбърци, готови да се жертвуватъ за преуспѣването на своето отечество.

Тѣзи малки подводници се натоварватъ на нарочни кораби и пренасятъ и стоварватъ на вода близо до мѣстото гдето ще действуватъ. Преносвачитѣ на подводници се придружаватъ отъ други бойни кораби, подъ чиято защита извършватъ прехода отъ опорнитѣ срѣдища до района на полесражението. На отпечатанитѣ снимки въ настоящия брой е означенъ, както начина на спускането на вода и съсрѣдоточението за действие, така и устройството на малките японски подводници, които чрезъ смѣлитѣ си

атаки отбелязаха твърде резултатни постижения.

Следъ първитѣ оповастени голѣми постижения на японските морски сили при Хавай, познавачитѣ на военно-морското изкуство въ всички държави се надвесиха надъ съществуващитѣ карти и се потрудиха да си съставятъ възможната картина за същността на това твърде резултатно и изненадващо морско сражение. Едва презъ януари 1942 год., следъ оповестенитѣ отъ японска и американска страна нѣколко по-обширни сведения и появилитѣ се въ печата картини и снимки, можасъ приблизителна подробностъ да се състави едно, нагледъ точно описание на този морски бой при Хавай, изчерпателни сведения и подробности за който, естествено, че ще бждатъ дадени едва следъ приключването на настоящия кървавъ свѣтовенъ сблъсъкъ.

Страхотната буря съ бѣсенъ ревъ се носи надъ необятнитѣ води на Тихия океанъ, който непрестанно надига грамадни водни планини и една следъ друга ги стоварва върху движещитѣ се на изтокъ японски бойни кораби.

Пятятъ по който бойната ескад-

ра, съставена отъ линейни кораби, самолетоносачи, изстрѣбители и носачи на подводници следва, минава презъ най-малко оживената областъ на Велики океанъ.

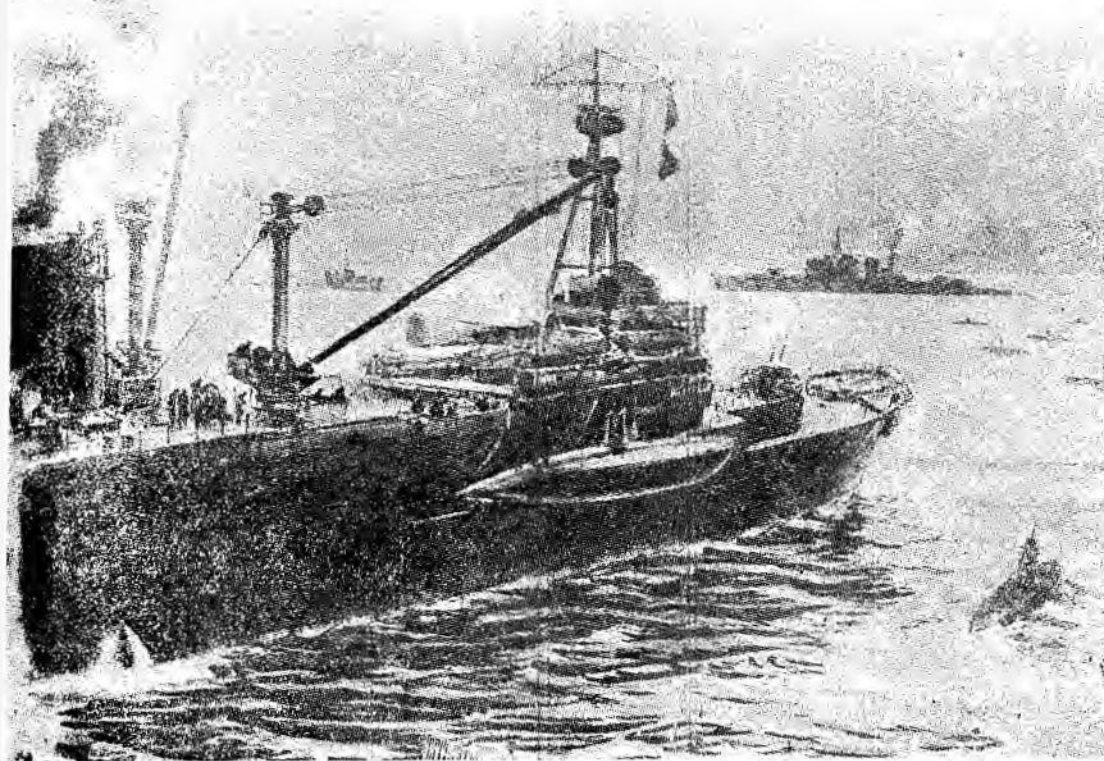
Намиращитѣ се по своитѣ мѣста наблюдатели, непрекъснато следятъ съ погледъ отправенъ къмъ далечния надипленъ отъ грамадното вълнение хоризонтъ, за навременното откриване дима и следата на нѣкой зареанъ въ далечината корабъ или вѣтроходъ, прекосяващъ курса на движещата се съ голѣма бързина ескадра. За надеждното изпълнение на възложената задача е необходимо походътъ да бжде запазенъ въ пълна тайна. Всѣки корабъ дори и неутраленъ такъвъ, забелязвайки движещитѣ се подъ знамето на империята на изгрѣващото слънце бойни единици, би издалъ чрезъ своето радио присъствието на японска ескадра въ Тихия океанъ, поради което противникътъ би билъ, на време предупреденъ. Следователно, навременното откриване на подобни кораби и отбѣгване срещата съ тѣхъ, съставляваше една отъ най-първитѣ и главни грижи на всички намиращи се на постъ офицери и моряци.

