

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЪ
КАКТО ХОРЕ

ОТЪ МОРЕ
УХА.

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

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

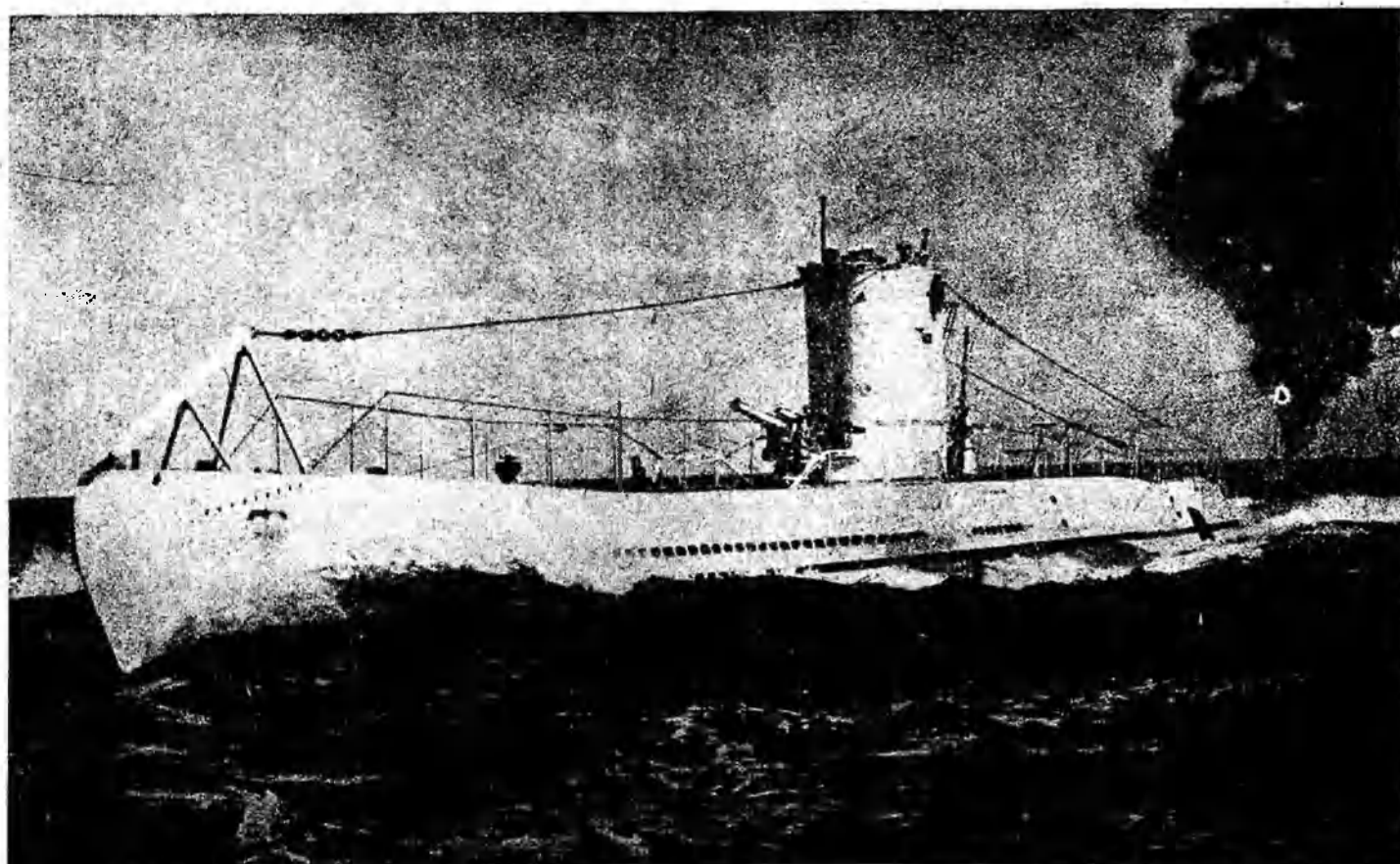
ДРУЖЕМИЧНИКЪ ЗА МОРИКА ПРОХВЪТА И ОБНОВА
ДЪКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ

Година VII.

Варна 1. юни 1941 год.

Број 157.

НЕ ЧАКАИ ДА СЪЗДАВАШЪ ФЛОТЪ КОГАТО ТЕ ЗАПАДНАТЪ,
ЗАЩОТО НЕ СЕ КОПАЕ КЛАДЕНЕЦЪ, КОГАТО СЪЖЕДНЕШЪ.



ОЩЕ ЕДИНЪ ПО-МАЛКО

Германски подводникъ, следъ потопяването на единъ неприятелски търговски корабъ се отпрая за действия срещу врага.

КАЛЕНДАРЪ НА
МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

На 1 май 1915 год. нѣмскиятъ подводникъ „У Б 6“ потопилъ въ Северното море, английскиятъ изстрѣбитель „Resuit“.

Сжиятъ день два нѣмски торпедоносца отъ Фландърската флотилия, при завръщането си отъ извършения походъ въ открито море били пресрещнати и потопени отъ 4 английски изстрѣбителя.

— На 7 май 1915 год., нѣмскиятъ подводникъ „У 20“ потопилъ въ Атлантическия океанъ пѣмническия корабъ „Лузитания“.

— На 15 май 1915 год. турскиятъ торпедоносецъ „Муавенетъ“ атакувалъ и потопилъ въ залива Морта при Дарданелитъ английскиятъ линейенъ корабъ „Голиатъ“.

— На 15 май 1917 год. австроунгарски морски сили въ съставъ: 3 кръстосвача и 2 торпедоносца, извършили набѣгъ къмъ пролива Отранто, гдето обстрѣлявали и потопили 14 кораба охраняващи преградната мрежа предъ подводници, 1 италиански търговски корабъ, като опожарили и повредили тежко 6 стражни кораба и 2 търговски такива.

На връщане австроунгарскиятъ корабъ били пресрещнати при Дурацо отъ ескадра италиански, французски и английски кръстосвачи и изстрѣбители, съ които завързали сражение. И дветъ страни понесли тежки загуби и се отдалечили отъ мѣстото на морската битка. Английскиятъ кръстосвачъ „Dartmouth“ билъ ударенъ отъ торпедото на единъ нѣмски подводникъ, обаче успѣлъ да се заведе въ пристанището Бриндизи.

— На 16 май 1917 год. австроунгарски морски сили потопили италианския изстрѣбитель „Бореа“.

— На 21 май 1913 год. нашитъ малобройни моряшки отряди започнали усиленото търсене и изваждане на поставенитъ заградни мини въ Мраморно море.

Това търсене и извличане изъ водата на минитъ, посрѣдствомъ примитивнитъ и недостатъчни срѣдства, съ които отряда разполагалъ, безспорно се счита за подвигъ достоенъ за нашитъ моряци, които въ изпълнение на своя дългъ, не се спирали предъ никакви прѣчки.

Извлѣченитъ мини, заедно съ тия изпратени по влака отъ Варна и Русе, били пренесени на Бѣло море за действително срещу новия врагъ—Гърция.

Моряшкиятъ отрядъ билъ усиленъ съ едно прожекторно отдѣление и въ началото на юни започналъ поставянето на минна заграда въ залива Кавала и устройване на граничната, и наблюдателна служба по Бѣ-

ломорското крайбрежие.

— На 25 май 1916 год. нашиятъ флотъ се снабдилъ съ първия български подводникъ № 18.

Обслужванъ отъ смѣлитъ български моряци, подводникътъ, подъ командването на лейтенантъ Н. Тодоровъ кръстосвалъ до края на Свѣтовната война предъ нашитъ брѣгове и, наредъ съ торпедоносцитъ, водосамолетитъ, брѣговата артилерия и миннитъ загради, осигурявалъ надеждната отбрана на българското крайбрежие.

При своитъ кръстосвания предъ Кюстенджа, подводникъ № 18 често се излагалъ на нападенията отъ неприятелскитъ торпедоносци и самолети, а още по често трѣбвало да издържа съ своята малка черупка на свирепитъ и стихийни морски бури; при такъвъ единъ ураганъ, подводникътъ билъ принуденъ въ продължение на две денонощия да престои дълбоко подъ водата, като само благодарение спокойствието и твърдостта на неговия командиръ и смѣла обслуга, избѣгналъ загиването си върху скалитъ при носъ Шабла, кждето го отнесла бурята.

— На 25 май 1915 год. нѣмскиятъ подводникъ „У 21“ атакувалъ и потопилъ при Дарданелитъ английскиятъ линейенъ корабъ „Триумфъ“.

На 27 май 1915 год. сжиятъ подводникъ, „У 21“ успѣлъ да потопи при Дарданелитъ и линейния корабъ „Majestic“.

— На 31 май 1916 год. се състояло най-голѣмото познато въ историята морско сражение между английския и германски бойни флоти.

Въ тая знаменита морска битка взели участие 150 английски и 110 нѣмски бойни единици. Въ резултатъ на тоя жестокъ двубой англичанитъ загубили 3 линейни кръстосвача, 3 бронирани кръстосвача и осемъ изстрѣбителя, всичко 14 кораба съ общо водоизмѣстване 120,153 тона, а германскиятъ флотъ ималъ потопени: 1 линейенъ корабъ, 1 линейенъ кръстосвачъ, 4 леки кръстосвача и 5 торпедоносца, всичко 11 кораба съ общо водоизмѣстване 60,134 тона, почти два пѣти по малки загуби отъ тия нанесени на британския флотъ.

