

МОРЕНПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЕ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХЪ.

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

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

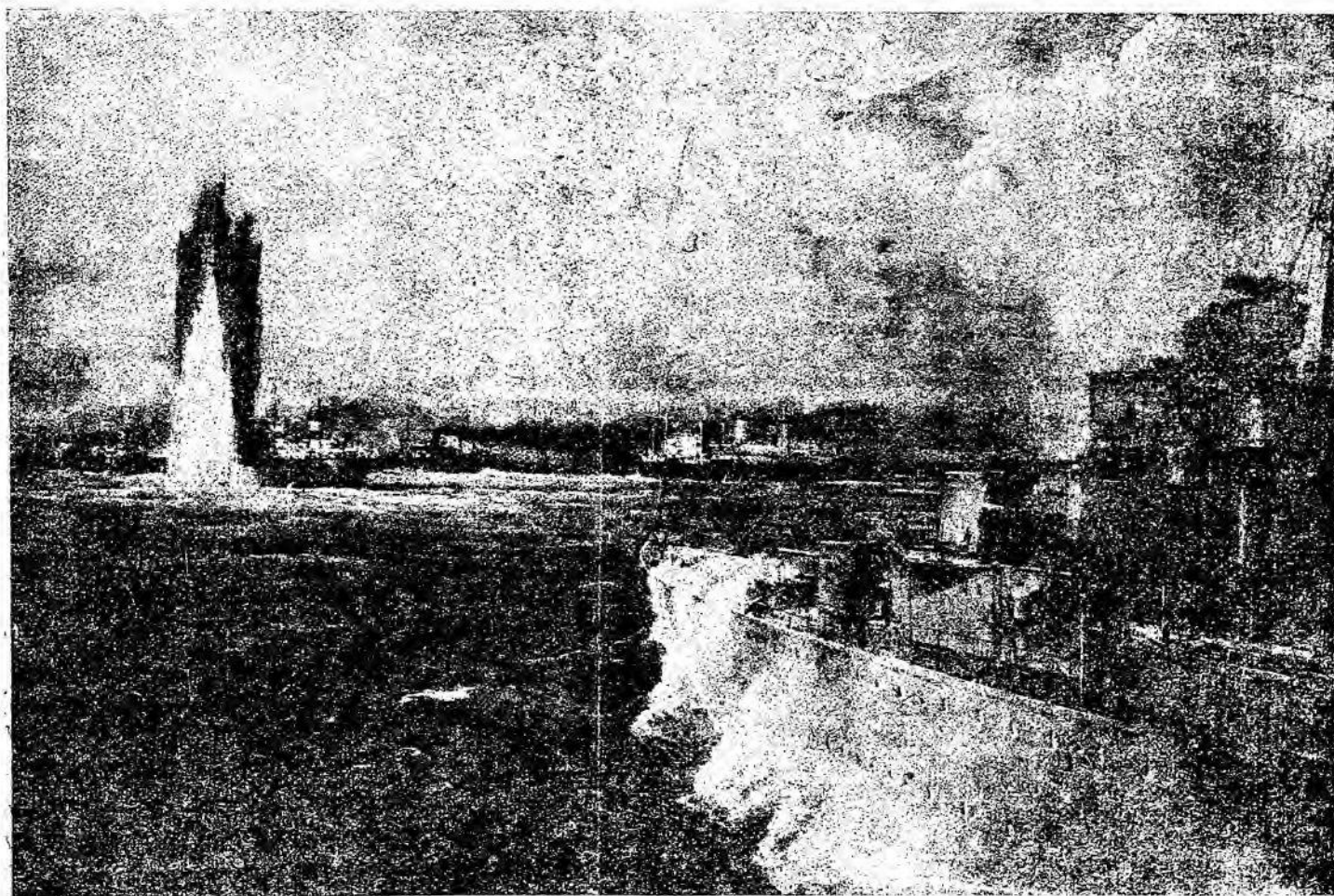
ДРУЖЕМИЧНИКЪ ЗА МОРИКА ПРОХВЪТА И ОБНОВА
ОЖКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Година VIII.

Варна 15. септември 1942 год.

Брой 172.

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



БОРБАТА ЗА ВОДНИТЕ ПЪТИЩА
Атакуване на корабенъ кеј ванъ отъ нѣмски подводникъ



— На 16 август 1940 год. неизвестен подводник потопил при остров Тинос гръцкия лек кръстосвач „Хелли“.

— На 19 август 1941 год. при окончателното завладяване на пристанището Николаев били пленени следните намиращи се въ постройка кораби: 1 линейен кораб съ водоизместваче 35,000 тона, 1 кръстосвач от 10,000 тона, 4 изстръбитела, 2 подводника и един плаващ док.

Въпреки взетите мерки, болшевиците при своето отстъпление не са могли да разрушат тия кораби.

— На 25 август 1916 год. на изток от Калиакра се появили далеч на хоризонта руски кораби въ състав: 1 кръстосвач, 7 изстръбители, 1 подводник и 3 самолетоносача.

От последните излитнали самолети, които се появили над Варненския залив и обсипали съ бомби брѣговите батареи, Галата и флотските казарми.

За възпрепятстване действията на неприятелските самолети, от летището при Варна били изпратени разполагаемите водосамолети, които въ продължение на седем часа, на три последователни вълни атакували съ бомби неприятелските кораби, особено самолетоносачите, и принудили съ своите смѣли и настойчиви действия, неприятелската ескадра да се отдалечи и изчезне зад хоризонта.

Въпреки ожесточената стрелба от неприятелските кораби, нашите водосамолети не получили тежки повреди и успѣли да кацнат невредими обратно при летището.

— На 28 август 1793 год. английският флот под командването на адмирал Хуудъ се появилъ предъ Тулонъ, атакувалъ и превзелъ пристанището, като пленилъ намиращите въ него 31 французски линейни кораба и 15 фрегата.

Тая победа на английските морски сили била възможна поради пламналата французка революция, следствие на която бойните кораби не се намирали въ готовност за действие и се командвали от разбунтувалите се французски моряци.

Това обстоятелство показва, че още отъ това време, Англия е имала стремение умѣло да използва всѣки удобенъ случай за сразяване и отстранение морските сили на другите държави, оспорващи могъществото ѝ на море.

— На 31 август 1940 год. единъ нѣмски подводник потопилъ английския спомагателенъ кръстосвачъ

„Dunvegan Castle“, притежаващъ 15,007 бруто рег. тона.

— На 5 септември 1914 год. нѣмскиятъ подводникъ „У21“ атакувалъ предъ залива Фът офъ фортъ и потопилъ английския кръстосвачъ „Pathfinder“.

— На 5 септември 1940 год. английски морски сили обстрелвали италианските острови въ Егейско море.

Италиански торпедни лодки атакували британските кораби и засегнали съ торпеда три кораба. Една италианска торпедна лодка била потопена.

— На 5 септември 1916 год. вечерта, торпедоносците „Смѣли“, „Храбри“, „Строги“, „Летящи“ и „Шумни“, на които били натоварени 233 души отъ състава на първа портова рота, преминали презъ северния проходъ на минното заграждане предъ Варненския заливъ и незабелязано се насочили за стоварване десанта въ градовете Балчикъ и Каварна и на носъ Калиакра.

На 6 септември преди съзоряване десанта билъ благополучно стоваренъ и моряците завладяли означените градове и мѣста.

Сжия денъ презъ нощта, торпедоносците пренесли отъ Варна и стоварили въ Балчикъ още 222 души офицери, подофицери и моряци.

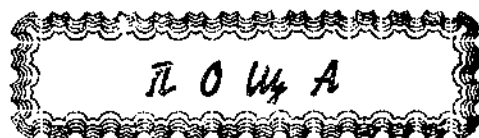
— На 7 септември 1916 год. два руски изстръбитела се появили предъ Балчикъ и Каварна, като обстрелвали съ своите орджия заетите отъ нашите моряци селища. Следствие на тая стрелба била подпалена мѣлницата въ гр. Балчикъ и билъ потопенъ единъ шлепъ.

— На 9 септември 1941 год., нѣмскиятъ артилерийски кръстосвачъ „Бремзе“, който охранявалъ единъ нѣмски корабенъ кербанъ за норвежки пристанища, влѣзалъ въ сражение съ единъ английски кръстосвачъ и два изстръбитела.

Получавайки множество тежки и снарядни попадения и торпедни удари, кръстосвачътъ „Бремзе“ билъ потопенъ.

— На 11 септември 1916 год. въ 22 часа, торпедоносците „Смѣли“, „Шумни“ и „Строги“, подъ прикритието на нощта, излѣзли презъ северния проходъ на минното заграждане съ задача, да се насочатъ къмъ носъ Калиакра и атакуватъ намиращите се въ движение въ близост на брѣга неприятелски бойни кораби.

Достигайки водния районъ на 5 мили южно отъ Балчикъ и 3 мили източно отъ н. Екрене, торпедоносците неочаквано се натъкнали на поставените отъ неприятелски подводникъ мини, поради което, торпедоносецъ „Шумни“, следствие взриваване на мина подъ него, получилъ тежка повреда и потъналъ.