Вѣтрътъ се усилива. Тайфунътъ известната стихийна буря въ Тихия океанъ бучи непрестанно, обаче корабитѣ, заравяйки дълбоко стоманенитѣ си чела въ кипящитѣ океански води, неотклонно следватъ по своя пътъ къмъ достигане на предначертаната цель.

Съ ескадрата се движи и единъ бързоплувенъ корабъ, къмъ който често се насочватъ далекогледитѣ отъ другитѣ бойни единици. Съществуването на тоя корабъ е било запазено въ тайна и сега той за пръвъ пътъ се движи съ ескадрата въ открития океанъ, пренасящъ натоварени въ съответнитѣ помѣщения, множество малки японски подводници, предназначени за извършване атаката върху неприятелското опорно срѣдище.

Нощта, тъмната и непрогледна нощъ се спуска надъ корабитѣ отъ ескадрата, очакващи заповѣдта за почване на действията. Едва на 8 декември въ 4 ч. и 30 м. сутринята по Хавайско време, самолетоносачитѣ получаватъ заповѣдъ да бждатъ готови за излитане на самолетитѣ и атакуване на Пърлз Харбъръ.

Обстановката е съвършено неблагоприятна за летене: плътни дъж-



Японскиятъ носачъ на подводници „Тайгай“, спуща на вода пренасянитѣ отъ него малки подводници съ обслуга двама души.

Въсѣки корабъ, който се движи въ Тихия океанъ, е длъженъ да има на борда си достатъчно количество гориво за дълго време на плаване.

нитѣ води се движатъ на височина 1,500 до 2,000 метра, а голѣмитѣ самолетоносачи се клатушкатъ подобно на малки игралки на дветѣ си страни, поради което палубата за излитане нито за мигъ не може да се задържи въ хоризонтално положение. Обаче младитѣ лѣтци, „Смѣлитѣ орли“, както се наричатъ въ японския флотъ сж радостни и напълно готови да изпълнятъ заповѣдта на върховния вождъ.

Едва въ 6 часа и 15 мин. се получава заповѣдта за излитане, която се изпълнява бързо и сръчно. Единъ следъ други самолетитѣ политатъ въ висинитѣ и съсрѣдоточени въ ята, се насочватъ къмъ неприятелското опорно сръдище, детейки надъ облачната покривка.

Далечъ отъ групата Хавайски острови, скриванъ отъ леки бойни сили е преустановилъ своето движение носачътъ на подводници „Тангай“. Товарнитѣ стрели на кораба работятъ трескаво и спусчатъ единъ следъ други на вода малкитѣ подводници, които се съсрѣдоточаватъ за извършване на атаката върху намиращитѣ се въ пристанището на Пърлъ Харбъръ американски бойни кораби.

Моторитѣ се пушатъ въ движение и малкитѣ подводници бързо се насочватъ къмъ вражеската твърдина.

Младитѣ командири се намиратъ въ тѣснитѣ кули на подводника, а мотористътъ едва се побира въ отдѣлението за двигателитѣ. И двамата работятъ въ твърде ограничени и така тѣсни помѣщения, щото при всѣко клатушкане, както мичмана въ боевата кула, така и механикътъ при моторитѣ, се блъскатъ въ металическитѣ стени.

Предъ командирътъ, който стои мълчаливъ и съсрѣдоточенъ при морегледа, се намира закачена на предната овлажняла стена на кулата една подробна карта на Пърлъ Хабъръ съ входоветѣ, плавателнитѣ пжтища и околнитѣ възвишения на острова. Командирътъ я знае на изусъ, обаче, все пакъ я поглежда и сравнява съ очертаващитѣ се вече бръгове, зелена гориста мѣстностъ пристанищни сгради и плавателния пжтъ между скалитѣ и палмовитѣ дървета, водящъ къмъ неприятелската крепостъ, входътъ за която е преграденъ съ противопоподводни мрежи и препятствия.

Подводницитѣ се потапятъ дълбоко подъ водата, почти лаятъ по океанското дъно и благополучно се провиратъ подъ мрежената преграда, преминаватъ единъ следъ други тѣсната водна ивица и се насочватъ къмъ намиращитѣ се на котва въ вътрешнитѣ заливи американски бойни кораби, които се изобразяватъ въ морегледа на подводницитѣ.

си мощностъ. Последователно всѣки подводникъ се насочва право къмъ своята целъ, голѣмитѣ линейни кораби отъ неприятелския флотъ. Никой не забелязва следата отъ движението на винтоветѣ, която се очертава върху гладката водна повърхностъ на залива.

Разстоянието до неприятелскитѣ линейни кораби бързо се скъсява. Положението е твърде благоприятно за изстрелъ, обаче командиритѣ на подводницитѣ направляватъ своитѣ малки корабчета, за по-голѣма сигурностъ, плътно, почти до самитѣ стени на морскитѣ гиганти. Въ следния мигъ силенъ трясъкъ, причиненъ отъ взрива на торпедата се разнася наоколо и слива съ тънтенжа на самолетнитѣ бомби. Единъ следъ други неприятелскитѣ кораби се раздробяватъ на множество късове и въ кратко време потъватъ въ водитѣ на залива.