Загубитъ на англичанитъ по отнoшение на личния съставъ били: 6,097 убити, 510 ранени, 177 пленени, всичко 6,784 души, а нѣмцитъ имали: 2,545 убити и 494 ранени, всичко 3,039 души, сжщо два пѣти по-малка загуба на хора отъ тая на англичанитъ.

— Презъ месецъ май 1919 год. се разформировала Бѣломорската частъ отъ Флота на Негово Величество. Презъ май настоящата година, следъ 22 години, по Бѣломорскиятъ брѣгъ наново отекватъ бодритъ и твърди стѣпки на българския морякъ.

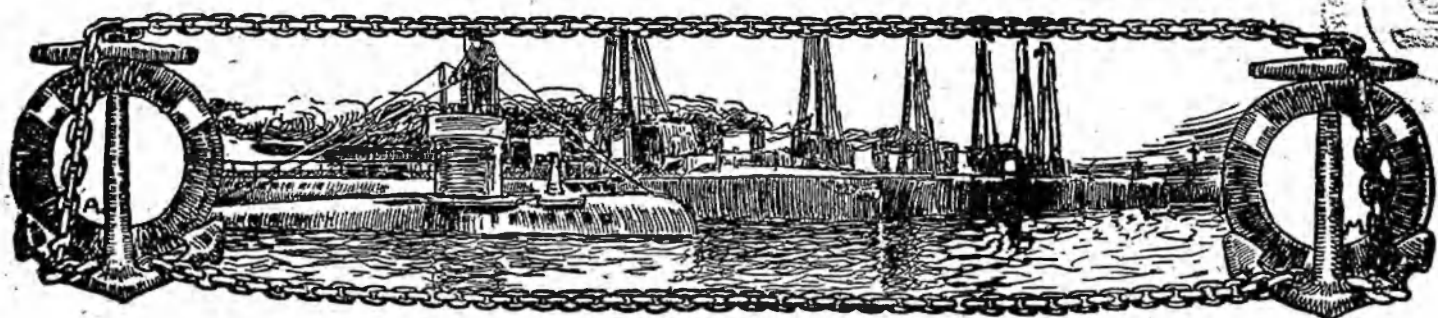
ПОЩА

Уредничеството на вестника благодарно за следнитъ получени дарения:

1. Живко Ст. Цуковъ, Морското училище—Варна . . . 170 лв.
2. Димитъръ С. Роевъ, отъ гр. Русе . . . 100 лв.
3. Владимиръ Чакъровъ, отъ гр. Варна . . . 50 „
4. Ник. Петровъ—Варна . . . 50 „
5. Борисъ Мариновъ, отъ с. Бѣла, Варненско . . . 50 „
6. Христо Ив. Московъ, отъ гр. Варна . . . 50 „
7. К. Дамяновъ—София . . . 40 „
8. Иванъ Поповъ, с. Бѣла, Варненско . . . 30 „
9. Стефанъ В. Лихваровъ, с. Обзоръ, Поморийско . . . 30 „
10. Кочо Минчевъ, с. Бѣла, Варненско . . . 30 „
11. Димо М. Фуфотовъ, отъ с. Бѣла, Варненско . . . 30 „
12. Димитъръ Балтаджиевъ, с. Бѣла, Варненско . . . 30 „
13. Димитъръ Ив. Милковъ, с. Бѣла, Варненско . . . 30 „
14. Трифонъ Бончевъ, отъ с. Бѣла, Варненско . . . 30 „
15. Петъръ Панделиевъ, отъ с. Бѣла, Варненско . . . 30 „
16. Стоянъ Н. Стояновъ, отъ с. Бѣла, Варненско . . . 30 „
17. Д. Вълковъ—Ямболъ . . . 20 „
18. В. Димитровъ—Варна . . . 20 „
19. Тоню Димовъ Ржженковъ, отъ гр. Лѣсковецъ . . . 20 „
20. А. Андреевъ—София . . . 20 „
21. Д. Мариновъ—Свищовъ . . . 20 „
22. К. Чолаковъ—Плѣвенъ . . . 20 „
23. Р. Стойковъ—Плѣвенъ . . . 20 „
24. Георги Радевъ, V ж. п. секция—Варна . . . 20 „
25. Коста Лозаровъ, отъ гр. Провадия . . . 20 „
26. А. Недевъ—Провадия . . . 20 „
27. А. Симеоновъ—Провадия . . . 20 „
28. Г. Илиевъ—Варна . . . 20 „
29. Александъръ К. Коевъ, отъ гр. Варна . . . 15 „
30. Цвѣтко Н. Йовчевски—с. Патрешко, Троянско . . . 15 „

(Следва)

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



Н О В И Х О Р И З О Н Т И

Въ продължение на много вѣкове българският народъ е водилъ ожесточени и кръвопролитни войни за осъществяването на своитѣ народностни идеали, осигуряването излиза на югъ и здравето засядане по Бѣломорското крайбрѣжие.

Въ продължение на много столѣтия храбритѣ родни войски сж водили люта брань за свободата и обединението на всички българи подъ величественния скиптеръ на славнитѣ български царе.

Безкрайна е редицата на българскитѣ синове, които, въ името на това народностно обединение и естествениятъ стремежъ за достигане просторнитѣ води на Бѣлото море, дадоха своитѣ сили и своя животъ за преуспѣването и възхода на Родината.

Безбройни сж борцитѣ за българската свобода. Безчетъ сж хилядитѣ войни, които сложиха своя животъ предъ свѣтлия олтаръ

на Отечеството, като оросиха съ кръвта си и осѣяха съ своитѣ кости бранитѣ поля на Добруджа, Тракия и Македония.

Въпрѣки даденитѣ обаче, скжпи и многобройни жертви, българският народъ дълго време не можа да постигне пълното и трайно осъществяване на народностнитѣ въжеления и бѣ несправедливо подложенъ на тежки изпитания.

Най-подиръ, като последица отъ коравиятъ борчески духъ, съзнанието и сплотеността на българския народъ и мъдро водената политиканалюбимия Върховенъ Вождъ, настжпи дълго очакваниятъ великъ день, въ който, като награда за великата жертва дадена отъ безбройнитѣ храбърци паднали въ брань за Царъ и Родина, се постигна свободата и обединението на китнитѣ български земи въ предѣлитѣ на обновена и Велика България.

Дойде деньтъ, въ

който предъ свѣтлия образъ на Родината се разкриха нови хоризонти отъ които ще грѣйне благодатното слънце на културното, стопанско и материално преуспѣване на Отечеството, чийто южни предѣли се миятъ вече отъ тихитѣ води на Бѣлото море.

Китнитѣ Бѣломорски брѣгове съ освободенитѣ селища, пристанища и новитѣ водни граници очертаващи българската земя, разкриватъ за родниятъ воененъ и търговски флотъ нови хоризонти и нови належащи възможности за всестрастенъ развой и увеличение на българската морска мощь.

Нови хоризонти сж пламнали въ далечината и чертаятъ свѣтлиятъ пжтъ за културното и стопанско преуспѣване на обединена, могща и Велика България, включваща родната земя, отъ Охрида синъ до Черното море и отъ тихиятъ Дунавъ до Бѣлото море.

КОРАБОСТРОЕНЕТО И КОРАБОПЛАВАНЕТО ПРЕЗЪ 1940 г.

Поради липсващите подробни данни от различните източници следствие на войната и необходимостта, държавите да запазят въ тайна действителното състояние на своите сили, невъзможно е да бъдат дадени съвършено точни и изчерпателни сведения относно състоянието и развоя на корабостроенето и корабоплаването на различните страни за изтеклата година.

Съгласно сведенията, дадени от Американското бюро за подразделянето на търговските кораби, обхващащи само такива с водоизместване над 2,000 тона, към 1 януари 1940 год. търговският флот на отделните държави имал корабен състав, означен въ следващата таблица:

ДЪРЖАВА	Броят на корабите над 2000 т.	Водоизместване в тонове
Съедин. Щати	1296	7,881,844
Япония	873	4,574,047
Норвегия	698	3,947,469
Италия	505	2,921,791
Холандия	405	2,453,877
Франция	414	2,383,466
Гърция	334	1,500,700
Русия *)	310	1,136,060
Швеция	185	895,472
Панама	120	775,006
Дания	156	693,901
Испания	161	659,095
Югославия	77	339,425
Бразилия	75	329,977
Белгия	55	320,818
Финландия	99	316,141
Останалите държави	3398	20,858,987
Всичко	9161	51,988,076

*) След присъединяването на Балтийските държави.

Германското корабостроене, въпреки естествените ограничения наложени от войната, през изтеклата година било особено дейно и резултатно. Като се изключи строенето на военни кораби, главната насока на немското търговско корабостроене се изразила главно въ построяването на кораби, необходими за подпомагане и улеснение прехраната на населението, предимно увеличение съставът на риболовния флот. През годината били спуснати на вода и напълно довършени риболовните кораби: „Позен“, „Вестпроейсен“ и „Гаулайтер Боле“. През юли корабостроителницата Дешимаг построила предназначенията за риболовното сдружение Коленберг голем риболовен кораб, притежаващ съоръжения за преработване на рибата въ рибно брашно, а също и сваряване на остатъците и стопяването имъ.