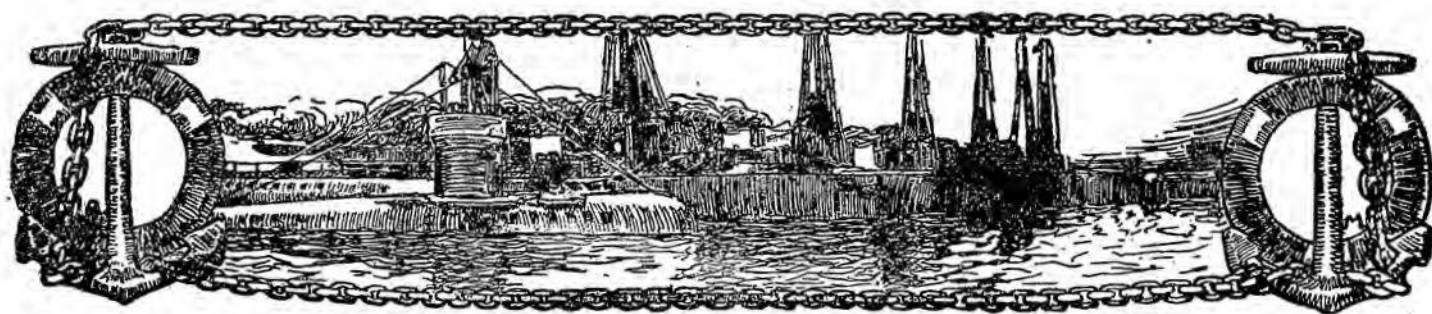


Уредничеството на вестника благодарно за следните получени дарения:

1. Проф. Б. Т. Бойчевъ, отъ гр. Варна 300 лв.
2. Прахоскозъ, отъ градъ Плевенъ 150 лв.
3. Патко Г. Пановъ, отъ с. Тръстеникъ, Русенско 100 лв.
4. Кръстю Кал. Кръстевъ, отъ гр. Варна 100 лв.
5. Григоръ Хр. Цанковъ, отъ гр. Етрополе 80 лв.
6. Петъръ Я. Работиловъ, отъ гр. Търново 60 лв.
7. Асенъ М. Молловъ, отъ с. Крумово, Варненско 50 лв.
8. Драгомиръ Дудевъ, отъ с. Рила, Дупнишко 50 лв.
9. Никола И. Андроновъ, отъ гр. Елена 50 лв.
10. Първанъ Д. Казанджиевъ, отъ гр. Ломъ 50 лв.
11. Стефанъ Ил. Помаковъ, отъ гр. Севлиево 50 лв.
12. Б. Томовъ, гр. Търново 50 лв.
13. Илия Димитровъ, отъ гр. Бургасъ 50 лв.
14. Господинъ Смѣткаджиевъ, отъ гр. Балчикъ 50 лв.
15. Юрданъ Мариновъ, отъ гр. Разградъ 30 лв.
16. Митко Спасовъ, отъ гр. Плевенъ 30 лв.
17. Ив. Павловъ, гр. Ломъ 30 лв.
18. Ив. Желѣзовъ, Шуменъ 30 лв.
19. Боню Хр. Живковъ, отъ гр. Габрово 30 лв.
20. Димитъръ Ф. Овчаровъ, отъ гр. Варна 20 лв.
21. Пѣю Стоиловъ Пѣевъ, с. Тополи, Варненско 20 лв.
22. Юрданъ Радевъ Кочевъ, с. Кардамъ, Поповско 20 лв.
23. Стефанъ П. Стефановъ, с. Кардамъ, Поповско 20 лв.
24. Хр. Хараламбиевъ, Варна 20 лв.
25. Ив. П. Катарски, отъ с. Д-близнакъ, Варн. 20 лв.
26. Дим. Сивевъ, с. Трояново, Бургаско 20 лв.
27. Ради Ст. Георгиевъ, отъ с. Харманъ, Бургаско 10 лв.
28. Ангелъ Ст. Ангелски, отъ с. Бѣлище, Троянско 10 лв.

(Следва)

Поради поскъпване на печатарските материали и увеличение тиража на вестника, желателно е четците, които получаватъ „Морски Прегледъ“ отъ много години, да изпратятъ скромното си дарение за посрещане пощенските разноски по експедицията на вестника.



ПРАЗДНИКЪТЪ НА БЪЛГАРСКАТА ЗЕМЯ

На четиринадесети септември по всички кжтища на обединеното Отечество българският народ тържествено отпразднува единъ двоенъ празникъ: чествуване именния день на Негово Царско Височество Симеонъ князь Търновски и деньнъ на българската земя.

Въ тоя тържественъ день, народъ и войскари възторжено манифестираха своята сплотеностъ и преданностъ къмъ Върховния Вождъ и молитствуваха за здравето и бодростта на любимия Престолонаследникъ — надеждата и упованието за свѣтитѣ бжднини на Родината.

Въ тоя свѣтълъ празникъ народа отдаде заслужено внимание относно сжщността и значението на хубавата и плодородна българска земя, която ражда всичко за живота, сжществуването и благоденствието на свои-

Въ тоя день, всѣки истински българинъ си спомня за хлѣбороднитѣ поля и китни планински дебри, напоени съ светата кръвъ на хилядитѣ бранници за свободата и обединението на Отееството и съ умиление установи, че нѣма друга по-красива, по-сжжапа и по-благодатна земя въ свѣта, отъ земята на славнитѣ български царе и родното огнище на нашитѣ дѣди.

Въ деньтъ на тоя двоенъ празникъ, българският народъ тържествено манифестира своята воля, да следва неотклонно пжтя, предначертанъ отъ любимия Царъ, озаренъ отъ свѣтлата звезда на обичния отъ всички Престолонаследникъ, като отбеляза готовността си, да брани съ цената на своя животъ предѣлитѣ на възобновената и обединена родна земя.

Но, наредъ съ чест-

на българската земя, съ обширнитѣ ниви, градини, поля и гори, необходимо е българският народъ да отправи мислъ и къмъ синитѣ водни равнини на родното море, като се проникне отъ неотложната необходимостъ отъ наличието на кораби, които, подобно на плуговетѣ по черната угарь, да забраздятъ, когато времето настжпи, воднитѣ простори на благодатнитѣ морета, за да разнасятъ добивътъ отъ родната земя и плодоветѣ отъ упорития трудъ на българина по всички кжтища на свѣта.

Време е всѣки родолюбивъ българинъ да се проникне отъ сжщността на морското дѣло и, наредъ съ празника на българската земя, чествува и деньтъ на българското море, което може да бжде сжщо така благодатно като роднитѣ тучни ливади и хлѣбо-

КРЕПОСТНО УКРЕПЯВАНЕ НА МОРСКИТЕ БРЪГОВЕ

Въ време на война постройките въ селищата, базите, местата удобни за десант и военните пристанища, ще бъдат подлагани на атаки съ различни средства: бактериологически, химически и задушливи газове, запалителни и разрушителни самолетни бомби, артилерийски снаряди, а отъ суша и съ мини отъ минохвъргачки, огнепръскачки и бомбохвъргачки.

За предпазване отъ тия бойни средства сж установени мърките противъ самолетни нападения чрезъ постройка на закрития, мърките противъ задушливи газове и пожаръ, които трѣбва строго да се спазватъ.

За предпазване отъ приближаване на неприятелските морски единици и ескадри къмъ брѣговетъ и пристанищата, предъ последните се поставятъ външни и вътрешни минни заграждения и се взематъ мърки за наблюдения и охрана на тия препятствия.

За отбрана на пристанищата и брѣговетъ, тия жизнени центрове на държавитъ, се използва крепостното укрепяване на брѣгови позиции и морски крепости.

Границитъ на България се миятъ отъ две морета. Мѣстоположението на пристанищата и главнитъ пѣтни и желѣзопѣтни линии, които ги свързватъ, трасиратъ важни оперативни и стратегически посоки.

Затова, както е вѣрния девиза на „Морски прегледъ“, — „Не чакай да създавашъ флотъ когато те нападатъ, защото не се копае кладенецъ, когато ожаднѣешъ“, — сжщо така е абсолютно вѣрно, че „не трѣбва да създаваме морски крепости и укрепяваме крепостно морските брѣгове когато бъдемъ нападнати, защото не се оре и жъне нива, когато ожаднѣешъ“, защото и да искаме, тогава не можемъ да ги създадемъ — трѣбно е много време.

Още отъ древни времена морските и рѣчни брѣгови крепости сж имали голѣмо значение. Известно е значението на крепостния четирижълникъ Силистра — Варна — Шуменъ — Русе, който въ Освободителната война не допусна руските войски да го презематъ. А крепоститъ при Никополъ и Видинъ? Последната се храбро бори по суша и по вода срещу сръбското нападение презъ Сръбско-българската война; Тя имаше значение и при Балканската война, като най-северна опорна точка на дѣсното крило на българската войска и като пазачъ на входа на Дунава за България. Укрепениятъ Никополъ застави руситъ да действуватъ съ военния си флотъ, а Тутраканъ, укрепенъ отъ ромѣнитъ, презъ 1913/1915 г. има-

на Дунава при една вѣроятна атака на линията Русе — Шуменъ — Варна.