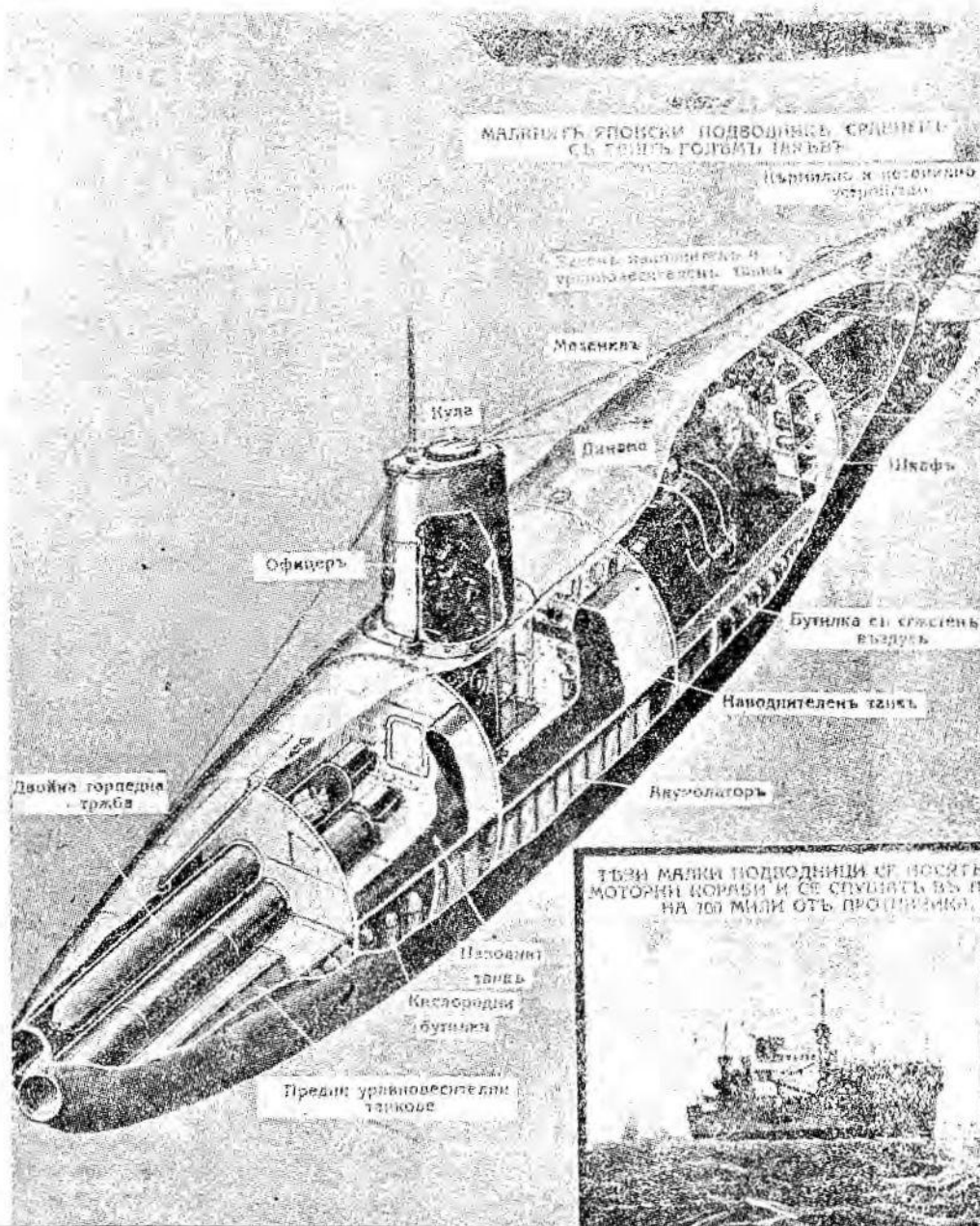
Задачата е изпълнена. Петъ отъ подводницитѣ, които се пожертваха за осигуряване на успѣха, не се завръщатъ при носачътъ на подвод-

ници „Тангай“. Тѣхнитѣ услуги, двамата души доблестни синове на своето отечество пожертваха своя животъ за пребждването на любимата родина, съ което отбелязаха единъ действително достоенъ за поддръжение примѣръ на безпрѣделно родолюбие.

Въ послѣствие главното командване на японскитѣ морски сили съобщи, че презъ време на съмѣстнитѣ действия на японскитѣ самолети и малки подводници върху главното ядро на американския тихоокеански флотъ въ Хавайскитѣ острови били потопени следнитѣ кораби: Петъ линейни кораба: „Вестъ Виржиния“, „Калифорния“, „Аризона“, „Оклахома“ и „Утахъ“; два тежки кръстосвача. Тежко повредени и трудно поправими били: 3 линейни кораба, 2 леки кръстосвача и 1 изтрѣбителъ.

Отъ японска страна били дадени следнитѣ загуби: 29 самолета и 5 отъ всичко 12 подводника взели участие въ атаката.

Куюджуклиевъ





МОРСКИ ВЕСТИ

Орджия за американските търговски кораби.

Споредъ полученитѣ сведения, въ настояще време значителна частъ отъ търговскитѣ кораби на Съединенитѣ щати усилено се въоръжаватъ съ нови 127 мм. орджия, пригодни както за борба срещу въздушни, така и за действие срещу морски цели.

Американцитѣ отдаватъ голѣмо значение на 127 мм. скорострелни орджия, съ които сж въоръжени предимно самолетоносачитѣ и всички новопостроени изстрѣбители, на които се използватъ главно за действие срещу неприятелски самолети. Освенъ за тая цель, на линейнитѣ кораби сжиятъ калибъръ орджия се използватъ и за действия срещу торпеднитѣ кораби.

Дължината на новитѣ 127 мм. орджия достига до 480 метра, въпреки тая дължина обаче, поради усъвършенстваното устройство, обслужването на орджията се извършва твърде бързо и леко.

Даннитѣ относно балистическитѣ качества на орджията се пазятъ въ тайна. Въпреки това обаче, известно е, че снарядътъ има тежина 2265 кг. и притежава начална скоростъ при напушане дулото на орджията 700 метра въ секунда.

Използването на тия орджия върху военнитѣ кораби е напълно целесъобразно, обаче търговскитѣ кораби трудно биха могли да действатъ съ тия орджия, тъй като е необходимо наличието на добре обучена служба и съвременно артилерийско ръководство на стрелбата, каквито на търговскитѣ кораби липсватъ.