Корабостроителницата въ Хам-

бург преустроила един товарен кораб с водоизместване 10,000 тона, като риболовен такъв притежаващ хладилни устройства и необходимите съвременни съоръжения и съкмяване за запазване и преработване на уловената риба. Корабът бил въ състояние всекидневно да преработва до 150 тона прясна риба въ 50 тона рибни филета, като притежавал складове за запазването до 1,500 тона добре опакована преработена риба.

Освен корабите предназначени за собственото корабоплаване, през изтеклата година германските корабостроителници построили и доставили и други кораби за чуждите държави.

Въпреки английската блокада, немските търговски кораби продължавали да извършват корабоплаването до Балтийските и Скандинавските държави, а също така и отделни търговски кораби, превозващи ценни товари, успели да преминат блокадната линия и се завърнали въ своите пристанища.

Английското корабостроене и корабоплаване през миналата година поради военните събития и действията на море били значително възпрепятствани и намалени, най-вече вследствие липсата на достатъчни строителни материали и разрушенията на корабостроителниците от бомбардировките на германските въздушни сили.

Въпреки усилената работа на английските корабостроителници, последните не сж били въ състояние да построят достатъчен брой кораби за попълване нанесените от действията на германските въоръжени сили загуби.

Точни сведения за действителните загуби на английския търговски флот, естествено, че не биха могли да се дадат. От дадените обаче, официални данни от Адмиралтейството сж положителност било установено, че през изтеклата година британския търговски флот загубил най-малко 37 кораба с водоизместване над 10,000 тона, между които и следните: Големият пътнически кораб „Empress of Britain“ (42,348 бр. р. тона), „Carinthia“ (20,277 бр. р. т.), „Orford“ (20,043 бр. р. т.), „Orama“ (19,840 бр. р. тона), „Scythia“ (19,761 бр. р. т.), „Scotstown“ (17,046 бр. р. т.), „Transylvania“ (16,923 бр. р. т.), „Rawalpindi“ (бр. р. т.), „Incastria“ (16,243 бр. р. т. и др).

Американското корабостроене през 1940 год. отбелязало значителни постижения. Съгласно съществуващите сведения, въ началото на октомври м. г. въ различните корабостроителници на Съединените Щати се намирали въ усилената постройка общо 335 търговски кораба с общо водоизместване 1,598,645 тона. Освен това, до отбеляза-

ното време, били напълно завършени съгласно строителната програма 34 кораба с общо водоизместване около 300,000 тона, между които и най-големият построен търговски кораб „Америка“ с водоизместване 27,000 тона.

Въ края на изтеклата година предвидена била построяката на два големи пътнически кораба от по 30,000 тона, предназначени за извършване на съобщението с пристанищата на Източна Азия. Новото въ тия кораби е, че димните тръби се намират на едната страна, а горната палуба е широка, гладка и лишена от всякакви надстройки и препятствия, нагодена за кацането и излитане на самолети.

Изобщо, корабостроенето въ Съединените Щати било нагледно предимно за лесното военизиране и използване на новопостроените търговски кораби въ военное време като спомагателни такива, обслужващи американските морски сили.

Японското корабостроене през изтеклата година било също така твърде дейно. Японското правителство одобрило изработения план за увеличение на японския търговски флот, който, от приблизително 5,600,000 бр. р. т., до 1942/43 г. тръбва да увеличи корабния състав на 7,500,000 бр. р. тона. Тъй като годишната производителност на японските корабостроителници достига 800,000 тона, напълно възможно е японския търговски флот до определеното време да бъде значително увеличен.

Норвежкото корабоплаване през 1940 год., поради развитите се военни действия, естествено, че значително било намалено. Въпреки това обаче, съгласно съществуващите сведения, въ началото на ноември, за норвежките корабоплавателни сдружения се намирали въ постройка всичко 136 търговски кораба възлизащи на 367,000 бр. р. тона.

Въпреки войната италианските корабостроителници продължавали своята усилената работа, като построили и спуснали значителен брой кораби, както за италианското корабоплаване, така и за чуждите корабоплавателни сдружения.

Чрез извършените подобрения и разширения на италианските корабостроителници, последните получили задачата да напреднат своята дейност за построяката на кораби, за увеличението въ кратък срок търговския флот на 9 милиона бруто регистър тона.

Изобщо, както корабостроенето, така и корабоплаването на различните държави въ свѣта, поради военните събития и действията на море през миналата година, били значително затруднени.

С В Ъ Т Е Н Е Т О Н А М О Р Е Т О

Още от древното време било известно, че намиращите се във морските води различни животинки изпускат нощно време свѣтлина, обаче, подробното изследване на действителните причини за свѣтенето на обширните водни маси било извършено въ последствие, съ течението на вѣковете.

Установено било, че морската вода свѣти, както въ различните морета и океани по земното кълбо, така и при различна температура и съ разновидности цѣтве.

Най-силно и величествено е свѣтенето на морето въ областите около екватора. Ето какъ естественикътъ Александъръ Хумболдъ описва свѣтенето на тропическите морета:

„Който не е виждалъ свѣтенето на тропическото море, той нѣма пълна представа за величествеността на това рѣдко зрелище. Корабътъ дори пѣнливите води и човѣку не се иска да откъсне погледъ отъ тая дивна картина, която се разкрива предъ него. Когато корабътъ се наведе на едната си страна, веднага въ всички посоки отскачатъ синкави и червеникави огньове. Неопируемо красива гледка представлява и играта на делфините презъ тъмната нощъ въ тропическите морета. Тѣ бързо разсичатъ водната повърхност и оставятъ следъ себе си безбройни искри и дълги свѣтящи ивици“.

Въ близостъ на нощъ Добра Надежда било наблюдавано толкова силно свѣтене на морската вода, щото корабътъ се показвалъ като чели е обхванатъ въ пламъци.

Особено силно е свѣтенето на водата въ Червеното море. Когато нощемъ, корабътъ като гигански плугъ, бразди тъмните води на това море, подъ него и въ страни избухватъ огньове, а задъ кърмата се образува широкъ огненъ пѣтъ; ако корабътъ премине презъ областъ, гдѣ обитава отъ медузи, последните изпускатъ особена свѣтлина и мореплавателя забелязва появяването на огнени кълба по гребените на вълните.

Водната повърхностъ свѣти само при раздвижване. Отъ хвърленъ камѣкъ, игрането на рибата или отъ удара на греблата, водата блѣсва. Тоя блѣсъкъ на водата въ всѣко море е различенъ. Така, раздвижената нощемъ вода на европейските морета изпуска синкави искрици, въ другите морета тя блѣсти съ бѣла свѣтлина която има зеленикава или синкава отсѣнка, а има и морета, въ които се забелязва червеникаво свѣтене.

Въ миналото съществували различни предположения и причини за свѣтенето на морето. Мнозина учени люде търсили причината за свѣтенето въ наелектризиране на во-

дата следствие триенето ѝ съ кораба, или поради изпускането отъ морската вода на погълнатите презъ дена слънчеви лъчи. Други учени предполагали, че причината на това явление била, издигането отъ дъното на морето къмъ водната повърхностъ на самозапалващи се мехурчета газъ, присѣствитието на фосфоръ и пр. Извършеното обаче, нѣколкократно прецеждане на морската вода, следъ което било забелязано, че последната не проявявала вече свойството да свѣти, установявало, че причината за свѣтенето на водата били различните организми, отстранени при прецеждането.

Въ настоящо време съ положителностъ е доказано вече, че свѣтлината, изпущана отъ морската вода се дължи на прѣкото и ли косвено участие на хилядите животинки, намиращи се въ морските дълбочини.

Установено е, че една отъ главните причини за свѣтенето на морето сѣ едноклетъчните животни, предимно свѣтящите инфузории, отъ които най-известна е нощосвѣтката, имаща голѣмина, колкото главичката на обикновена карфичка. Споредъ изследванията доказано е, че въ единъ куб. дцм. морска вода се намиратъ около 10,000 нощосвѣтки. Последните, при механично раздразнение, напр. разклащането на водата, изпускатъ синкава свѣтлина. Нощосвѣтките се намиратъ най-вече въ водите на Червеното море, гдѣто се срещатъ по нѣкога въ голѣми гъсти маси и натрупвания, поради което морската повърхностъ на това море презъ деня има кървавочервенъ цѣтъ.

Освенъ свѣтящите инфузории, свойството за изпускането на свѣт-

лината притежаватъ още: различните медузи, дълбоководните корали, риби и акули, морски звезди, а сжщо и особениятъ видъ малки свѣтящи рачета, живѣящи въ водите на полярните морета.

Медузите свѣтятъ обикновено съ цѣлата повърхностъ на звѣнеподобното си тѣло, поради което арабитѣ ги наричатъ „морски фенери“. Американската медуза, която достига до 2 метра въ диаметрътъ изпуска зеленикава, а другъ видъ медузи изпускатъ тъмно-синя свѣтлина. Дълбоководните корали намиращи се на 1,200—4,000 метра подъ водната повърхностъ изпускатъ синя свѣтлина, а морската звезда свѣти съ червенъ цѣтъ.