Презъ пристанището на Деде-Агачъ и желѣзопѣтната линия до Свиленградъ, турскиятъ Сюлейманъ паша, възпѣтъ отъ поета Вазовъ за неуспѣха му на Шипка, презъ Освободителната война, докара своитъ войски отъ Албания и Елирѣ презъ Солунъ и по море до Деде-Агачъ, за да ги насочи срещу освободителитъ и българското опълчение. Той успѣ да ги срази при Стара Загора и отхвърли на северъ къмъ Балкана, защото имаше въ гърбътъ си пристанището и ж-пѣтната линия по които получаваше муниции и подкрепления.

Ако хвърлимъ, бѣгълъ погледъ за дейността на морските крепости и крепостно укрепенитъ брѣгове на фронтоветъ, гдето се води величавата борба за повече свобода, правда и новъ редъ, ще забележимъ следното: Крепостта Дюнкеркъ изигра своята роля като даде възможностъ английските войски да се изтеглятъ на своя островъ; Крепостта Сингапуръ падна, защото бѣ слабо защищавана отъ камъ сушата и защото англичанитъ разчитаха на морските си гиганти, които японцитъ смѣло атакуваха и потопиха; Крепостта Кърейжидоръ на Филипинскитъ острови, оспорва повече отъ пет месеца господството и превъзходството на японцитъ въ Манила; Полицитъ окъзаша голѣма съпротива при Гдина, защото тая малка и тѣсна извица земя бѣ силно укрепена; Севастополъ задържа голѣма армия въ Кримския полуостровъ въ продължение на 7 месеца и падна следъ крайно ожесточена атака; Кронщадъ и Ленинградъ като морска и брѣгова крепост имать още значимостъ; Най-сетне крепостно укрепената линия по брѣговетъ на Ламаншъ, която съ своята грандиозностъ по сила буди удивление, прегражда здраво пътя за десантъ на англичанитъ; Морската крепостъ Малта, въпреки неутрализирането ѝ, все пакъ е единъ тоякъ за свободното съобщение между брѣговетъ на Италия и Африка; Крепостта Гибралтаръ и Александрия имать още голѣма значимостъ.

Очертанието и изработването на крепостно укрепенитъ брѣгови позиции, убежища за подводници, бази за морската подвижна отбрана и ескадри за нападения и хранилища за горивни и други материали е предметъ на военно инженерното изкуство при осигуряване на държавната отбрана.

Вѣрно е, че за крепостното укрепяване сж трѣбни много средства, главно цементъ, желѣзо, стомана и

единъ бункеръ който да може да устои на 20—30 и 40'6 см. морска артилерия, която бие съ снаряди тежки 115, респ. 400 до 1,000 кгр., да устои на самолетни бомби по-тежки отъ 100 кгр. и който има размѣри 4 м. широчина, 4 м. дължина и 2 метра височина, сж трѣбни около 300 куб. м. желѣзо бетонъ, 30 тона желѣзо и 10 куб. м. греди и дъски. За направата на тоя бункеръ сж трѣбни 40 работника и месецъ време, а за да издържа ударитъ е трѣбно още месецъ време за да се втаърди бетона.

Откъслечни сведения за укрепяването линията по севернитъ брѣгове на Франция, показватъ огромно количество стрителни материали които германцитъ сж употребили при постройката ѝ. Така, били сж употребени 1,500,000 тона цемента; работили сж непрекъснато около 250,000 работници специалисти, освенъ войскитъ и ржководителитъ, въ продължение на две години!

Ето защо, който обича родината и държавата си и е готовъ да я брани съ всички средства и сили, противъ всѣки врагъ, не трѣбва да се плаши отъ голѣмитъ размѣри и граматното количество материали.

Никой не бива да ги отказва когато трѣбватъ и когато има нужда отъ тѣхъ за укрепяването на роднитъ брѣгове, защото страшно е, когато тѣ не се дадатъ на време или пъкъ, ако се отпуснатъ средствата, но не могатъ да се набавятъ материалитъ, или най-после, имаме материалитъ, но нѣма време тѣ да се превозятъ и употребятъ въ укрепителни строежи. Тогава, и сжжнитъ жертви, и юначната кръвъ на храбритъ синове, мжно помагатъ. Затова, колкото много и сжжпи да сж материалитъ за крепостно укрепяване на границитъ и брѣговетъ на държавата, тѣ трѣбва да се намѣрятъ и дадатъ на време.

Държава, която не е укрепила границитъ и брѣговетъ си и не взема своевременно мърки за държавната отбрана, прилича на безстопанственъ имотъ, на колония или ничия земя, която може всѣки да гази беззаказано.

Българитъ, които и въ укрепителното изкуство сж били пионери, давайки крепостно-валовото укрепяване преди много вѣкове, куловото укрепяване на Видинъ, груповото укрепяване на Варна и пр., черпейки поука отъ своитъ прославени съюзници германци и италианци, ще съумѣятъ да изградятъ своята крепостно-брѣгова държавна отбрана за по-сигурното запазване границитъ на Велика България и дѣлото на Царь Борисъ III за презъ вѣ-

МУРМАНСКИЯТ ПЪТЪ

Още от времето на Петър Велики до настоящо време, Русия всекога е имала силният стремеж да си осигури достъпа на свободните морета и океани. Имената на градовете Ленинградъ, Севастополъ, Владивостокъ, Архангелскъ, а въ последно време и Мурманскъ, сж тѣсно свързани съ тоя великъ стремеж на необятната руска земя да се сдобие съ свободенъ излазъ на открититъ свѣтовни морета.

Особена важностъ въ това отношение въ съвременната война има пристанището Мурманскъ съ известния отъ развититъ се действия воденъ пътъ презъ Северното ледовито море Мурманския морски пътъ.

Следъ завладяването отъ германскитъ победоносни войски на значителна частъ отъ болшевишкитъ индустриални области, Русия почувства голѣма нужда отъ притежанието на свободни пътища за снабдяването си съ всичко необходимо за следващото водене на войната. Поради това, всички материални помощи, които се изпращаха на Русия отъ англо-американскитъ страни, се превозваха изключително по двата важни водни пътя: презъ Персийския заливъ и презъ Мурманскъ.

Схващайки особената важностъ на Мурманския пътъ, още отъ 1935 год. Русия строи и разполага съ шестъ силни и модерни ледоразбивачи отъ по 11,000 до 12,000 тона, снабдени съ самолети, съ помощта на които подържаше Мурманския пътъ свободенъ отъ сковаващия водитъ на Северното море ледъ.

До колко важенъ е тоя Мурмански воденъ пътъ се установява очевидно отъ обстоятелството, че за защитата на всички корабни кервани движещи се отъ Америка и Англия за Русия, англо-американцитъ използватъ голѣми корабни съединения, и отъ развиващитъ се продължителни бойни действия, въ които отъ нѣмска страна се използватъ множество подводници и значителни въздушни сили.

Мурманското крайбрѣжие, което се мие отъ водитъ на топлото течение Голфстромъ, почти презъ цѣлата година е свободно отъ ледове, което обстоятелство придава особено политическо, стратегическо и стопанско значение на пристанището Мурманскъ.

Още презъ първата Свѣтова война това северно пристанище е съединено съ столицата Ленинградъ посредствомъ желѣзенъ пътъ, дълъгъ 1,451 клм., който минава презъ полуострова Кола и Източна Карелия. Когато обаче, презъ 1927 год. на полуострова Кола бѣха открити

желѣзо, никелъ и медъ и бѣзапочнато използването на въковнитъ карелийски гори за дървенъ горивенъ и строителенъ материалъ, била започната усилената постройка на каналъ, който да съединява Балтийското съ Бѣлото мерета.

Съ прѣкото канално съобщение на Ленинградъ съ Бѣлото море, се получава възможността за прехвърлянето на руски леки бойни сили: изстрѣбители и подводници отъ Балтийско въ Северното ледовито море и обратно, което обстоятелство има важно военно-стратегическо значение.

Освенъ тоя каналъ, нареченъ канала Сталинъ, въ Русия била започната усилената постройка на мрежа отъ водни пътища, съединяваща Балтийското съ Каспийско, а последното съ Черно морета.

Тоя грандиозенъ проектъ за удължение на Мурманския пътъ, чрезъ вътрешнитъ водни пътища за голѣмитъ индустриални и промишлени населени срѣдища въ Русия, билъ почти завършенъ до започване на настоящата война срещу болшевиизма.

Постройката на канала Сталинъ била завършена въ продължение на две години, презъ което време сж работили непрекъснато около половинъ милионъ работници, предимно селяни и кулаки и др. политически затворници, осъдени на принудителна работа. Споредъ съветски сведения, при постройката на канала загинали вследствие гладъ, измръзване и преуморяване около 250,000 души работници.