Петролоносачи отъ бетонъ.

Нуждата отъ наличието на нарочни кораби за превоза на петролъ и течни горива се чувства твърде много отъ воюващитѣ страни. Поради това сжществувашата американска комисия за корабни строежи, въпреки съветитѣ отъ нѣкои вещи познавачи на корабостроителното дѣло и опититѣ отъ миналата война, препоръчала постройката на петролоносачи изцѣло отъ бетонъ.

Изработени били плановѣтъ за постройката на бетонни кораби за превозъ на течни горива, притежа-

Значение и защита на самолетоносачитѣ.

Самолетоносачитѣ, ако и да се считатъ и за ново оръжие за борба, се очертаватъ като една належаща необходимостъ за единъ голѣмъ боенъ флотъ. Първото послѣствие отъ тѣхната поява предизвика ограничѣние на незабелязаното действие на кръстосвачитѣ като „Емденъ“ и „Карлсруе“ презъ миналата Свѣтвна война, действащи въ океанитѣ за унищожение на търговскитѣ кораби на противника.

Самолетитѣ, излитащи отъ самолетоносачитѣ които се движатъ въ открититѣ океани, ежедневно разпознаватъ изъ твърде обширнитѣ водни пространства, поради което разширяватъ значително областитѣ за наблюдение и откриване присъствието на неприятелскитѣ кораби, какъвто е случая съ откриването на линейния корабъ „Бисмаркъ“ отъ самолетитѣ на „Аркъ Ройалъ“. Следствие това използване на самолетоносачитѣ, установява се и необходимостта отъ тѣхния бързъ строежъ въ достатѣченъ за поставенитѣ задачи брой.

Защитата обаче на самолетоносачитѣ отъ действието на неприятелскитѣ самолети и подводници е трудна: поради своитѣ голѣми размѣри тѣ представляватъ добра цель за самолетитѣ, а следствие необходимостта при излитане и кацане на самолетитѣ да се движатъ въ права линия, създава се благоприятната обстановка за извършване атака отъ подводниците. Ето защо, за защитата на самолетоносачитѣ, последнитѣ се придружаватъ отъ противосамолетни кръстосвачи и преследвачи на подводници.

Новъ японски подводенъ тунелъ.

Завършенъ е и откритъ за движението подводниятъ тунелъ, съединяващъ главния японски островъ Хоншу съ намиращия се южно отъ него островъ Киутиу. Тунелътъ е прокопанъ подъ морското дѣно и притежава дължина осемъ километра, като съединява стариятъ стохийденъ търговски градъ Шимохозеки съ голѣмото рибарско сръдище Мижи презъ което минава желѣзниятъ пътъ отъ Озака къмъ града Нагазаки.

До завършването на подводния тунелъ съобщението между двата

Подготовка за корабоводачи на рѣчни кораби.

Неотдавна, въ западното берлинско пристанище на рѣката Шпре, Вестхафенъ, се състоялъ първиятъ по рода си изпитъ на млади моряци за рѣчното корабоплаване.

Изпитътъ билъ произведенъ върху рѣчния моторенъ корабъ „Ротензее“. Дезетнадесетъ младежи били подложени на изпитание и трѣбвало бързо и сръчно да отговарятъ на редицата отправени имъ въпроси и зададени задачи: Какъ се действа съ котвата, съ компеситѣ; какъ се установява и познава вѣтъра; неговата сила, направление; какъ се правятъ моряшки възли и пр.

— Какво ще правите, момчета, когато нѣкой отъ васъ си пореже прѣста съ ржидяло телено вѣже? А какво ще предприемете, ако нѣкой си счупи крака или ржката? Изпитнитѣ въпроси сж предимно практични, и за този, който не е проспалъ своето учебно време сж твърде лесни.

Следъ тоя теоритически изпитъ, младитѣ моряци трѣбва да докажатъ, че наистина могатъ да се справятъ съ воденето на кораба и неговата ежедневна служба. Тѣ плъзватъ изъ кораба: Едни върватъ вѣжета, други слушатъ и влигатъ котвата; трети управляватъ парния кранъ за товарене и разтоварване. По всичко е видно, че младежитѣ вършатъ възложената имъ работа съ умѣние и въодушевление. За да дойдатъ до тоя изпитъ, който ше имъ открие пътя за „рѣченъ корабоводачъ“, младитѣ моряци сждлжени да престоятъ въ четири годишна практика въ рѣчнитѣ кораби, плуващи изъ германскитѣ рѣки. Следъ изтичането на тия четири години, младежитѣ следатъ шесть месечно обучение въ нарочното училище за рѣчни капитани. Въ това училище между другото се изучава сже: законитѣ за рѣчното корабоплаване, социално застрахователно дѣло, стокосъзнание и пресмѣтане за товаритѣ и стокитѣ, хидрография, полицейски правила и пр.

Следъ провѣрка на тва всестранна подготовка, младежитѣ добиватъ правото да бждатъ назначавани за корабоводачи на рѣчни кораби.

БЛАГОДАРНОСТЪ

Командирѣтъ на Черноморския флотъ изказва своята и тая на моряцитѣ благодарностъ за подаренитѣ отъ Общото занаятчийско сдружение

Възможности на американското корабостроене.

Американската пропаганда многократно бѣ оповестила, главно чрезъ радиото, за огромнитѣ корабостроителни програми изработени и подобрени отъ правителството, споредъ които, до края на 1943 год. въ всички корабостроителници на Съединенитѣ щати ще бждатъ построени значителенъ брой търговски и военни кораби.

Следъ привършването на предвиденитѣ нови корабни постройки, Съединенитѣ щати ще притежаватъ достатъчно голѣмъ търговски и значително мощенъ воененъ флотъ, чрезъ които ще се осигури пълното морско господство на англо-американскитѣ бойни сили, а съ това ще бжде постигната и сигурната победа.