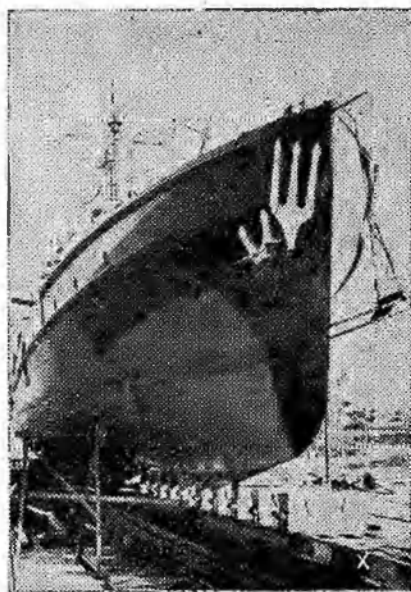
Сжществуватъ множество дълбоководни риби които притежаватъ нарочни органи за свѣтене, прилични на жлези. Излъчваната отъ тия риби свѣтлина има голѣмо значение за тяхния животъ въ тъмните морски води.

Забележително е свѣтенето на акулите, които живѣятъ на дълбочина 600—700 метра подъ морското равнище и въ близостъ на японските брѣгове. Тия акули иматъ дължина половинъ метъръ и свѣтятъ цѣлите съ синкава свѣтлина, поради което японците ги наричатъ „огнени риби“.

Обаче, главната причина за свѣтенето на морето сѣ многобройните свѣтящи инфузории, които даватъ на раздвижената морска вода, особено въ тъмните нощи чуденъ блѣсъкъ и създаватъ предъ погледа на мореплавателя величествена и омайна гледка.

Понѣкога отъ разпѣнените води край брѣговете на тропическите морета, разбиващи се съ ревъ въ прибрѣжните скали се отдѣля силна свѣтлина, озаряваща околността. По тоя случай професоръ Келеръ съобщава, че когато се намиралъ презъ една тъмна февруарска нощъ въ стаята на една отъ къщите на самия брѣгъ на развалнуваното море при Суакима, предъ него се разкрила необикновена картина: при всѣки ударъ на вълната, стаята се заливала и озарявала отъ дотолкова ярка свѣтлина, че намиращите се отдѣлни предмети се различавали много ясно, като чели били огрѣвани отъ лунна свѣтлина.

Така, поради належащата необходимостъ, намиращите се въ морската вода многобройни животинки, следствие грижата за осигуряване на своята защита и съществуване да се приспособятъ къмъ обкръжаващите ги водни маси се предизвиква отдѣлянето на свѣтлината, а съ това се явяватъ и величествените свѣтения на различните морета въ Свѣта.



Германски миночистачъ на докъ: а почистване и боядисване на подводната частъ



ВЕНФ-МОСКА ИСТОРИЯ

ДЕЙСТВИЯТА НА СПОМАГАТЕЛНИЯ КРЪСТОСВАЧЪ „ВОЛФЪ“

(Продължение отъ брой 156).

Забелязанъ билъ да се приближава бързо единъ голѣмъ пѣтнически корабъ съ две димни трѣби, по чиято горна палуба се разхождали спокойно множество пѣтници, следователно, задържането и потопяването му не било възможно. Поради това „Волфъ“ промѣнилъ посоката на своето движение и бързо се отдалечилъ.

Наново нѣмскиятъ кръстосвачъ заплavalъ изъ широкиятъ океанъ и въ продължение на много денонощия не забелязалъ на хоризонта никакъвъ корабъ.

За получаване на по широкъ обсегъ на видимостъ, кръстосвачътъ използвалъ своя малъкъ водосамолетъ, който внимателно билъ скритъ въ разглобенъ състояние въ едно отъ помѣщенията.

Частитѣ отъ водосамолета били извадени и сглобени върху горната палуба. Сглобениятъ водосамолетъ билъ кръстенъ съ името „Вьолфхенъ“ и на следния денъ, 27 февруари извършилъ първото си летене за разузнаване, което се увѣнчало съ успѣхъ. Въ далечината билъ забелязанъ корабъ. „Волфъ“ бързо се отправилъ къмъ посоченото отъ водосамолета направление, за да догони открития на хоризонта търговски корабъ, който притежавалъ сѣщиятъ видъ, сѣщитѣ стожери, димна трѣба и надстройки като тия на кръстосвачътъ „Волфъ“.

Корабътъ бавно и постепенно билъ настигнатъ. Върху стожера на нѣмския кръстосвачъ били вдигнати нѣколко пѣстроцвѣтни знаменца, означаващи по общоприетиятъ международенъ разговорникъ заповѣдта:

„Спрете веднага! Изпращамъ лодка за проверка!“ Обаче, настигнатиятъ корабъ не обърналъ внимание на тоя предупредителенъ сигналъ и продължилъ своето движение. Тогава защитнитѣ подвижни стени на „Волфъ“ бързо били спуснати и четири орждия насочили застрашително своитѣ стоманени тѣла къмъ непокорния корабъ. Въ следниятъ мигъ се разнесълъ тънтежътъ на оржденъ изстрелъ и предъ носътъ на търговския корабъ разпрѣскаващиятъ се снарядъ издигналъ високъ стълбъ вода.

Корабътъ спрялъ. Неговата обслуга, обхваната отъ панически страхъ стремително се спуснала къмъ спасителнитѣ лодки. Изпратенитѣ съ лодката отъ „Волфъ“ въоръжени моряци бързо достигнали и пѣрга-

во се изкачили върху палубата на английския корабъ, чиято обслуга се състояла отъ 8 души англичани и 20 китаици. Върху вънкашната повърхностъ на кърмовата стена било означено съ едри букви името „Турритела“—Лондонъ, обаче подъ прѣсно сложената боя около тся надписъ, нѣмскитѣ моряци ясно прочели прежното име на кораба—„Гутенфелдъ“. Последниятъ билъ германски, едновиденъ на „Волфъ“ корабъ, принадлежащъ на корабоплавателното сдружение Ханза въ пристанището Бременъ.

Решено било „Турритела“ да бжде стѣкменъ и използванъ като спомогателенъ кръстосвачъ, за водене корсарска война въ водитѣ на Индийския океанъ. Въ продължение на тричасова усиlena работа, корабътъ билъ снабденъ съ 25 мини, едно малко оржие, радиостанция, оржия, различни помагала и прибори за мореплаването, а така сѣщо и съ хранителни припаси. Презъ времето, когато двата кораба се намирили единъ до другъ, заети въ усиlena работа по стѣкмяването, водосамолетътъ „Вьолфхенъ“ летялъ непрекъснато на височина 4,000 метра надъ синия океанъ и наблюдавайки просторнитѣ води, предпазвалъ корабитѣ отъ изсочакваната поява на неприятель.

За командиръ на новостѣкмения спомогателенъ кръстосвачъ, кръстенъ съ името „Илтисъ“, билъ назначенъ лейтенантъ Брандесъ съ обслуга отъ 27 моряка, които заели своитѣ мѣста. Осемтѣхъ души англичани били прехвърлени като пленници върху „Волфъ“, а китаицитѣ останали на прежнитѣ си служби на „Илтисъ“. За тѣхъ било безразлично кому ще служатъ, тъй като достатъчно било да получаватъ опредѣлената имъ месечна заплата и всѣкидневна храна.

Следъ напълното си стѣкмяване и въоръжение „Илтисъ“ се отправилъ привечеръ за самостоятелни действия и бързо изчезналъ въ тъмнината, по посока на Бабъ-елъ-Мандебъ, водната тѣснина между Африка и Арабия.

Необходимостта на „Волфъ“ отъ набавянето на вжглища била твърде голѣма, обаче едва сутринята на 1 мартъ на хоризонта билъ забелязанъ приближавашъ се търговски корабъ. Тоя денъ билъ твърде злокобенъ и тѣженъ за моряцитѣ отъ нѣмския кръстосвачъ. Когато за-

белязаниятъ корабъ се намиралъ вече въ непосредствена близостъ на „Волфъ“, на последниятъ произлѣзла неочаквана злополука: При зареждане на орждията, които се намирили въ своето основно положение, скрити задъ подвижнитѣ стени, кърмовото оржие дало нежелателенъ изстрелъ и снарядътъ, излитайки изъ дулото на орждието, съ трѣсъкъ се взривалъ въ самата кърмова стена на кръстосвача, частъ отъ която разрушилъ, като засѣгналъ тежко струпанитѣ на палубата моряци, готови за провѣряване на търговския корабъ. Двама души били убити, десетъ били тежко и шестнадесетъ леко ранени. Останалата обслуга не изгубила присѣтствието на духа. За по-малко време отъ една минута, орждието било наново напълнено, а раненитѣ били пренесени подъ палубата, за даването на медицинска помощъ.

Предупредителниятъ изстрелъ билъ даденъ и снарядътъ се прѣсналъ предъ носа на търговския корабъ, който преустановилъ своето движение. Корабътъ билъ английски. Установено било, че се именува „Иупа“, и превозвалъ солъ. Въ вжглищнитѣ му ями се намирили само 300 тона каменни вжглища.

Докато двата кораба се отдалечавали на страни отъ главния воденъ пѣтъ, извършено било подробно изследване за устанавяване причината на произлѣзлата злополука. Намѣрено било, че върху дѣното на гилзата била полепнала малка стоманена стѣрготинка, която, при затваряне на затвора се предвижила напредъ и застала тъкмо срещу запалката на снарядната гилза, поради което произлѣзалъ неочакваниятъ злокобенъ изстрелъ.