За прокарането на канала били използвани водитъ на езерото Онега. Общата дължина на канала, главно плавателния пътъ възлиза на 800 клм., отъ които 227 километра сж прокопани презъ сушата, а за останалата дължина сж използвани съществуващитъ естествени водни пространства.

Въ сравнение съ другитъ свѣтови канали: Панамскиятъ съ дължина 81, Кайзеръ Вилхелмъ каналъ — 81, Суецкиятъ — 168 клм., каналътъ Сталинъ е най-дългиятъ. Той притежава 32 входника, улесняващи преминаването на корабитъ отъ едно въ друго ниво на плавателния пътъ, който е пригоденъ за движението на кораби голѣми до 3,000 тона.

Каналътъ Сталинъ, който се счита като продължение на Мурманския пътъ, има особено важно значение за Русия, като главна снабдителна артерия, посредствомъ която водното съобщение между Ленинградъ и Мурманскъ, отъ 4,200 клм. преди прокопаването му е съкратено на 2,000 клм., а отъ Ленинградъ до Архангелскъ, отъ 5,100 на 1,280

Предполага се, че преди напълното обкръжаване на Ленинградъ презъ настоящата война, руското командване е успѣло да прехвърли частъ отъ разполагаемитъ подводци отъ Балтийско въ Северното ледовито море, използвайки тоя воденъ пътъ.

Каналътъ Сталинъ е въ съобщение съ останалата вътрешна канална мрежа. Каналътъ Москва—Волга бѣ завършенъ и откритъ презъ 1937 год. При откриването му бѣ оповестено, че голѣмиятъ „морски пристанищенъ градъ Москва“, чрезъ съществуващитъ и новопостроенитъ канални мрежи, ще се счита като пристанище намиращо се на петъ морета.

Обаче, наредъ съ своитъ преимущества, Каналътъ Сталинъ притежава и своитъ недостатѣци. Той е използваемъ само 6 месеци презъ годината, когато водитъ му не замръзватъ, а поради близостта му съ финландската граница е лесно уязвимъ отъ самолетни и други нападения. Особено трудни се считатъ отстраненията на повредитъ извършени върху входницитъ между две съседни части отъ водния пътъ, намиращи се въ различно ниво.

Успоредно на водния пътъ какъвто представлява канала Сталинъ, отъ Мурманскъ за Ленинградъ и отъ Архангелскъ за Москва водятъ и желѣзни пътища, които се считатъ за продължение отъ Мурманския воденъ пътъ.

Съ завладяването на Кавказъ и възможността на германскитъ въздушни сили да действатъ въ областта на Каспийско море и по р. Волга, морскиятъ снабдителенъ пътъ презъ Персийския заливъ се счита за почти напълно прекъснатъ за ползването отъ Русия, за която остава единствения още пътъ за сношаване и снабдяване отъ нейнитъ англо-саксонски съюзници, а именно, Мурманскиятъ воденъ пътъ.

По тая твърде важна снабдителна артерия на болшевиизма се водятъ ожесточени морски сражения, за които свидетелствуватъ даденитъ въ последно време чрезъ радиото и ежедневния печатъ сведения относно настойчивитъ и упорити действия на нѣмскитъ подводници върху пътуващитъ за Мурманскъ корабни кервани и отбелязанитъ успѣхи. Трѣбва да се очаква, че въ близко бъдеще, по тоя съ особена и съдбоносна важностъ морски пътъ, ще се развиватъ още по ожесточени сражения, имащи за последица запазване свободата на болшевишкото снабдяване или спечелване владението на Северното ледовито море отъ страна на нѣмскитъ морски и

ЦЕЙЛОНЪ, МАЛТА И ГИБРАЛТАРЪ

Преди избухването на настоящата война, множество знаменити стратегии и вещи познавачи на военното изкуство предричали, че поради развитието на съвременните средства за борба и изнамиране новите оржия за воденето на всяка война, както съществуващите опорни сръдища, така и военните пристанища на голъмитъ държави, ще изгубят своето значение. Така, французият адмиралъ Кастексъ заявявалъ въ своитъ сждения, че не може да се разчита на всяко опорно сръдище, лишено отъ надеждна противовъздушна защита, а отдалеченитъ колониални владения на държавитъ, въ време на война, при липсата на достатъчни морски сили за тяхната защита, всякога сж обречени на откъсване отъ майката—отечество и ще бждатъ загубени. Въ действителностъ последното схващане напълно бѣ оправдано презъ настоящата война, въ която Италия загуби Абисиния и своитъ африкански владения, а Англия — Хонгконгъ, Сингапуръ и загубата на другитъ англо-американски и холандски владения въ Тихия океанъ: Филипинскитъ острови, Ява, Суматра и др.

Силната британска твърдина Сингапуръ бѣ завладяна поради невъзможността на Англия да отдели достатъчни морски сили за нейната защита, тъй като английскитъ кораби бѣха заети въ борбата въ Атлантически океанъ и Сръдиземно море.

По сжщата причина падна следъ упорита съпротива и американската крепостъ на Филипинскитъ острови — Корейджидоръ.

Съсръдоточоване на въздушнитъ сили и другитъ нападателни сръдства за провеждане на безуспѣшната офанзива въ Северна Африка и действията въ Иранъ, бѣха сжщо така причина, английскитъ опорни сръдища въ Тихия океанъ да се лишатъ отъ достатъчно мощна защита. Холандска Индия, поради подпомагане Сингапуръ съ самолети и бойни кораби, частъ отъ която бѣ загубена, се лиши отъ своята собствена защита.

Следъ успѣшнитъ действия на японскитъ сухопѣтни, морски и въздушни сили, морското могъщество на Англия въ Индийския океанъ и Сръдиземно море остана да се крепи предимно на тритъ опорни сръдища: Цейлонъ, Малта и Гибралтаръ.

Съ завземането отъ японскитъ въоръжени сили на Андаманскитъ острови въ Индийски океанъ и проникването въ Бенгалския заливъ, островъ Цейлонъ, последното опорно

въ Индийскитъ води, се счита вече за прѣко застрашенъ отъ следващитъ военни действия.

Въ северната частъ на о-въ Цейлонъ се намира военното пристанище Трикомали, което още може да послужи като последно убежище на английскитъ морски сили въ Индийския океанъ.

Пристанището Коламбо на о-въ Цейлонъ е твърде известно сѣтвовно сръдище което се посещава отъ всички кораби, движещи се по морскитъ пѣтища отъ Европа къмъ източна Азия и отъ южна Африка и Австралия за Индия. Съ предстоящото завладяване на Цейлонъ ще се получи възможността за разширение търговската война въ Индийски океанъ и прекъсване продоволственитъ морски пѣтища къмъ западнитъ брѣгове на Индия, а сжщо така къмъ Персийския заливъ и Червеното море.

Островъ Малта има голѣмо значение като опорно сръдище на английскитъ морски сили действащи въ Сръдиземно море. Сжщиятъ, поради особеното си важно стратегическо положение улеснява значително английскитъ продоволствени пѣтища и се използва отъ британскитъ самолети и подводници за извършване разузнаване и действие върху германо-италианския подвозъ къмъ пристанищата на Либия.

Въпрѣки непрестаннитъ въздушни нападения отъ силитъ на остъта, това добре укрепено британско владение още продължава да устоява, обаче то не може да бжде вече използвано за стоянка и попълване запаситъ на голѣмитъ бойни кораби. Затова, като опорно сръдище на британския флотъ въ Сръдиземно море, предимно въ източната му частъ е устроено пристанището Александрия.

Отъ честитъ въздушни бомбардировки множество пристанищни и брѣгови съоръжения и сгради на островъ Малта сж разрушени вече и хранителнитъ и бойни припаси за населението и гарнизона сж на изчерпване. За попълването на тия запаси, а съ това и увеличаване възможността за съпротива, английското главно командване на 22 мартъ изпрати отъ Александрия силно охраняванъ отъ бойни единици корабенъ керванъ, а презъ лѣтото другъ такъвъ отъ Гибралтаръ. И двата кервана презъ всичкото време на своето движение къмъ островъ Малта бѣха ожесточено атакувани отъ итало-германскитъ морски и въздушни сили.

Първиятъ конвой бѣ разпръснатъ и не можъ да достигне своето

изгуби почти всичкитъ си превозни и голѣма частъ отъ охраняващитъ го бойни кораби. До острова Малта успѣха да достигнатъ само еденични превозни кораби отъ втория керванъ. И, естествено, че материалната подкрепа за защитницитъ на това английско опорно сръдище, която трѣбваше да бжде пренесена отъ корабитъ на кервана, бѣ съвършенно недостатъчна.

Тия неосъществени опити за преминаване на корабни кервани въ Сръдиземно море, установиха, че Англия, не може да използва водния пѣтъ презъ това море и трѣбва всецѣло да насочва своитъ кораби по дългия морски пѣтъ покрай носъ Добра Надежда—южния край на Африка. Съ сломяване защитата и завладяване на островъ Малта отъ силитъ на остъта, Англия ще изгуби напълно своята морска мощъ и своето влияние въ Сръдиземно море.