Доколко обаче, тия строителни програми могатъ да бждатъ осъществени се установява отъ изложенитѣ нѣколко сведения относно построенитѣ презъ миналитѣ три години нови американски кораби. Тия сведения сж дадени отъ председателя на американскитѣ корабостроители Шмитъ, който въ началото на 1942 г. изложи кратъкъ прегледъ на американското корабостроение.

Презъ 1939 год. въ американскитѣ корабостроителници била завършена постройката на 7 кораба за превозъ на течни горива възлизащи на 118,959 тона, 14 други кораба съ 137,000 тона, или общо 21 кораба възлизащи на 255,959 тона;

Презъ 1940 год. били завършени: 5 петролоносача съ 91,000 тона и 36 други кораба съ 518,000 т. или всичко 41 кораба възлизащи на 518,000 тона.

Презъ 1941 год., до 1 октомври били завършени и предадени за използване, общо 50 търговски кораба възлизащи на 530,940 тона.

Или общо, за изтеклитѣ три години били построени: 13 петролоносача съ 226,359 тона и 99 други различни търговски кораби съ 1,038,540 тона или всичко 112 кораба възлизащи на 1,304,899 тона.

Къмъ 1 октомври 1941 год. въ американскитѣ корабостроителници се намирили 230,000 души работници. Броятъ на работницитѣ въ корабостроителницитѣ до края на 1942 год., споредъ Шмитъ ще нарастне на 400,000

Отъ 1939 год. разнитѣ корабостроителници разполагали съ 83 строителни дока, чийто брой презъ 1941 год. нарастналъ 339, частъ отъ които още не били окончателно завършени.

Къмъ 1 октомври 1941 год. въ постройка или дадени като поръчки се намирили общо 775 различни търговски кораби.

Дали всички заложили въ постройка кораби ще бждатъ навреме за-

шение зависи главно отъ своевременната доставка на всички необходими строителни материали, чиито подвозъ отъ първичнитѣ източници, поради твърде резултатнитѣ действия на германскитѣ подводници край американското крайбрежие, съ течение на времето ще бжде значително затрудненъ.

Въ последнитѣ три месеца на 1941 год. корабостроителницитѣ сж завършвали срѣдно по 2 кораба на всѣка седмица, общо 24 кораба.

Въ първото тримесечие на 1942 г. трѣбва да бждатъ построени 90 кораба; презъ второто 146, презъ третото 154, а презъ четвъртото тримесечие 184 кораба, така щото, презъ цѣлата 1942 год. предвижда се въ различнитѣ американски корабостроителници да бждатъ завършени всичко 574 кораба възлизащи приблизително на 6,000,000 тона.

Предвидено е презъ 1943 год. да бждатъ построени нови 6,500,000 т. търговски кораби.

Презъ миналата свѣтвна война, въ която бѣха използвани всички съществували и новосъградени корабостроителници, бѣха построени следния брой кораби:

Презъ 1917/18 год. 214 съ общо 1,374,496 тона; Презъ 1918/19 год. 854 съ общо 4,553,298 тона; Презъ 1919/20—1002 съ общо 5,694,567 т.

Въ миналата война действията на германскитѣ подводници срещу корабоплаването край американскитѣ брѣгове не бѣше така резултатно, поради което, необходимитѣ материали за корабнитѣ постройки сж могли да бждатъ доставени. Презъ настоящата война обаче, когато на всѣки нѣколко дена се получава извънредното съобщение за потопенитѣ отъ германскитѣ подводници нѣколко десетки кораби притежаващи голѣмъ тонажъ, твърде съмнително е, дали американскитѣ корабостроителници ще иматъ възможностъ да разполагатъ съ всичко необходимо за постройката на възложенитѣ имъ за градежъ нови търговски кораби.

Установено е, че потопяването и загубата на американскитѣ търговски кораби върви по-бързо, отколкото корабостроителницитѣ иматъ възможностъ за това време да построятъ нови кораби, а отъ това следва и убеждението, че въ скоро време строителнитѣ възможности на американскитѣ корабостроителници следъ всѣки новъ день ставатъ все по ограничени.

Ударътъ въ Кораловото море

Въ състоялия се морски бой въ Кораловото море, японскитѣ морско-въздушни сили нанесоха новъ и съкрушителенъ ударъ върху англо-американското морско могъщество.

успѣха да потопятъ двата американски самолетоносача „Саратога“ и „Йорктаунъ“, единъ линейенъ корабъ отъ вида на „Калифорния“ и повредила до толкова сежко единъ английски линейенъ корабъ отъ вида на „Уорспайтъ“, щото той трѣбва да се счита за напълно загубенъ,

Ударътъ, който последва следъ другитѣ поражения на англо-американскитѣ кораби при Хавай, Сингапуръ и островъ Ява, е твърде чувствителенъ и съ сѣдбоносни последици за морското господство на Англия и Съединенитѣ щати въ водитѣ на Тихия океанъ.

Нова книга

Излѣзла е отъ печатъ и пусната въ продажба една нова книга подъ надсловъ „Нашитѣ моряци“, отъ капитанъ II рангъ Тодоръ Цицелковъ.