Когато слѣнцето се епуснало низко надъ окървавениятъ западенъ хоризонтъ, натъжената обслуга на „Волфъ“ била строена върху горната палуба, за да отгѣде последна почитъ на загиналитѣ свои другари. Двата трупа били обвити въ бѣло платно и, покрити съ военноморското знаме, били поставени единъ до другъ върху изнесената извънъ стѣнитѣ на кораба дървена площадка. Водитѣ на обширния океанъ били спокойни и неподвижни. Машинитѣ на „Волфъ“ прекратили своята работа и кръстосвача засталъ неподвижно посрѣдъ смѣлчалата се водна ширъ. Следъ произнесената отъ командира на нѣм-

ския корабъ молитва и надгробни слова, тълата на убитите моряци бавно били спуснати въ океанските води. Трикратен пушечен залп, придружен от пѣсенята „Азъ имахъ единъ другаръ“ проеждали надъ вѣчния моряшки гробъ въ далечния океанъ.

На следния денъ заранята корабътъ „Импъ“ застаналъ на стена на „Волфъ“ и бързото прехвърляне на вѣжлищата започнало. Мълчаливо и усърдно моряците извършвали тежката работа при натоварването на горивото, презъ което време водосамолетътъ „Вьолфхенъ“ летялъ високо за предпазване на корабите отъ неочакваната поява на неприятелски корабъ.

Привечеръ билъ погребанъ съ сжщигъ почести и при сжщата тържественостъ и другъ отъ починалите тежко ранени моряци отъ спом. кръстосвачъ „Волфъ“.

Натоварването на вѣжлищата било привършено едва на следния денъ, следъ което корабътъ „Импъ“ билъ потопенъ. Сжщият денъ билъ погребанъ и четвъртиятъ починалъ отъ раните си морякъ.

Дълго време въ нѣмския корабъ не се чували безгрижниятъ смѣхъ и веселите пѣсни на моряците, тжгуващи по загиналите свои другари.

Съгласно дадените наставления, презъ нощта на 5 мартъ спомаг. кръстосвачъ „Илтисъ“ трѣбвало да постави своите мини въ водната тѣсна предъ Бабъ-елъ Мандебъ.

Когато слънцето се скрило задъ планините на Африка и непрогледна тъмнина се спуснала надъ водния пжтъ, нѣмския корабъ се намиралъ вече близо до опрѣделеното мѣсто и билъ готовъ за поставянето на минната заграда. Обаче, неочаквано два прожектора проблѣснали въ тъмнината и тѣхните снопове лжчи засвѣткали надъ водната повърхностъ, образувайки свѣтлинна завеса. Установило се, че срещу „Илтисъ“ приближавалъ неприятелски кръстосвачъ, който освѣтлявалъ водния пжтъ презъ Бабъ-елъ-Мандебъ чрезъ сноповете лжчи отъ прожекторите, намиращи се на двата му стожера. Поради опасността да бже откритъ, нѣмския кръстосвачъ билъ принуденъ да се отдалечи по посока на пристанището Адень.

На следния денъ презъ ноща „Илтисъ“ достигналъ водите предъ пристанището на Адень, гдето благополучно поставилъ минната заграда, следъ което се отправилъ въ обратна посока къмъ широкия океанъ, за да се срещне на уговореното мѣсто съ „Волфъ“.

Нѣмския спсм. кръстосвачъ се

намиралъ още твърде близо до поставеното отъ него минно заграждане, когато задъ кърмата му се разнесълъ тънтяжътъ на силенъ взривъ. Единъ английски корабъ, който излизалъ изъ пристанището се взривалъ на една отъ мините, наклонилъ се на едната си страна и бързо потъналъ. Следъ нѣколко минути последвалъ втори взривъ и другъ неприятелски корабъ изчезналъ подъ водната повърхностъ.

Това твърде бързо действие на заградните мини непосредствено следъ хвърлянето имъ въ водата, поставило спом. кръстосвачъ „Илтисъ“ въ неизгодно положение и опасността да бже откритъ отъ кръстосващият предъ входа на Червеното море английски кръстосвачъ. Затова корабътъ полагалъ усилия да се отдалечи съ възможната пълна скоростъ и до настѣпването на дена, да се намира достатъчно далечъ отъ опасното мѣсто.

Когато изгрѣващото слънце озарило съ своите лжчи океанската повърхностъ, наблюдателите отъ „Илтисъ“ съ трѣвога насочили своите далекогледы къмъ проясняващия се хоризонтъ и открили въ далечината единъ кръстосвачъ. Последниятъ сжщо забелязалъ осамотения нѣмски корабъ и съ пълна скоростъ се насочилъ къмъ него. Предъ носътъ на неприятелския кръстосвачъ се издигала висока пѣнеста вълна. „Илтисъ“ нѣмалъ вече възможностъ да отбѣгне своята гибелъ. Следъ кратко време той билъ настигнатъ и заставенъ, чрезъ международните сигнали да преустанови своето движение. Обслужата на нѣмския спом. кръстосвачъ бързо слѣзла въ спасителните лодки и се отдалечила отъ напуснатия корабъ. Въ следния мигъ се разнесълъ гръмътъ отъ взриваването на предварително поставените въ помѣщенията на ко-

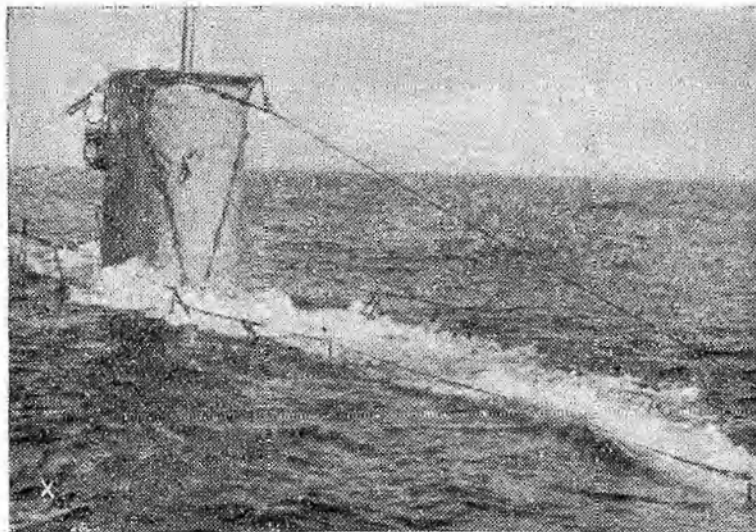
раба взривни патрони и „Илтисъ“, обхванатъ отъ черенъ димъ, бързо изчезналъ съ развѣто знаме въ морските дълбочини.

Английскиятъ кръстосвачъ оставилъ корабокрушенците на произвола на сждбата и изчезналъ въ далечината. Въ продължение на 24 часа обслужата на „Илтисъ“ се люшкала съ своите лодки посрѣдъ необятния океанъ, изтощена и измжчвана отъ непоносимата горещина, гладътъ и жаждата. Едва на следния денъ неприятелскиятъ кръстосвачъ отново се появилъ и прибралъ нѣмските моряци, които останали въ пленъ до края на войната.

„Волфъ“ се отправилъ къмъ уговореното за срещата съ „Илтисъ“ мѣсто, обаче отъ заловеното радиосъобщение узналъ, че спомаг. кръстосвачъ билъ потопенъ, а освенъ това чрезъ радиосъобщението се давало подробно описание, както на нѣмския спомагат. кръстосвачъ „Волфъ“, така и на придружаващия го водосамолетъ „Вьолфхенъ“. Ясно било, че взетите въ пленъ китайци сж извършили пълното описание на действащия въ Индийския океанъ нѣмски боеенъ корабъ.

Поради това, английското морско командване било известно вече за мѣстопробиваването на нѣмския спомагателенъ кръстосвачъ и въ близко време би изпратило съответните бойни кораби за преследване и унищожението на „Волфъ“. Схващайки това неблагоприятно и опасно положение, командирътъ на нѣмския корабъ решилъ да насочи „Волфъ“ за воденето на корсарската война и поставянето на останалите 200 мини въ водите на другите морета и океани.

(Следва)



НѣМСКИ ПОДВОДНИКЪ ВЪ МОМЕНТА НА ИЗПЛАВАНЕ НА ПОВЪРХНОСТЯТА
Следъ като командирътъ чрезъ морегледа установилъ, че нѣма опасностъ,
подводникътъ излиза на водната повърхностъ



МОРСКИ ВЕСТИ

† ВИЦЕ—АДМИРАЛЪ ЛОТАРЪ ФОНЪ АРНОЛДЪ ДЕ ЛА ПЕРИЕРЪ

На 24 февруари н. г. починалът презъ време изпълнение на служебния си дългъ, германският вице-адмиралъ Лотаръ фонъ Арнолдъ де ла Периеръ, известенъ като командиръ на подводникъ, който презъ миналата Свѣтовна война потопилъ най-голямъ тонажъ неприятелски търговски и др. кораби.

Адмиралъ фонъ Арнолдъ де ла Периеръ билъ роденъ въ 1886 г. и презъ 1903 год. постъпилъ като кадетъ въ Морското училище, което завършилъ успѣшно. При избухването на Свѣтовната война, де ла Периеръ билъ като лейтенантъ, адютантъ на началникъ щаба на адмиралтейството. Презъ 1915 год. следвалъ въ Подводното училище и следъ завършването на обучението билъ назначенъ за командиръ на подводникъ „У 35“, а презъ 1918 г. — командвалъ подводникъ „У 139“.

Арнолдъ де ла Периеръ се проявилъ като настойчивъ, храбъръ и волеви офицеръ, който презъ време на своите действия срещу врага потопилъ множество неприятелски кораби. Заради неговата резултатна дейностъ и успѣшни постижения въ подводната война, той билъ награденъ презъ 1916 год. съ високото отличие на ордена Пуръ льо Меритъ, а въ 1917 год. получилъ лично портрета на Кайзера.