Западниятъ входъ на последното се наблюдава и пази твърде важната британска твърдина—Гибралтаръ, надъ който по-вече отъ двеста години се развѣва английското знаме.

Относно сжщността и значение то на тоя добре устроена британска морска крепостъ многократно и подробно е писано въ различнитъ списания и вестници. Освенъ опорно сръдище, Гибралтаръ служи като мѣсто за събиране на всички кораби, движещи се по морскитъ пѣтища презъ Атлантически океанъ и Сръдиземно море. Съ завладяването на Гибралтаръ ще се отвори една твърде голѣма цепнатина между пристанищата на Англия и нейнитъ владения въ западна Африка. Загубата на Гибралтаръ ще се отрази твърде чувствително на всяки англичанинъ, защото сжществуването му е въ зависимостъ съ запазване на британското морско могъщество и престижъ.

Завоюването на Гибралтаръ обаче съставлява твърде трудна задача, тъй като, съ прокопаването на каналъ откъмъ сушата, въ сжщностъ той представлява добре въоръжена островна скала. Докато Испания, Мароко и испанския африкански брѣгъ сж неутрални, действията срещу тая важна английска морска твърдина се считатъ за твърде трудни. Самото пристанище обаче на Гибралтаръ въ последно време е изложено вече на нападенията отъ италианскитъ подводни сили и, трѣбва да се очаква, че въ близко бждеще действията отъ силитъ на остъта ще бждатъ сжщо

И Г Р А Н А С Ж Д Б А Т А

На 11 август н. г. единъ голѣмъ и добре охраняванъ английски корабенъ керванъ се намиралъ въ движение отъ Гибралтаръ за британската крепостъ въ Срѣдиземно море о-въ Малта.

Презъ цѣлото време на своето движение тоя керванъ ожесточено билъ атакуванъ и разпрѣснатъ отъ итали-германски подводни и въздушни сили. Въпрѣки силната охрана отъ множество бойни кораби, между които и самолетносащи, почти три четвърти отъ корабитѣ съставляващи кервана, били потопени.

Така сжщо били потопени и множество бойни кораби, между които и самолетносащъ „Eagle“, който притежавалъ водоизмѣстване 22,600 тона и билъ въоръженъ съ деветъ 150 мм., четири 100 мм. и дванадесетъ 40 мм. орджия, 13 картечници и 21 самолета. Къмъ обѣдъ на 11 августъ самолетносащъ

билъ потопенъ отъ германски подводникъ, командванъ отъ лейтенантъ Розенбаумъ.

Последниятъ изложилъ въ ежедневния германски печатъ подробното описание на извършената отъ него дръзка атака и потопяването на самолетносаща.

Споредъ това описание, действие срещу конвоя, което имало за последица унищожаването на „Eagle“ продължило по-вече отъ два часа. Въпрѣки силната противолодна охрана, германскиятъ подводникъ успѣлъ да си пробие път и приближи на петстотинъ метра отъ самолетносаща, отъ което разстояние изстрелялъ своитѣ торпеда срещу врага, които попаднали въ целта. Отъ силния взривъ на торпедата, самолетносащъ потъналъ въ течение само на две минути и изчезналъ въ водитѣ на Срѣдиземно море. Придружаващитѣ самолетносаща бойни кораби веднага за-

почнали да обсипватъ околния районъ съ противолодникови бомби, които оглушили съ адскиятъ си трясъкъ околността, обаче нѣмскиятъ подводникъ, чрезъ умѣло маневриране успѣлъ едва привечеръ да се изскубне и отдалечи невредимъ отъ опасната зона. Следъ смръчване той излѣзълъ на водната повърхност и съобщилъ чрезъ своето радио за спечелената победа надъ врага.

Лейтенантъ Розенбаумъ е 29 годишенъ. Като морски кадетъ, въ 1933 год. той, намиращъ се въ околосвѣтско плаване съ кръстосвача „Кьолнъ“, билъ за кратко време гостъ на самолетносащъ „Eagle“, намиращъ се на стоянка въ пристанището на Цинтао.

И, по чудната игра на сждбата, лейтенантъ Розенбаумъ се среща за втори пътъ съ самолетносаща, комуто изпраща своитѣ смъртоносни стокманени поздравии.

А М Е Р И К А Н С К И Я Т Ъ Б О Е Н Ъ Ф Л О Т Ъ

До започване на настоящата война, въ течение на десетъ години, въ Съединенитѣ щати били одобрени и гласувани четири закона за переустройството, постройката и увеличение корабитѣ на американския боевъ флотъ.

Чрезъ осъществяването на изработенитѣ строителни програми, Съединенитѣ щати трѣбвало да разполагатъ съ достатъченъ брой и достатъчно мощни линейни кораби, съставляващи двата: Атлантически и Тихоокеански флоти.

Съгласно съществуващитѣ сведения обаче, установява се голѣмата разлика отъ предвиденитѣ постройки на бойни кораби и действителното състояние на американския воененъ флотъ.

Относно предвиденитѣ съгласно строителнитѣ програми увеличения на бойнитѣ кораби свидетелствуватъ следващитѣ таблици.

Състояние на американския воененъ флотъ съгласно строителнитѣ програми:

Година	Брой на корабитѣ	Общо водоизмѣст. въ тона	Отъ тѣхъ		Забележка
			Линейни кораби	Самолетносащи	
1934	226	1,260,000	17	6	1
увеличение презъ					
1938	47	300,000	6	2	2
1940	22	170,000	2	2	3
1940	176	870,000	7	8	4
Всичко	471	2,600,000	29	18	
Къмъ тѣхъ и стари кораби	217	730,000	3	—	

рѣна строителна програма отъ 1930 год.

2. Увеличение съ 20% споредъ закона отъ 7 май 1938 год.

3. Увеличение съ 11% споредъ закона отъ 14 юни 1940 год.

4. Увеличение съ 70% споредъ закона отъ 9 септември 1940 год.

Действителното състояние на американския флотъ къмъ сжщото време, безъ остарѣлитѣ бойни единици:

Година	Брой на корабитѣ	Общо водоизмѣст. въ тона	Отъ тѣхъ	
			Линейни кораби	Самолетносащи
1934	93	800,000	15	3
1938	129	980,000	15	5
1940	158	1,000,000	12	6
Къмъ края на 1941	222	1,160,000	15	7

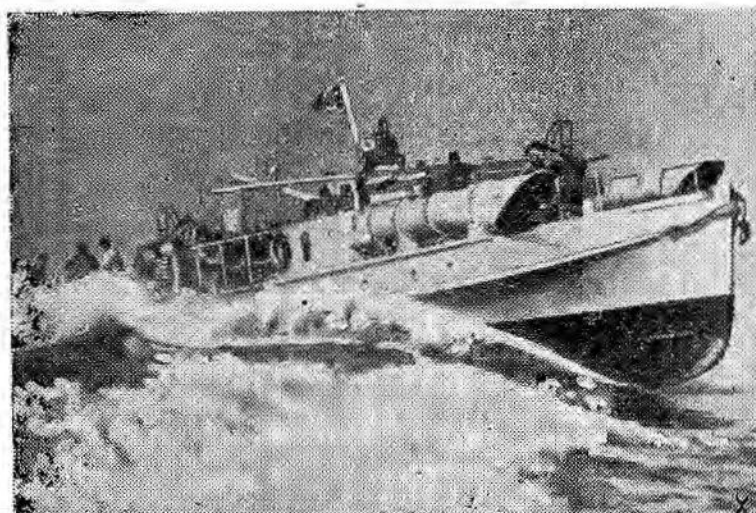
Това действително състояние на американския флотъ се отнася за

времето преди започването на настоящата Японо-американска война.

Видно е отъ тия сведения, че Съединенитѣ щати не сж могли да построятъ предвиденитѣ съгласно одобренитѣ строителни програми бойни кораби и да създадатъ двата флота за едновременно действие въ Атлантическия и Тихия океани.

Въ действителностъ, въ корабостроителницитѣ на Съединенитѣ щати, 147 на брой, усилено се строятъ предвиденитѣ съгласно строителнитѣ програми бойни и търговски кораби.

Доколко обаче, тия програми ще бждатъ напълно осъществени въ предвидения срокъ, ще покаже близкото бъдеще, тъй като трѣбва да се има предвидъ, както строителнитѣ възможности, така и разполагаемитѣ срдства и достатъчно опитни работници.





МОРСКИ ВЕСТИ

Американският загуби въ Тихия океанъ

Наредъ съ загубитъ на бойни кораби, опорни сръдища, колонии и престижъ въ Тихия океанъ, Съединенитъ щати съ започване на Японо-американската война иматъ и твърде голъми економически, материални и парични загуби.

Известно е, че отъ различнитъ острови на Тихия океанъ: Ява, Суматра, Нова Гвинея, островитъ на Холандска Индия, Филипинитъ и пр. се намиратъ твърде богати източници на първични материали, предимно течни горива и каучукъ.

За разработването на тия залежи на петролъ, земни масла и каучукъ, съществувашитъ американски сдружения, като „Щандартъ Ойлкомпани“ отъ Ню Джерсей, „Щандартъ-Вакумъ-Ойлкомпани“ и др. сж вложили значителни капитали.