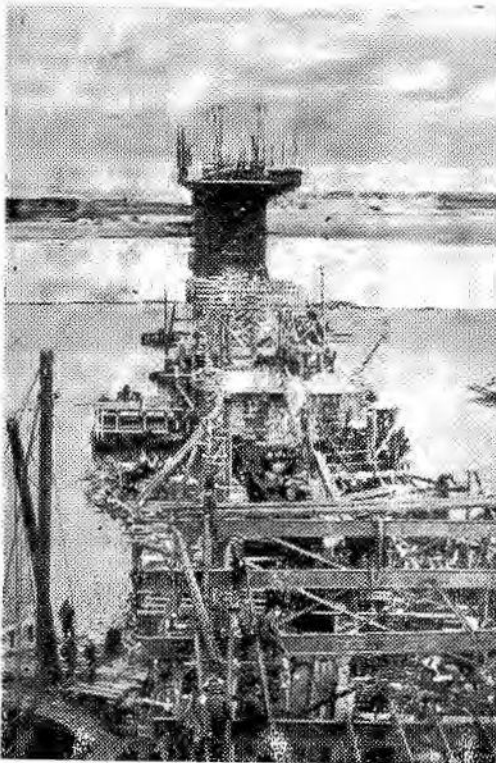
Книгата съдържа редица описания на подвизи, извършени отъ българскитѣ моряци презъ миналитѣ войни, написана е въ лекъ и увлекателенъ стилъ и съставлява общъ исторически сборникъ за дейността на нашия малък, но славенъ воененъ флотъ.

Въ първитѣ страници книгата подробно съдържа описание на българския Черноморски брѣгъ.

Уредничеството на вестника препоръчва книгата на своитѣ многобройни четци.

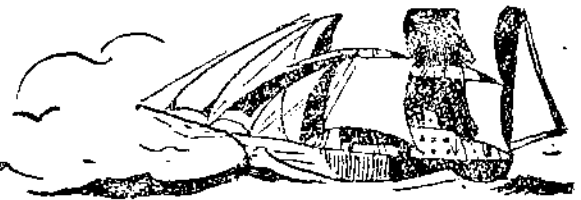
Единъ брой отъ книгата, върпѣки поскупване на печатарскитѣ материали струва 25 лева.

Доставя се отъ автора, чрезъ командира на Дунавския флотъ — гр. Русе.



Унгарски пионери на Источния фронтъ при постройка на разрушения отъ болшевишкитѣ руски мостъ надъ една рѣка.

МОРСКА ЛИТЕРАТУРА



О Т Ъ Б Р Ъ Г А.

*Вредъ спокойно е морето.
Спятъ безкрайнитъ води,
а тамъ нейде въ ширинето
чайка леко се изви...*

*Пълна тишина е. Нъма
да повъе вътрець благъ.
Кротко шепнатъ салъ вълнитъ
галяци се въ стръмни бръгъ...*

*Обичахъ те тихо и прекрасно,
и свѣтлаю Бъло море...
Гласътъ ти ме мамѣ всечасно
и чувалъ какъ ме той зове*

*Въвъ тебъ съмъ влюбенъ отъ детство...
въвъ твоитъ сини води,
а китниятъ бръгъ бълморски
еъ менъ първата обичъ роди...*

*По нъгаа, ту тихо — ту бурно,
бъснѣшиъ... гласътъ ти реве.
Но пакъ те обичалъ горешо,
сѣйно, наше Бъло море!...*

Любомиръ М. Щеревъ

ПОДВОДНИЦИ ПОДЪ КРЪСТА НА ЮЖНОТО НЕБЕ.

Нашиятъ подводникъ се приготвява за продължително плаване. Намираме се въ малко пристанище на френския бръгъ. На подводника цари голѣмо оживление. Нѣколко офицера и войника отъ нашитѣ оккупационни войски стоятъ на бръга и наблюдаватъ съ очудване на многото вещи и предмети, които искаме да натоваримъ въ нашия подводникъ. Тѣ не могатъ да повѣрватъ, че всички тия грамадни купища отъ консерви и пр. могатъ изобщо да се помѣстятъ въ тоя на гледъ толкова малъкъ корабъ.

До подводника се намира грамаденъ шлангъ, който посредствомъ своята товарна стрела пренася дългитѣ торпеда върху подводника. Едно следъ друго торпедата изчезватъ въ вътрешността на подводника, съпровождани съ благопожеланията на пристанищнитѣ работници, които денонощно сж работили за да подлегнатъ и подготвятъ нашитѣ подводници за борбата срещу Англия. Естествено, че ние не ще разочароваме нашитѣ работници и при първия благоприятенъ мигъ ще насочимъ нашитѣ „змиорки“ срещу врага, за да му нанесемъ тежко поражение, което обикновено нашето торпедно оръжие нанасяше на противниковитѣ кораби.

Най подиръ всичко е готово за пжтъ и нашия подводникъ може да отплува. Това се извършва привечеръ въ единъ недѣленъ день. Заедно съ насъ начева своето продължително плаване още единъ подводникъ. Пристанището е препълнено отъ изпращачи. Двама подводника сж обикчени съ цѣтя, което

работящи като помощници въ съобщителната мрежа. На пристанището между изпращачитѣ се намиратъ още много офицери, войници и представители на войсковитѣ часови отъ гарнизона. Това е явно доказателство за сърдечнитѣ връзки, които сжществуватъ между отдѣлнитѣ родове оръжие. Следватъ последнитѣ прощални думи, нѣколко сърдечни ржкостискания, следъ което се даватъ кратки заповѣди.

Вързалата се отдаватъ и подводничитѣ единъ следъ други се отдѣлятъ отъ пристанищната стена и малко въ страни, за да могатъ следъ това съ умѣло движение да минатъ до самия кей, покрай самитѣ изпращачи. Военната музика свири марша срещу Англия. Трикратно мощно „ура“ се разнася отъ бръга и получава мощенъ отговоръ отъ подводничитѣ.