Лейтенантъ Арнолдъ де ла Периеръ потопилъ надъ половинъ милионъ тона неприятелски кораби. Известно било, че само презъ време на единъ отъ своите походи срещу врага, смѣлялъ подеденъ командиръ потопилъ 54 кораба съ общо 91,000 тона. Общия брой на потопените отъ него кораби възлизалъ на 200.

Презъ 1922 год. Арнолдъ де ла Периеръ билъ произведенъ въ чинъ капитанъ-лейтенантъ и назначенъ на служба на линейния корабъ „Хановеръ“. Въ 1925 год. той билъ премѣстенъ на лич. корабъ „Елзасъ“, а въ 1926 год. билъ адмиралщабенъ офицеръ въ морската база въ Северното море. Презъ 1928 год. билъ назначенъ за командиръ на новиятъ кръстосвачъ „Емденъ“. Въ 1930 год. билъ произведенъ въ чинъ капитанъ I рангъ и билъ председател на комисията за извършване пробнитъ плавания и установяване качествата на новопостроените различни бойни кораби.

Въ 1931 год. капитанъ I рангъ Арнолдъ де ла Периеръ билъ назначенъ за инструкторъ по подводното дѣло и продължително време билъ на служба въ турския флотъ, като ръководилъ подготовката и обучението на турските морски офицери. Презъ 1937 год. билъ произведенъ въ чинъ контръ-адмиралъ. Въ настоящата война, като вице-адмиралъ, Арнолдъ де ла Периеръ билъ назначенъ за върховенъ началникъ на морските сили въ завладяните земи, на която служба заръшилъ жителския си пжтъ.

Съ неговата смъртъ германскятъ флотъ губи единъ деенъ и заслужилъ вишъ началникъ, чието име е свързано съ историческите действия и постижения на нѣмските подводници презъ миналата Свѣтовна война, и чиято дейностъ като морски офицеръ служи като незаличимъ примѣръ на проявена храбростъ, преданостъ и настойчивостъ въ служба на Отечеството.

Ромжнските пристанища презъ 1940 год.

Поради развитието се военни събития и общиятъ застои на международното корабоплаване, презъ миналата година, съгласно съществувашите статистически данни се установява, че посещението на ромжнските морски пристанища отъ търговските кораби било значително намалено. Това посещение въ сравнение съ 1939 год. било съ 46% по-малко: презъ миналата година пристанищата били посетени отъ 386 кораба съ общо водоизмѣстване около 500,000 тона, а презъ 1939 год. броятъ на корабите, извършващи стокообмѣна съ тия пристанища възлизалъ на 484 съ общо водоизмѣстване 1,040,000 тона.

Презъ 1940 год. презъ Сулинския каналъ на Дунава сж преминали само 372,000, срещу 1,373,000 тона кораби презъ 1939 год.

Въ противовесъ на това намаление корабното посещение на ромжнските морски пристанища, корабоплаването по р. Дунава значително било увеличено. Изчислено било, че презъ последните деветъ месеца на 1940 год., пристанищата били посетени отъ кораби съ срѣдно месечно водоизмѣстване 3,150,000 тона, а нѣкой месеци това водоизмѣстване достигало до 5,000,000 тона.

Данскиятъ търговски флотъ, споредъ последните сведения, поради войната загубилъ 36 кораба възлизащи на 107,000 тона.

Още една победа на море.

Споредъ оповестените чрезъ радиото и печата сведения относно потопяването на английския линейенъ кръстосвачъ „Хуудъ“ се установява, че германските морски сили сж нанесли тежъкъ ударъ на британския флотъ, а съ това сж спечелили още една победа на море.

Извършвайки набѣгъ къмъ водениятъ пжтъ между северните брѣгове на Англия и Исландия, една нѣмска ескадра бойни кораби, между които и линейния „Бисмаркъ“, подъ командването на адмиралъ Лютенсъ, на 24 май заранята се срещнала и завързала сражение съ английски бойни кораби. Въ резултатъ на кратката, но ожесточена схватка, въ която линейния корабъ „Бисмаркъ“ получилъ своето първо бойно кръщение, билъ потопенъ най-големиятъ корабъ въ свѣта, линейния кръстосвачъ „Хуудъ“. Причината за потъването на английския корабъ, споредъ лондонското радио била, взриваването на муниционните погребни, засѣгнати отъ неприятелски снаряди.

Линейния кръстосвачъ „Хуудъ“ билъ заложенъ въ постройка презъ 1916 год., спуснатъ билъ на вода на 22 августъ 1918 год., а окончателно завършенъ въ 1920 г. Притежавалъ следните данни: водоизмѣстване при пълненъ запасъ бойни припаси и гориво, 46,200 тона; дължина 262, широчина 32.2 и газене 8.7 метра; скоростъ 31 мили и въоръжение: осемъ 381 мм., дванадесетъ 140 мм., осемъ 102 мм., четири 47 и шестнадесетъ 40 мм. орждия, 8 картечници и 6 торпедни тржби.

Притежавалъ четири винта, 24 парни котли и парни турбини съ мощностъ 151,000 конски сили.

Кръстосвачътъ „Хуудъ“ билъ добре защитенъ съ дебели бронени стени. Дебелината на бронята въ областта на водолинията възлизала на 305 мм., а тая на артилерийските кули — 381 мм. Корабътъ се обслужвалъ отъ 1341 души.

Относно двата едновидни нѣмски линейни кораба „Бисмаркъ“ и „Тирпицъ“ липсватъ подробни данни. Известно е, че „Бисмаркъ“ е спуснатъ на вода на 14 февруари 1939 г. Корабите притежаватъ водоизмѣстване по 35,000 тона, дължина 241, широчина 36 и газене 7.9 метра. Въоръжени сж съ по осемъ 380 мм., дванадесетъ 150 мм. орждия; а сжщо и съ известенъ брой 105 мм. и 37 мм. противосамолетни орждия.

БЪЛИ ЛЕБЕДИ—БЛАГОВЕ- СТНИЦИ ПО Р. ДУНАВЪ.

Първият български пътнически кораб на р. Дунав тия дни пристигна. Величественъ и гордъ, и бълъ като лебедъ, той запови водитъ на голъмата рѣка, съ която граничимъ на северъ. Въ първите дни на пролѣтѣта, когато всичко се съживява, всичко цвѣти, всичко се готви за новъ животъ, се осъществи една възжелана мечта на българския народъ — да има родно корабоплаване по р. Дунавъ. Това събитие като че ли се губи въ водовъртежа на днешното време, но то не намалява своята стойност. Това е единъ исторически фактъ, който убедително говори, че отъ балкана и черните угари на полето ние слизае вече къмъ морето и Дунава и започваме да събираме блага, доскоро непознати намъ. Този преломъ на нашето морско осъзнаване не може да ми не незабѣлявано и е първата голъма крачка по пътя на нашето стопанско преуспѣване. За българския народъ започва ново време, пълно съ изгледи за трайно благоденствие и честито бждеще. Създаването на Дунавското корабоплаване е първият основенъ камъкъ отъ голъмъ мащабъ, при изграждането на това благоденствие. Съ това гранитниятъ български духъ, който не познава отч янието и не губи надежда дори и презъ най-черни дни, създаде едно ново величаво дѣло, което го издига високо въ очитъ на историята.

Новитъ кораби по Дунава сж олицетворение на несломимиятъ духъ на българския народъ и на неговия нестихващъ устремъ. Модерни, мощни, бързоходни и луксозни, тѣ рисуватъ достойниятъ образъ на нашиятъ величави стремежи. Стремежи на единъ младъ народъ, който бърза да настигне, дори да замине своитъ благодетелствувани отъ сѣдбата братя. Защото той съзнава, че много време е преспано, а

търбва да заеме мѣстото, което му е отредено. Историата записва само великитъ дѣла и ние достойно градимъ нашата история.

Българското морячество, пионеръ на идеята за създаване на родно корабоплаване по Дунава, се гордѣе съ това дѣло, а голъмиятъ замахъ, съ който то бѣше осъществено, му вдъхва безгранично довѣрие въ неговото преуспѣване и закрепване, за която целъ то дава, и ще продължава да дава, своята физическа, духовна и материална подкрепа.

Съ тая нова придобивка, българското рѣчно плаване по великата рѣка, постави основата за всестранния развой на рѣчнитъ сили, способстващи за извършването на народностния стокообмѣнъ и засилване на стопанското и материално преуспѣване на държавата.

Българскитъ бѣли лебеди по рѣка Дунавъ, предвестници на щастливи дни, ще разпръснатъ много предрасждѣци, и ще съживятъ вѣрата на мнозина българи. Тази вѣра въ преуспѣването на българския народъ търбва да укрепне. А това ще стане, когато на всяка крачка започнатъ да никнатъ голъми дѣла, като това на р. Дунавъ. А нѣма съмнение, че вѣрата е най-голъмиятъ двигателъ на народитъ по пътя на тѣхниятъ всестраненъ възходъ.

Дунавци сж щастливи че служатъ на това дѣло, защото тѣ посвещаватъ своитъ духовни и физически сили на една народна светиня.