Съ завладяването обаче на тия острови отъ японскитъ морски и сухоземни сили, Съединенитъ щати се лишиха отъ своитъ богати източници на сурови материали, а сдруженията, търгуващи съ течни горива загубиха значителна частъ отъ вложенитъ капитали. Поради това, акциитъ на тия сдружения спаднали, отъ започването на войната съ 11 долара.

Презъ 1933 година сдружението „Щандартъ Ойлкомпани“ отъ Ню Джерсей вложило за постройката на огромни рафинерии въ Паленбанъ на о-въ Суматра и за подържане доставката на течни горива за Япония, Китай, Тайландъ, Британска Индия, Австралия и Нова Зеландия около 10 милиарда лева.

Съ помощта на новосъградени тѣ съоръжения, сдруженията повишили значително добивътъ на течни горива отъ 25,000 на 35,000 бѣчи дневно, което повишение се установява нагледно отъ следващата таблица.

ВИДЪ ГОРИВО	Презъ 1933 г. въ тонове	Презъ 1935 г. въ тонове	Презъ 1937 г. въ тонове
Газоؤلъ	1,953,000	2,072,000	2,707,000
Бензинъ	1,449,900	1,788,009	2,221,000
Раз. масла	750,000	839,000	1,123,000

Въ настояще време, следъ завладяването отъ Япония на всички тия петролни области, Съединенитъ щати се лишаватъ отъ своитъ важни източници за течни горива, а съот-

ромни капитали.

Така сжщо и американското сдружение Руберъ, което притежава обширни каучукови плантации въ Суматра, загубило 1,200,000,000 лева, вложени за обработката на каучука и фабрикуване на автомобилни гуми. Освенъ загубата на тоя капиталъ и своитъ плантации, това най-голъмо американско сдружение за фабрикацията на автомобилни гуми загубило и фабричнитъ постройки въ фитипинскитъ острови, възлизащи на 125,000,000 лева и тия въ Австралия, за чиято постройка били разходвани около 390 милиона лева и които фабрики, поради липса на суровъ каучукъ не могли да бждатъ използвани.

Това сж най-главнитъ източници на сурови първични материали, които Съединенитъ щати губятъ въ Тихия океанъ. Къмъ тѣхъ обаче трѣбва да се прибавятъ и различнитъ други залежи на руди, бокситъ, оризъ и пр.

Загубитъ на французския търговски флотъ

Въ последно време отъ Виши бѣха дадени точни сведения относно загубитъ на французския търговски флотъ.

Споредъ тия сведения, преди започване на настоящата война Франция притежавала приблизително 3 милиона бруто р. тона търговски кораби.

До сключване на примирието съ Германия били потопени около 300,000 бр. р. т., а следъ това, французския търговски флотъ се лишилъ отъ още 1,200,000 бр. р. тона кораби. Отъ тия загуби, около 600,000 бр. р. тона кораби, намиращи се въ английски пристанища били присвоени отъ Англия, а други 400,000 тона отъ Съединенитъ щати.

Общо, въ настояще време Франция разполага съ 1,500,000 бр. р. т. търговски кораби, съставляващи половината отъ търговския флотъ който тя притежавала преди втората Свѣтвна война.

Поради това значително намаляване на търговскитъ кораби, Франция била принудена да ограничи до възможния предѣлъ извършването на корабнитъ съобщения между Марсилия и пристанищата на Северна Африка, а сжщо и съ тия отъ Индокитай и Мадагаскаръ. Съобщенията съ последнитъ колонии, следъ започването на Японо-амери-

Презъ пристанището Марсилия се изнасятъ главно вжглища и фабрични материали, а се внасятъ зърнени храни и други продоволствени и зеленчукови припаси.

Общото корабно движение презъ това голъмо французско пристанище на Сръдиземно море било намалено отъ 4,700,000 на 1,900,000 бр. р. тона, а количеството на внесени тѣ стоки, отъ 4,300,000 на 2,670,000 тона, а това на изнесени тѣ — отъ 1,370,000 на 1,150,000 тона.

Най-много билъ намаленъ вноса на петролъ.

Въ даденитъ сведения сж включени вносътъ и износътъ на различнитъ припаси, който преди войната билъ извършванъ отъ другитъ французски пристанища на Сръдиземно море.

Дейността на испанската корабостроителница Иоскалдуна

Отъ отчетнитъ сведения на испанската корабостроителница Иоскалдуна съ седалище Билбоа се установява, че понастоящемъ въ корабостроителницата се намирили въ строежъ 13 риболовни кораба и единъ моторенъ корабъ отъ 9,000 бр. р. т.

Презъ миналата година сжщата корабостроителница завършила постройката на единъ голъмъ моторенъ корабъ за пренасъ на течни горива, като въ доковетъ ѝ сенамирили 91 различни кораба.

Презъ сжщата година корабостроителницата извършила до 30 различни корабни поправки, отъ които най-сжществена е тая на кораба „Монте Буитре“, който билъ разширенъ, и чиято товароподемностъ отъ това разширение било увеличено съ 400 тона.

Устройство на нови японски корабоплавателни съобщения

Необходимостта наложила да се устроятъ нови корабоплавателни съобщения между японскитъ промишлени сръдища и новозавладѣнитъ области и острови въ Източна Азия и Тихия океанъ. За устройване на тия съобщения се използватъ плененитъ неприятелски търговски кораби, въ з л и з а щ и на 196,009 бр. р. тона, а сжщо и корабитъ на китайско-манджурскитъ корабоплавателни сдружения.

Въ настояще време тия кораби се използватъ предимно за превозването на оризъ отъ Тайландъ, на боксидъ — отъ Малайя и Холандска Ин-

Загубеният флотъ.

Подъ тоя надсловъ въ нѣмското списание „Морски прегледъ“ сж отпечатани сведения относно общата загуба на англо-американски бойни кораби отъ започването на войната до 10 май настоящата година.

Забележителното въ даденитѣ сведения е обстоятелството, че тѣ трѣбва да се считатъ за напълно провърени и върни, тъй като официално сж признати отъ правителствата на Англия и Америка.

Установява се, че загубитѣ на англо-американския флотъ до настоящия отчетенъ периодъ значително надвишаватъ общитѣ корабни загуби изобщо презъ цѣлата минала Свѣтвна война.

Размѣрътъ на тия загуби е означенъ въ следващитѣ таблици.

Английски загуби.

Видове кораби	Състояние на 3.IX.1939 г.	Загуби до 10.V.1942 г.
Линейни кораби . . .	15	5
Самолетоносачи . . .	6	4
Тежки кръстосвачи . .	15	4
Леки кръстосвачи . .	50	15
Изстрѣбители	182	71
Подводници	69	42
Придружаващи и стражни кораби	51	24
Минопоставачи и миночистачи	44	12
Рѣчни канонерки . . .	21	2
Спомагат. кръстосвачи	—	22
Помощни кораби . . .	250	240

Отъ таблицата е видно, че Англия изгубила една трета отъ линейнитѣ си кораби и две трети отъ самолетоносачитѣ и подводницитѣ.

Американски загуби.

Видове кораби	Състояние на 8.XII.1941 г.	Загуби до 10.V.1942 г.
Линейни кораби . . .	17	5
Сомолетоносачи . . .	6	4
Тежки кръстосвачи . .	18	2
Леки кръстосвачи . .	19	3
Изстрѣбители	179	13
Подводници	111	5
Придружаващи и стражни кораби	98	3
Минопоставачи и миночистачи	47	7
Рѣчни канонерки . . .	5	4
Спомагат. кръстосвачи	—	?

Отъ линейнитѣ кораби 3 сж много стари по постройка и безъ особено голѣма стойностъ за водене съвременната война на море.

Около 65 отъ подводницитѣ сж стари и поради това не отговарятъ на настоящитѣ изисквания за водене подводната война, а 60 отъ придружаващитѣ керванитѣ и стражнитѣ кораби сж малки брѣгови такива, които не могатъ да се използватъ въ открито море и далечъ отъ крайбрѣжията на Съединенитѣ щати.

Холандски загуби.

Видове кораби	Състояние на 8.XII.1941 г.	Загуби до 5.IV.1942 г.
Кръстосвачи	5	3
Изстрѣбители	8	4
Подводници	12	3
Придружаващи и стражни кораби	2	—
Минопоставачи и миночистачи	12	7

Общо, тритѣ държави до 10 май н. г. сж загубили:

10 линейни кораба
8 самолетоносача
6 тежки кръстосвача
23 леки кръстосвача
88 изстрѣбителя
50 подводника
24 придружаващи и стражни кораба
19 минопоставачи и миночистачи
6 Рѣчни канонерки
22 спомагателни кръстосвача
240 помощни кораба

Всичко 496 различни бойни кораби

Като се вземе предвидъ общия брой на потопенитѣ кораби и се изчисли общото имъ водоизмѣстване установява се, че англо-американцитѣ и тѣхнитѣ съюзници, холандцитѣ, сж изгубили единъ голѣмъ боевъ флотъ равняващъ се на тоя на Япония презъ 1939 год., която тогава се считаше като трета по морско могъщество държава въ свѣта, и превишаващъ трикратно германския боевъ флотъ, какъвто той е билъ въ началото на настоящата ожесточена война.