До фароветъ на вълноломнитѣ стени ние се движимъ съ съпроводъ отъ други кораби, обаче, излизайки въ откритото море, ние вече плаваме съвсемъ сами. Два подводника сами въ неизвестността. На обслугата се разяснява предстоящата задача. Целта е южния Атлантически океанъ, нѣлето нашитѣ подводници трѣбва да нанесатъ унищожителни удари на английското корабостроене. Очитъ на моряцитѣ свѣтитъ отъ радостъ и гордостъ. Подводничитѣ ще се движатъ подъ кръста на южното небе, което обстоятелство съставлява новостъ. То е много по-интересно и занимателно отколкото да преследваме английскитѣ кораби презъ мрачнитѣ и мъгливи дни и нощи на Северното море и северната частъ на

Следъ нѣколко денонощия подводничитѣ се движатъ вече въ близостъ на слънчевитѣ испански бръгове. Забелязватъ се и първитѣ кълба димъ. Готови сме да поведемъ борбата, обаче, скоро установяваме, че това сж испански кораби, които сж принудени да пренасятъ храни и провизии за Испания. Корабитѣ спокойно продължаватъ своя пжтъ, неподозирайки, че въ непосредствена близостъ до тѣхъ се намири подводникъ, командирътъ на който наблюдава всичко, което се извършва върху горната имъ палуба. Така, командирътъ забелязва, че нѣколко испански моряци почиватъ върху пейкитѣ подъ топлитѣ слънчеви лжчи. Той забелязва, какъ въ мигъ готвачитѣ се показва изъ готварницата и разговаря съ близко намиращия се морякъ.

Следъ обѣдъ забелязваме германски самолетъ отъ вида на „Кондоръ“. Това сж бомбардировачи, които пренасятъ огромни количества бойни припаси на голѣми разстояния. На следния день научихме отъ нашето върховно командване, че германски самолети атакували неприятелски корабенъ конвой въ областта на Гибралтаръ. Следъ нѣколко дни и ние получихме възможността да потопимъ първитѣ неприятелски кораби.

Рано сутринта забелязваме на хоризонта корабенъ димъ. Презъ цѣлия день се движимъ по посока на дыма, който произлизаше отъ нѣкакъвъ корабъ. Последниятъ въроятно се опасяваше отъ нападение и за това се движеше въ лѣкатушни курсове. Поради това трудно мо

сока на движение по която той следваше. Едва късно след обѣдъ, подводникътъ неочаквано се намѣри предъ самия корабъ. Той не ни забеляза и ние спокойно можахме да определимъ неговия курсъ и бързина, необходими за извършването на торпедната стрелба.

Всѣки е застаналъ на своя постъ, готовъ бързо и сръчно да изпълни даденитъ му заповѣди, безъ да знае какво се намира и извършва горе, на водната повърхностъ. Само командирътъ, който наблюдава внимателно чрезъ морегледа, описва съ нѣколко думи това което вижда, за да може обслугата да добие кратка и ясна представа за положението.

Набързо се извършватъ необходимитъ пресмѣтания и изчисления за предстоящата торпедна стрелба, като полученитъ данни се провѣрватъ още веднѣжъ. Въ благоприятния мигъ торпедото напуска торпедната трѣба. Следъ нѣколко секунди отъ вътрешността на подводника чуваме силенъ взривъ, указание, че торпедото е попаднало въ целта. Скоро, чрезъ командира узнаваме подробности по действието на нашето торпедо. Последното попадна въ сръдната частъ, като причинява и взривъ въ машинното и огнярни отдѣления на кораба, който започва бързо да потъва, наклонявайки се силно на едната си страна. Обслугата се втурва къмъ спасителнитъ лодки, обаче частъ отъ тѣхъ сж силно повредени отъ взрива и неизползваеми. Друга лодка, спусната несръчно отъ изплашенитъ моряци се откъсва и захлупва въ водата. Все пакъ, почти цѣлата обслуга успѣва бързо да се отдалечи отъ кораба.

Ние изплаваме на повърхността. Нощта бързо се спуща. Корабътъ се задържа въ полупотънало състояние. Наоколо му плаватъ множество бѣчи. Дава се кратка заповѣдъ корабътъ да се потопи чрезъ артилерийски снаряди.

Палубата на подводника се оживѣва за нѣколко само секунди. Обслугата е вече готова при орждието си, което се насочва къмъ кораба. Отъ кулата се пренасятъ снарядитъ и малко следъ това първиятъ снарядъ напуска дулото. Стрелбата е лесна, тъй като целта е неподвижна.

Следъ нѣколко попадания цѣлиятъ корабъ се обгрѣща въ буйни пламъци, доказателство, че притежава товаръ отъ горивни материали. Върху палубата му сж складирани множество самолетни и машинни части, които горятъ. Скоро виждаме само останалитъ обгорени скелети на самолетитъ и другитъ предмети, които сж податливи на огъня. Петрола и маслото се разливатъ въ

менъ факелъ отдѣля голѣмъ и гъст дименъ стълбъ, бойто се разгаря и разтърсва отъ последователнитъ взривове на нагорещенитъ бѣчи съ петролъ, плаващи въ морето.

Още нѣколко изстрела дадени отъ нашето орджие довършватъ останкитъ на кораба, надъ чието мѣсто остава да гори намастената водна повърхностъ.

Нашата задача е завършена. Ние насочваме нашия подводникъ въ друго направление.

* *

Отъ нѣколко деңоноция се движи въ областа на посатнитъ вѣтрове. Около подводника забелязваме разнородни риби, които настойчиво го съпровождатъ. Свободнитъ отъ стража моряци прекарватъ почти презъ цѣлия денъ върху палубата. Температурата на въздуха достига до 35 градуса надъ нулата. Горещината става все по-трудно поносима. Задъ кулата съградихме единъ душъ, който моряцитъ усърдно използватъ. Стражницитъ и наблюдателитъ носятъ вече тропически каски, защото слънцето пече безмилостно.

На пръвъ погледъ всичко изглежда миролюбиво, обаче това сж часове на напрежение, защото всѣки отъ обслугата всѣкога трѣбва да бѣде готовъ за борба и подготвенъ за всѣкаква изненада. Защото невниманието и немарливостта могат да костватъ живота на всички ни.