Бѣлитъ лебеди—благовѣстници, вече плаватъ по широката рѣка... Цѣлъ народъ е насочилъ погледи къмъ тѣхъ и имъ се радва като на свои свидни рожби. Той вижда въ тѣхъ предвестницитъ на свѣтлото бждеще на България, на онова бждеще, което е вече на хоризонта, готово да изгрѣе съ великолепенъ блѣсъкъ.

Ангелъ Симеоновъ.

КНИГОПИСЪ

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

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

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

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

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

Първиятъ брой отпечатанъ на български езикъ, брой 7 съдържа:

Прелестъ за всички. То е пакъ тукъ. Мирѣтъ, който не може да просъществува. Дувѣръ. Голѣмиятъ и малкиятъ морякъ отъ подводницата. Синове на планината. Така се присъедини България къмъ Тристранния пактъ. Наслада за всички. Поетѣтъ, когото никой не видѣ! Селянки безъ работа! Англия остава сама. „Моля, още веднажъ!“ „60 минути преди смъртоносното пробуждане“. „Мъгла срещу зѣби—Борба на животъ и смъртъ между акули и сепия“, „Само за мъже“.

Получи се въ уредничеството Сп. „Газова Защита и Авиация“. г. XI — кн. 4, месечно илюстрирано списание за противовъздушна и химическа отбрана, редакторъ Д-ръ Зах. Гановъ, год. абонаментъ за 10 книжки, 200 подаръци и 3 премии, — 80 лв. предплатени, — София, булевардъ „Фердинандъ“ 90.

Подготовката на гражданитъ по въздушната отбрана у насъ, като едно изключение въ сравнение съ нѣкои съседни страни, се извършва при наличностъ и на подходяща литература. Частъ отъ нея е и сп. „Газова Защита и Авиация“, което дава обширни научни популярни знания и интересни снимки.

Въ тая нова книжка се даватъ голѣми подробности по въздушнитъ нападения надъ София, правятъ се ценни изводи и препорѣжки, които ще сж отъ полза дори и днесъ, когато сме предъ края на войната, и се даватъ нови снимки.

Препорѣчваме го на всички.

— Въ уредничеството на вестника се намира книгата „ЕМДЕНЪ“, въ която сж описани подвизитъ на нѣмскиятъ кръстосвачъ въ Индийския океанъ презъ миналата война.

Книгата „ЕМДЕНЪ“ представлява интересно и забавно четиво за всички.

Доставя се при поискване срещу изпращането на 25 лева.



ЛОДКАРЬ

Подухва вятърът галовно.
Свѣтлѣятъ синитѣ води,
а лодката се плъзга леко...
Платното весело трепти.

Лжчитъ слънчеви играятъ
навредъ по гладката вода...
Лодкарь подпъва тамъ въ безкраятъ—
ахъ, колко хубавъ е свѣта....

Любомиръ М. Щеревъ

ПЪРВИЯТЪ ПОХОДЪ

Съзоряваше се. Нощта бавно свличаше своята черна плащеница, за да отстъпи мѣсто на свѣтлиятъ зараждащъ се день. Небето на изтокъ почервения и всрѣдъ пурпуръ и блѣсъкъ се показаха първитѣ слънчеви лжи, следъ които надъ хоризонта бавно се издигна огнениятъ дискъ на слънцето. Морето бѣше тихо и спокойно. Слабъ вѣтрецъ полѣхваше откъмъ сушата. Смълчалитѣ се прибрѣжни скали и островитѣ „Св. Кирилъ“ и „Св. Иванъ“ кпѣха своитѣ тъмни още образи въ тихитѣ води на морето, надъ които ранобудни чайки извършваха своитѣ стрелкащи полети.

Стояхъ безмълвенъ предъ обянието на омайващата гледка. Нѣкакво особено чувство бушуваше въ гърдитѣ ми и изпълваше душата съ радостъ. И имаше защо — бѣ настѣпилъ деньтъ, въ който най-подиръ щѣхме да напуснемъ острова съ нашитѣ две гребни лодки — десеторки, за извършване на първиятъ ни далеченъ походъ въ открито море — първото изпитание на придобититѣ отъ насъ моряшки качества.

Пъргаво скочихме въ лодкитѣ, които бързо се отдѣлиха отъ пристанищната стена. Последва нова заповѣдъ, въ изпълнение на която греблата чевръсто бѣха поставени на мѣсто и подъ напора на здравитѣ моряшки мишици дветѣ лодки, следващи една следъ друга се впуснаха всрѣдъ тихитѣ води, въ първиятъ ни моряшки походъ. Сърдцата буйно тупѣха въ младенческитѣ гърди. Обгоренитѣ отъ слънцето и вѣтъра тѣла равномерно се огъваха, а греблата съ плѣсъкъ се потапяха въ синитѣ води и тласкаха лодкитѣ напредъ, които разсичаха огледалната повърхностъ и чертаеха бѣлопѣнеста следа. Следъ всѣки друженъ ударъ на греблата лодкитѣ се плъзгаха напредъ, а огрянитѣ отъ слънцето китни брѣгове, постепенно изоставяха задъ кърмата и се губѣ-

ха въ далечината. Предъ насъ се разкриваше другъ хоризонтъ — просторното и широко море, за което горѣха и копнѣха нашитѣ млади моряшки сърдца, готови да се впуснатъ всрѣдъ водната стихия.

Греблата прашѣха подъ жилеститѣ ржце на дружината моряци, които се намираха на свобода и просторъ всрѣдъ необятното море! Гърдитѣ свободно дишаха прѣсниятъ, прохладенъ въздухъ, погледитѣ свѣтлаха възторжено, а свежииятъ утриненъ вѣтрецъ леко галѣше разгорещенитѣ тѣла.

Задуха благоприятенъ вѣтъръ. Греблата бѣха прибрани. Стожеритѣ се поставиха, вѣтрилата се вдигнаха, заплушѣха, изпѣнаха се отъ вѣтъра, лодкитѣ се наклониха на едната си страна и като два грамадни бѣли лебеда се впуснаха напредъ, порейки набраздената вече повърхностъ на родното море.

Закоравелитѣ ржце здраво стискаха тегличитѣ. Морето весело шумѣше, а отъ дветѣ страни на лодкитѣ непрестанно отскачаха бѣлопѣнести вълнички. Далечъ въ дѣсно едва се забелязваха тъмнитѣ очертания на Маслениятъ носъ, изтегналъ огромната си снага въ прохладнитѣ води на морето.

Часоветѣ минаваха неусетно, вѣтърътъ надуваше платната, а лодкитѣ, подобно на бѣлокрили гигантски пеперуди неотклонно следваха своя пжтъ. Следъ обѣдъ въ далечината се показаха сградитѣ на гр. Ахтополъ, къмъ който малъкъ градецъ се насочиха нашитѣ две лодки.

Привечеръ, следъ кратъкъ престой въ Ахтополъ, лодкитѣ отново вдигнаха вѣтрилата и се впуснаха всрѣдъ морскитѣ води за завършване на своя походъ.

Слънцето бавно спущаше своето огнено тѣло на западъ, задъ потъмне-

литѣ възвишения на Странджа планина. Времето даваше признаци на влошаване. Гжсти буреносни облаци, бързо затъмниха почервенялото отъ залъзващото слънце небе и предвещаваха настѣпването на силна буря. Скоро нощта обви съ своето було всичко наоколо. Дветѣ лодки съ добре опънати вѣтрила летѣха по своя пжтъ въ тъмната нощъ, гонени отъ вѣтъра, който постепенно се усилваше. Морето се огъваше подъ силния му напоръ и шумѣше страхотно. То издигаше своята разлюляна грѣдъ, ревеше и бѣсно се спущаше къмъ брѣга, потъналъ въ тъмнината, гдето разпѣненитѣ вълни съ грохотъ се разбиваха въ чернитѣ скали. Лодкитѣ се мѣтаха като орѣхови черупчици. Наоколо се чуваше само стихийниятъ вой на бурята. Вълнитѣ непрестанно връхлитаха връзъ малкитѣ лодчици и мокрѣха тѣлата на младитѣ моряци, които бодро стояха по своитѣ мѣста.

Мичманъ И., измокренъ и мълчаливъ, отправяше погледъ назадъ, къмъ другата лодка, която неотклонно трѣбваше да следва задъ нашата, обаче, непрогледната тъмнина не позволяваше да се види нищо. Слабата свѣтлина на запаления фенеръ освѣтляваше лицата на моряцитѣ, които мълкомъ работѣха съ ведрата и пъргаво изхвърляха стичащата се въ лодката вода. Работата бѣше трудна и непосилна, тъй като неморнитѣ смѣлчаци едва успѣваха да изчерпватъ водата, която вълнитѣ непрестанна стоварваха върху малката лодчица.

На дадениятъ свѣтлиненъ знакъ назадъ, къмъ другата лодка, не последва никакъвъ отговоръ. Последва гръмъ и свѣтлиятъ пжтъ на една изстреляна ракета процѣпи тъмнината, описа полукръгъ и изчезна въ тъмнитѣ води. И на тоя знакъ не последва отговоръ. Другата лодка бѣше изчезнала посрѣдъ разяренитѣ и кипящи вълни.

Бурята се усилваше. Морето ревеше и бѣсно спущаше своите таллази къмъ малката черупчица, която мѣташе на всички страни и заливаше съ кипяща вода. Лодката ровеше дълбоко носъ въ бѣлата пѣна, издигаше се високо по билото на водната планина и съ трѣсъкъ политахъ въ тъмната бездна между гигантските вълни. Стожеритѣ се огъваха отъ бѣсниятъ напоръ на вѣтъра, скърцаха проточено, прашаха, а вѣтрилата плюяха и опъваха измокрените теглици, които прерѣзваха жилеститѣ ржце на моряцитѣ. Движението подъ вѣтрилата бѣше вече невъзможно и опасно. Мичманъ И... обгърна съ погледъ своите възпитаници и бързо прецени настъпващата обстановка.