Попълване загубата на тоя флотъ, който е построенъ въ продължение на много години, изисква време и наличието на необходимитѣ строителни материали, набавянето на които е твърде много затруднено, поради липсата на достатъченъ корабенъ тонажъ за подвоза имъ и следствие успѣшнитѣ действия на нѣмскитѣ подводници въ обширнитѣ

Електрозаварката на американскитѣ кораби.

При постройката на нови военни и търговски кораби, както въ другитѣ страни, така и въ Съединенитѣ щати се забелязва особенния стремежъ за съединение на различнитѣ листове отъ корабната обшивка посрѣдствомъ електрическо заваряване.

Безспорно, че при подобенъ начинъ на сглобяване корабнитѣ листове се спестяватъ голѣми количества стомана, какъвто съставляватъ голѣмия брой нитове, необходими при обикновенния начинъ на корабни строежи. Така, пресмѣтнато е, че единъ 10,000 тоненъ корабъ, чийто стоманени листове сж съединени, не чрезъ нитове, а посрѣдствомъ електрозаварка, може да приеме 500 тона по-голѣмъ товаръ, отколкото корабъ отъ сжщата голѣмина, построенъ чрезъ нитоване на обшивката.

Поради тая економия на материалъ, въ последнитѣ десетъ години американското корабостроене значително е използвало електрозаварката при постройката на различнитѣ нови кораби.

Презъ 1929 год. въ американскитѣ корабостроителници се намиралъ въ градежъ само единъ малкъ корабъ, чийто обшивка била съединена чрезъ пълно електрозаваряване. Споредъ сжществуващитѣ сведения обаче, въ края на миналата година, въ американскитѣ корабостроителници се намирали въ постройка или поръчани за градежъ 1,009 отъ различна голѣмина кораби, 50% отъ които трѣбвало да бждатъ завършени или построени чрезъ електрозаваряване. Отъ тия кораби, 298 малки и 207 голѣми ще бждатъ построени чрезъ пълна електрозаварка.

Най-голѣмитѣ, построени чрезъ пълно електрозаваряване на обшивката сж тритѣ товаропѣтнически кораба „Африканска планета“, „Африканска комета“ и „Африкански метеоръ“, предназначени за обслужване корабното съобщение между Ню-иоръ и южноафриканското пристанище Капшатъ.

Корабитѣ притежаватъ товароподемностъ 17,000 тона, развиватъ срѣдна скоростъ отъ 17 мили и струватъ по 400 милиона лева.

— Въ корабостроителницата на Будапеща билъ спуснатъ на вода кораба „Madjar Vites“, предназначенъ за унгарското морско корабоплаване. Кораба има за двигатели дизелмотори и притежава



ВЕНЪ-МОСКА ИСТОРИЯ

ПРИНЪ АТАКУВА

(Продължение от брой 171)

Лейтенантъ Принъ притаява дъхъ. Въ главата му нахлуват роякъ мисли, които той се стреми да приведе въ редъ. Той твърде ясно схваща сжщността на задачата. Когато отново се намира аънъ, той знае, че въ вторникъ отъ него се иска, не само да даде своето мнение относно възможността за изпълнението на трудната и придружена съ опасности задача, но и да докладва, че той, лейтенантъ Принъ е готовъ да извърши съ своя подводникъ бойния походъ и проникване въ Скапа Флоу.

Още сжщия денъ следъ обѣдъ, лейтенантъ Принъ, снабденъ съ съответнитъ карти, планове, книги, справочници и пособия, се затваря въ своята работна стая. Въ продължение на много часове лейтенантъ Принъ разглежда внимателно сжщността на задачата и обмисля подробно всички възможности за нейното изпълнение.

Морскитъ пжтища, дълбочинитъ, подводнитъ скали, плитковинитъ, теченията, миннитъ и противоподводникови прегради на Скапа Флоу, всичко е внимателно и съ най-малкитъ подробности проучено, като добре е пресмътнато и необходимото време и вѣроятнитъ начини и възможности за успѣха на задачата.

Презъ време на това проучване той научава и запомня картитъ на паметъ.

Когато късно презъ нощта лейтенантъ Принъ събира картитъ, бележитъ и пособията, той напълно е увѣренъ въ възможността за сполучливото изпълнение на похода. Да, той ще проникне съ своя подводникъ въ самото „леговище на лъва“ за да му нанесе смъртоносенъ ударъ.

На следния денъ лейтенантъ Принъ отново се явява предъ своя командиръ.

Настъпва нѣколко секундно мълчание. Командирътъ е неподвиженъ и замисленъ. Погледътъ му е отправенъ върху лейтенантъ Принъ и той запита: „Да, или не?“

— „Тѣй вѣрно!... отговаря съ твърдостъ лейтенантъ Принъ, „готовъ съмъ да изпълня задачата“...

Следъ кратко мълчание и отправяне на изпитателенъ погледъ, главнокомандващиятъ на всички нѣмски подводници отново запита:

— „Обмислихте ли всичко подробно, лейтенантъ Принъ? Спомнихте

то презъ миналата война се опитаха съ своитъ подводници да проникнатъ въ Скапа Флоу, и тамъ загинаха?“

— „Тѣй вѣрно!“...

— „Тогава подгответе се за походъ!“ — Главнокомандващиятъ на подводното оржжие е радостенъ и стиска ржката на лейтенантъ Принъ. Той е билъ напълно увѣренъ въ своя изборъ...

Извършватъ се последнитъ приготовления за предстоящия походъ. Обслужатъ, която не знае нищо относно задачата се очудва отъ даденитъ преди отплуването разпореждания: Частъ отъ хранителнитъ припаси да се снематъ на брѣга? Да се вземе толкова малко количество вода за пиене? Сжщо и запаситъ отъ гориво да се намалятъ? Защо ли? се пита мълкомъ обслужатъ и бързо изпълнява заповѣдта на своя командиръ, който мълчи и съ нищо не издава своитъ намѣрения.

На опредѣленото за начеване на похода време, вързалата се отдаватъ и подводникътъ се насочва презъ канала и Северното море за изпълнението на възложената задача.

Нощитъ сж тъмни и непрегледни. Силенъ югоизточенъ вѣтръ духа непрекъснато и разнася бѣсния ревъ на разигранитъ около подводнике вълни. Обслужатъ наблюдава своя командиръ, който, застаналъ върху бойната кула, мълчи.

На хоризонта се появяватъ облаци отъ корабенъ димъ, обаче командирътъ не насочва своя подводникъ къмъ неприятелския корабъ. Той не използва случая да атакува, защо ли? Вѣроятно на подводника е възложена друга задача?... Така сжщо и офицеритъ не знаятъ нищо.

Въ следващата тъмна нощъ подводника се намира въ близостъ на Оркнейскитъ острови. Върху бойната кула се намиратъ: лейтенантъ Принъ, неговиятъ помощникъ мичманъ Ендрасъ и наблюдателитъ.

Мичманъ Ендрасъ запита: „Вѣроятно ще действаме срещу Оркнейскитъ острови, г нъ лейтенантъ?“

— „Да, отговаря лейтен. Принъ, „ние ще проникнемъ въ залива Скапа Флоу“...

Мичманъ Ендрасъ е всѣкога спокоенъ и мълчаливъ. Той веднага схваща значението на: „Ние ще проникнемъ въ Скапа Флоу“ и съобразява за важността и голѣмата тру-

Следъ кратко мълчание, той внезапно отговаря съ чувство на сигурност и упование: „Тогава всичко е въ редъ, г нъ лейтенантъ!“

Въ тоя мигъ лейтенантъ Принъ установява, какво значение има за всѣки командиръ наличието на спокоенъ и сигуренъ помощникъ, комуто може напълно да се довъри...

Преди разсъмване на 13 октомври подводникътъ се намира вече на видимостъ отъ Оркнейскитъ острови. Духа североизточенъ вѣтръ. Небето е слабо заоблачено и нощта свѣтла.

Изъ подводника се разнася заповѣдта: „По мѣста за потапяне!“... Капакътъ на входника върху бойната кула се затваря плътно и въ следния мигъ подводникътъ, се скрива подъ водната повърхностъ и, достигайки бавно морското дѣно, предпазливо лѣга на мѣкия пѣськъ гдето ще трѣбва да престои до опредѣленото време за проникване въ неприятелската твърдина.

Дадено е нареждане цѣлата обслуга да се събере въ носовото отделение... Скоро всички отъ обслужатъ се намиратъ събрани въ тѣсното, освѣтлено отъ електрическитъ крушки, бѣлобоядисано помѣщение, отъ двѣтъ страни на което сж устроени страничнитъ и висящи легла придържани за тавана посрѣдствомъ облѣчени въ кожа вериги. Хората не сж строени, защото липсва необходимото за това мѣсто. Тѣ сж притиснати единъ до другъ, като въ сарделена кутия, до самитъ затворни капаци на торпеднитъ тржци, а нѣкои подаватъ глави отъ страничнитъ и висящи легла. Мичманъ Ендрасъ проверява, дали всички сж на лице следъ което долага на командира...