Всѣки денъ слушаме радиосъобщенията отъ далечната родина. Често тия съобщения ни изненадватъ.

Ние трудно повѣрвахме, когато чухме съобщението за войната между Германия и Русия. Въпрѣки създадения новъ фронтъ, войната въ Атлантическия океанъ продължи съ сжщото ожесточение и сила.

Въ една тъмна нощъ получаваме следното радиосъобщение отъ единъ другъ нашъ подводникъ: „Наблизо неприятелски конвой, намиращъ се въ квадрата . . . курсъ . . . скоростъ“. Съобщениитъ сведения показватъ, че положението на нашия подводникъ е благоприятно за атакуването на конвоя. Насочваме се къмъ него.

Движимъ се съ пълна скоростъ. Рано сутринята на хоризонта забелязваме димъ.

Великиятъ часъ, който е свойски за всѣки подводникъ, настѣпи. Започва обикновенната игра на котка и мишка. Ние се приближаваме бавно и внимателно къмъ противника. Отъ време на време надъ подводника прелита самолетъ, който вѣроятно има за задача да разузнава и оглежда водната повърхностъ. Поради това, ние често сме принудени да се потапяме и се движимъ на голѣма дълбочина. Налага се да действваме много внимателно и предпазливо, за да не бѣдемъ открити.

ство изисква упорита и настойчива борба. Ако днесъ атаката не успѣе, то сигурно утре ще имаме щастието да проведемъ нападението и затова не трѣбва да изпускаме удобния случай на другия денъ. Обаче всѣка атака трѣбва да бѣде основно подготвена, иначе всичкитъ старания ще бѣдатъ напраздни.

Въпрѣки опасността отъ неприятелскитъ изстрѣбители и самолети, които ни създадоха много грижи, ние успѣхме най-подиръ да заедемъ благоприятна за атака позиция, обаче нощта е настѣпила вече и ние не можемъ почти нищо да различимъ. За щастие, въ най-важния мигъ изгрѣ луната, поради което целта отново е „видима“. Подводникътъ трѣбва съвсемъ внимателно да се промѣкне къмъ кервана, около който непрестанно сноватъ охраняващитъ изстрѣбители и корвети (нарочно построени кораби за придружаване на корабни кервани). Скоро обаче, ние се намираме вече по сръдата на цѣлата тая „дружина“ и то въ напълно изгодно положение за атака. Сега вече е необходимо да се действа съ свѣтквична бързина. Торпедата трѣбва да бѣдатъ изстреляни по опредѣленитъ цели, следъ което подводникътъ следва да се насочи къмъ морскитъ дълбочини и помисли за своята сигурностъ.

Въ сръдата на кервана се движатъ нѣколко добре натоварени кораби за превозъ на течнo гориво. Най-голѣмиятъ отъ тѣхъ е нашиятъ „избранникъ“. Следъ него следва голѣмъ товаренъ корабъ, задъ който се движатъ другъ петролоносачъ. Тритъ изстреляни торпеда почти едновременно напускатъ торпеднитъ трѣби на подводника и се насочватъ съ шеметна бързина къмъ избранитъ цели. Най-първо е ударенъ товарния корабъ. Той е най-близо до подводника и нашата „змиорка“ пристига при него най-първо, което се установява отъ силния взривъ, следъ който веднага последва другъ при първиятъ петролоносачъ. Двата кораба сж въ пламъци и тѣхната гибелъ е сигурна. Обаче, какво стана съ третото торпедо? Чакаме опредѣленото време съ секундомѣра въ ръка, обаче не последва никакъвъ взривъ. Чрезъ морегледа забелязахме, че вториятъ петролоносачъ съ рѣзко измѣнение на посоката успѣ да се отклони отъ торпедния ударъ. Жалко! Третото торпедо не можа да постигне своята целъ. Но, какво е това? Задъ кораба забелязваме силенъ взривъ и къмъ небето се издигатъ високи стълбове вода и димъ. Нашето торпедо все пакъ не е отишло напразно. Минавайки покрай петро-

ДЪРЖАВНИ МИНИ
КАМЕНОВЖГЛЕНИ МИНИ

Перникъ-Бобовъ-долъ-Марица

ПРОИЗВОДСТВО НА КАМЕННИ ВЖГЛИЩА И БРИКЕТИ
ДОСТАВКА НА ЕЛЕКТРИЧЕСКА ЕНЕРГИЯ

за всички видове индустрии въ и около гр. Перникъ и въ
Старо-загорската електрификационна областъ

По специални износни цени

ВНОСКИ И ПОРЪЧКИ ЗА ВЖГЛИЩАТА И БРИКЕТИ СЕ ПРАВЯТЪ НАВСЪКАДЕ ВЪ
СТРАНАТА ЧРЕЗЪ:

1. Българската народна банка—преводна служба
2. Българската земеделска и кооперативна банка—преводна служба
3. Телеграфо-пощенскитъ станции—чекова смѣтка № 50
4. Популярнитъ банки
5. Банка Български кредитъ А. Д.
6. Каситъ на Държавнитъ мини

съ специални формуляри, съ изчерпателното попълване на които става излишно да се пише
отдѣлно писмо-уведомление отъ страна на клиентитъ.

Главната Дирекция на Държавнитъ мини въ гр. Перникъ

Агенция на минитъ въ София ул. „Раковска“ № 90--телефонъ 2-18-49

Складъ за Брикети и Бобовъ-долски вжглища София—гара Перловецъ—телеф. 2-03-90

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.

СПЕЦИАЛИСТЪТЪ

Б. ТОМОВЪ

изправя говора отъ ЗАЕКВАНЕ съ пълень УСПѢХЪ.

СПРАВКА:

Телефонъ № 47