Следъ малко неговиятъ гласъ прогърмя, насърчи смѣлчациѣ и заглъхна, отнесенъ отъ вѣтъра. Вѣтрилата и стожеритѣ бързо се снеха. Греблата бѣха поставени и лодката съ последни усилия се мъчеше да си пробие пътъ между вълнитѣ. Ржцетѣ отслабваха, тѣлата едва се огъваха, а лодката се мѣташе като черупка. Борбата съ водната стихия бѣше непосилна. Вълнитѣ подобно на изгладнѣли вълци връхлитаха една следъ друга. Кърмилото нѣколко пѣти бѣше изхвърлено и съ голѣма мъка наново бѣ поставяно на своето мѣсто. Наоколо царѣше пълнъ мракъ изпълненъ съ грохота на бурята и бѣсниятъ ревъ на вълнитѣ.

Нищо се неவிждаше посрѣдъ нощната тъмнина. Съ помощта на малкъ компасъ, лодката едва поддържаше опредѣлената посока на движение.

Най-подиръ, къмъ полунощъ, напредъ въ далечината се забеляза червеникавата свѣтлина на фаръ, която вдѣхна нови сили въ изтощените моряци, които упорито продължаваха да водятъ борбата съ пѣнестите вълни.

Следъ извършването на единъ труденъ и опасенъ завои, лодката се насочи къмъ забелязаната свѣтлина, която изхождаше отъ пристанищния фаръ на Царево. Съ последни усилия лодката премина

презъ кипящия воденъ проходъ, навлѣзе въ тихитѣ води на пристанището и застана на кея. Дълбока въздишка на облекчение се изтргна изъ измъченитѣ гърди.

Отъ вѣтрилата и греблата, които бѣха изнесени на брѣга, бързо се направи заслонъ, който предпазваше измокренитѣ тѣла отъ силния вѣтъръ. Облѣклото бѣ съблѣчено и десетѣхъ изморени бронзоцвѣтни тѣла почиваха вече на топлия пѣсъкъ. Внезапната поява на шумъ отъ плѣсъка на гребла застави всички да скочатъ на крака. Отъ тъмнината се появи очертанието на втората лодка, която приближаваше къмъ кея. Пристигаха нашитѣ другари, които считахме, че сж загинали всрѣдъ кипежа на бѣснѣщата буря.

Безкрайна радостъ изпълни душиѣ и мощно „ура“ прокѣнтъ въ нощната тишина. Сега всички се радвахме като деца, защото пакъ бѣхме заедно и притискайки се единъ къмъ другъ, подѣхме оживенъ разговоръ за преживѣното преживѣние. Никой не чувстваше вече умора, а бѣше подбодренъ и готовъ отново да политне изъ разпѣненото море и отново да устои въ борбата съ водната стихия.

На разсъмване, когато бурята бѣше намалила своята сила, дветѣ лодки наново се понесоха по вълнитѣ. Тежкото оловено небе се надвесваше надъ тъмнитѣ още води. Морето продължаваше да реве, подмяташе и заливаше лодките, които смѣло напредваха.

Въ мигъ силенъ трѣсъкъ разтърси водаческата лодка. Предниятъ стожеръ на последната се пречупи на две и политна къмъ бѣснѣщитѣ вълни.

Стърчилното и предното вѣтрила се разкъсаха и лодката бѣ невъзможно да се движи подъ вѣтрила. Това бѣше последниятъ ударъ, който стихията можеше да нанесе надъ младитѣ смѣлчаци. И тѣ го понесоха мълчаливо и съ голѣмо хладнокрѣвие, защото въ продължение на изминатитѣ две денонощия се бѣ

ха вече калили въ борбата. Вѣтрилата и стожеритѣ бѣха бързо прибрали, а греблата отново се огъваха въ жилеститѣ ржце на моряцитѣ. Наново лодките се заподмѣтаха въ отекчително нагледъ еднообразие, обаче всѣки новъ тласкъ и всѣки новъ ударъ на бушуващитѣ вълни предизвикваше нови напрежения и изпитания на младитѣ мъже, впуснали се смѣло посрѣдъ разпѣнената грѣдъ на морето.

Протекоха дълги часове на непосилна и упорита борба съ морската стихия.

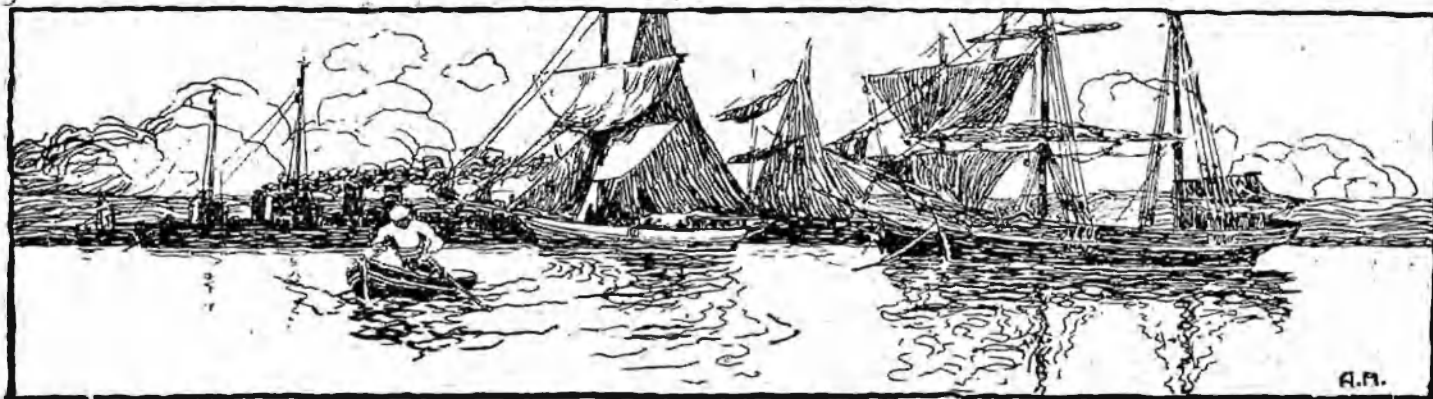
А когато нощта бавно спущаше своята плащеница и тежкитѣ, мъчителенъ день залѣзваше въ вѣчността, лодките бавно навлѣзоха въ Созополския заливъ и пристанаха на военния кей. Измокрени отъ морската вода и изморени отъ продължителнитѣ усилия, младитѣ възпитаници на Морското училище напуснаха своите лодки.

Мокри и физически изтощени отъ дългата борба съ водната стихия, младитѣ моряци бѣха горди съ грѣйналите души и сърдца, съ свѣтнали очи, преизпълнени отъ радостъ за успѣшно извършената работа.

Презъ времетраенето на първиятъ морски походъ, тѣ бѣха вече вкутали отъ горчивата чаша на тежкитѣ но славенъ морски животъ, преизпълненъ съ незгоди и изненади, които каляватъ тѣлото и духа. Гордостъ изпълни нашитѣ души, защото тоя пръвъ морски походъ, запали въ нашитѣ сърдца качествата и добродѣтелитѣ, присъщи на храбритѣ български моряци: безстрашие, самоувѣреностъ, ловкостъ, упоритостъ, предвидливостъ, сръчностъ, мъжество и самообладание.

Тоя първи морски походъ подсили въ младитѣ възпитаници на Морското училище съзнанието за необходимостта отъ достойното изпълнение на служебниятъ дългъ къмъ Родината и готовността да дадѣтъ младенческитѣ си сили и своя животъ предъ олтаря на Отецеството, за величието на обновена морска България.

Тодоръ А. Тодоровъ



Всичко, което вълнува днесъ Европа, ще узнаете отъ

СИГНАЛЪ

(отъ скоро и въ български преводъ)

Модерното, отлично осведомено списание: събития, които градятъ историята; най-важното изъ науката и стопанството; най-забележителното изъ изкуството и културния животъ; новото въ филма, театъра и модата; извънъ това, много хуморъ и забавно четиво. Всѣки две седмици единъ дебелъ брой, изпъстренъ съ цвѣтни иллюстрации.

ЦЕНА 5 лева

Намира се въ всѣка вестникарска будка и въ

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

ТЕКСТИЛНО АКЦИОНЕРНО ДРУЖЕСТВО

„ИЛИЯ Д. КОЛЕВЪ“

СЛИВЕНЪ — СОФИЯ

ФАБРИКА ЗА ЧИСТО ВЪЛНЕНИ ПЛАТОВЕ И ОДЕАЛИ.

ТЕЛЕФОННИ НОМЕРА:

Сливенъ 70 и 9

София 2—38—08 и 2—36—78

ДИНАМИКА А. Д.

София, пощенска кутия № 190
За телеграми: Динамика, София

ул. „Московска“ 7
Телефонъ: 2—33—33

ТЕХНИЧЕСКО БЮРО И ПРЕДСТАВИТЕЛСТВО

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

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

Котли, водни и парни турбини и парни машини.

Всички видове желѣзни конструкции.

Въздухоопръснителни инсталации и хладилни инсталации.