Всички притаили дъхъ очакватъ появата на своя началникъ. Тѣ не знаятъ каква задача имъ предстои да изпълнятъ, обаче ясно съзнаватъ, че тя ще да е много важна и отговорна.

Лейтенантъ Принъ влиза въ помѣщението. Съ бавни крачки той се движи посрѣдъ своитъ моряци и спира своя изпитателенъ и съсрѣдоточенъ погледъ върху всѣки отъ обслужатъ. Той познава всѣки отъ тия добродушни и смѣли образи, чийто погледи свѣткатъ възторжено. Той е вникналъ въ гнѣнитъ на тѣхнитъ души и знае какви заложби се криятъ въ мжжнитъ имъ и юнач-

собни. Затова лейтенант Принъ не се нуждае от много приказки: „Угре ще проникнемъ въ Скапа Флоу!“... Тяя думи сж произнесени отсѣчено и безъ всѣкакво предисловие, като че ли самото действие е съвсемъ обикновено нѣщо. Настъпва затишие, въ което ясно се чува дишането на хората и лекото търкане на вънкашната черупка въ пѣсѣка, предизвикано отъ слабото клатене на подводника върху морското дъно.

Следъ това затишие лейтенант Принъ разяснява подробно въ какво се състои задачата, трудноститѣ и прѣчкигѣ, които ще следва да бждатъ преодоляни, и начинътъ по който трѣбва да бжде извършено проникването въ добре укрепеното неприятелско леговище.

А следъ като всичко е разяснено, необходимо е хората да бждатъ достатъчно бодри. Затова се дава заповѣдъ, всички, съ изключение на нѣколко души, които трѣбва да останатъ на стража, да си легнатъ въ своитѣ легла и заспатъ. Заповѣдта бързо се изпълнява.

Скоро въ помѣщенията на лежащия върху морското дъно подводникъ настава пълна тишина, нарушавана само отъ будната стража, която говори шепнишкомъ и отъ скърцането и еднообразния шумъ, който се чува отъ вънкашнитѣ стени при равномерното клатене на подводника.

Една следъ друга свѣтлинитѣ угасватъ, като се оставятъ да свѣтятъ само най-необходимия брой електрически ламби. Електрическата сила трѣбва да се пести. Въ пълна тъмнина, лежащи въ своитѣ тѣсни и хладни легла, приспивани отъ еднообразния шумъ, който се чува изъ подводника, всички се опитватъ да заспатъ. Тѣ знаятъ, че до 16 часа трѣбва да почиватъ, следъ това ще се раздаде обѣда, а следъ това, следъ това, ще започне изпълнението на задачата.

Ако биха могли веднага да заспатъ! По намиращия се на морското дъно подводникъ се разнася чудноватъ шумъ: Шепненето на будната стража, бълбокването на водата покрай вънкашнитѣ корабни стени, съскането на равномерно притисканния отъ подводника морски пѣсѣкъ, подрънкването на различнитѣ предмети въ вътрешнитѣ помѣщения, всевъзможнитѣ скърцания и тракания, се сливатъ въ единъ чудноватъ шумъ, който, заедно съ рояка мисли, които нахлуватъ въ главата на всѣки по-отдѣлно, не даватъ възможностъ веднага да се заспи.

Така сжщо и лейтенант Принъ е още буденъ.

Въ неговото въображение се мѣрка картата на Скапа Флоу, съ всичкитѣ важни точки, особености на

залива, входове, защита и пр., които той знае вече много добре на паметъ... Мисълта, че ще поведе къмъ това обкръжено съ всевъзможни препятствия мѣсто своя подводникъ и своитѣ подчинени моряци, за чието съществуване и животъ отговаря, не му дава възможностъ да заспи. И продължително още време лейтенант Принъ остава буденъ и многократно още размисля относно начина и възможноститѣ за успѣшното изпълнение на така опасната задача.

Най-подиръ всички потъватъ въ ободрителенъ сънъ.

Къмъ 14 часа, наредъ съ еднообразния шумъ въ подводника, чуватъ се и предпазливитѣ стъпки на готвача, който приготвява обѣда. Точно въ 16 часа се подава сигнала за ставане отъ сънъ. Настъпва раздвижване. Скоро храната е раздадена и обслугата обѣда, спокойно и самодоволно, като моряцитѣ си отправятъ по нѣкоя шега.

— „Настроението на обслугата е възторжено!“ отбелязва лейтенант Принъ въ своя воененъ дневникъ.

„Тя е напълно готова за извършването на предстоящитѣ смѣли действия“

* * *

Къмъ 19 часа и 15 минути всички сж застанали по своитѣ мѣста за изплаване на подводника къмъ водната повърхностъ. Отводнителнитѣ помпи забръмчаватъ. Подводникътъ постепенно се отделя отъ морското дъно и се издига къмъ повърхността. Електромоторитѣ започватъ своето действие. Командирътъ се намира въ кулата и сръчно издига върха на морегледа надъ водната повърхностъ.

Съ затаенъ дѣхъ лейтенант Принъ мигновено оглежда околността. Не се вижда нищо подозрително. Дава се заповѣдъ за изплаване на повърхността...

Вѣгърътъ е почти съвършено стихналъ. По нощния небосклонъ леко се гонятъ рѣдки облачета. Надъ северния хоризонтъ обаче, небето е пламнало отъ чудноватата свѣтлина на северното сияние.

Дизелмоторитѣ отново заработватъ и подводникътъ се насочва за извършването на проникването въ Скапа Флоу. Върху бойната кула наблюдателитѣ оглеждатъ внимателно въ всички посоки, обаче нищо не се забелязва.

Подъ влиянието на северното сияние, нощта е твърде свѣтла и съвсемъ неблагоприятна за проникването въ неприятелския заливъ. Лейтенант Принъ за мигъ се колебае. Вѣроятнo утре нощта ще бжде по тъмна? Умѣстно ли ще е обаче, обслугата да се подложи още веднѣжъ въ продължително и нервно очакване започване на задачата?

Не, по-добре наченатото сега действие да продължи и възложената задача да се завърши още презъ тая нощъ!

Чертаейки пѣнста следа, подводникътъ бързо се движи къмъ избрания тѣсенъ входъ на неприятелската твърдина. Всички върху бойната кула сж на щрекъ и зорко следятъ съ втрещенъ погледъ наоколо. Трѣбва да се внимава много добре, щото всичко да бжде забелязано своевременно. Ето, какво е това тамъ, въ дѣсно? Сѣнка? Не, това не е никаква сѣнка!... Но, действително, все пакъ нѣкаква сѣнка се движи тамъ... Нервитѣ сж изопнати отъ напрежение. Ясно се забелязватъ очертанията на корабъ, който се движи въ пълно затъмнение.

Подводникътъ бързо се гурва на дълбочина и отбѣгва срещата съ кораба, който наблюдаванъ чрезъ върха на морегледа, бързо изчезва въ нощта.

Подводникътъ отново се движи на повърхността и приближава къмъ своята целъ. Въ далечината се забелязватъ вече очертанията на брѣга. Видимостта е много добра и, следователно, съвсемъ неблагоприятна за подобни действия.

Подпомогнатъ отъ силното приливно течение, подводникътъ бързо се насочва къмъ тѣснината съ-единяваща откритото море съ затворния заливъ Скапа Флоу. Входътъ е твърде тѣсенъ, изпъстренъ съ плитковини и подводни скали, поради което е необходимо подробно познаване и умѣло маневриране. Едно и най-малко, непресмѣтнато и не съобразно движение може да има за последица връхлитането и разбиването върху нѣкоя назбена скала или здравето засядане върху невидимата плитковина. Тогава, всичко ще бжде загубено!...

Съ твърде изкустно маневриране, движещъ се съ общата бързина на приливното течение и собствения възможнo най-голѣмъ ходъ на дизелмоторитѣ, подводникътъ успѣва незабелѣзано и успѣшно да премине тѣсния входъ и навлиза въ тихитѣ води на залива.

Проникването въ Скапа Флоу, добре защитеното съ естествени препятствия и съ многобройни изкуствени съоръжения опорно сръдище на английския флотъ е извършено вече!

Водитѣ на залива сж спокойни. На дѣсно не се забелѣзватъ никакви кораби. Подводникътъ се движи известно време въ сжщото направление, но, незабелѣзвайки нищо, връща се обратно и, подъ прикритието на близкия брѣгъ, насочва се за изследване другата частъ на залива.

(Следва)

Отъ нѣмски; Куюджуклиевъ



ГЖСЕНИЧНО КОЛЕЛО
Универсално превозно сръдство за движение
изъ лошитъ руски пѣтица



БОРБАТА НА ЗАПАДЪ
Остатъцитъ на сваления при дюнитъ на канала
Ламаншъ английски самолетъ Спитфаеръ

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 област
По специални износни цени

ВНОСКИ И ПОРЖЧКИ 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