

38.005

161

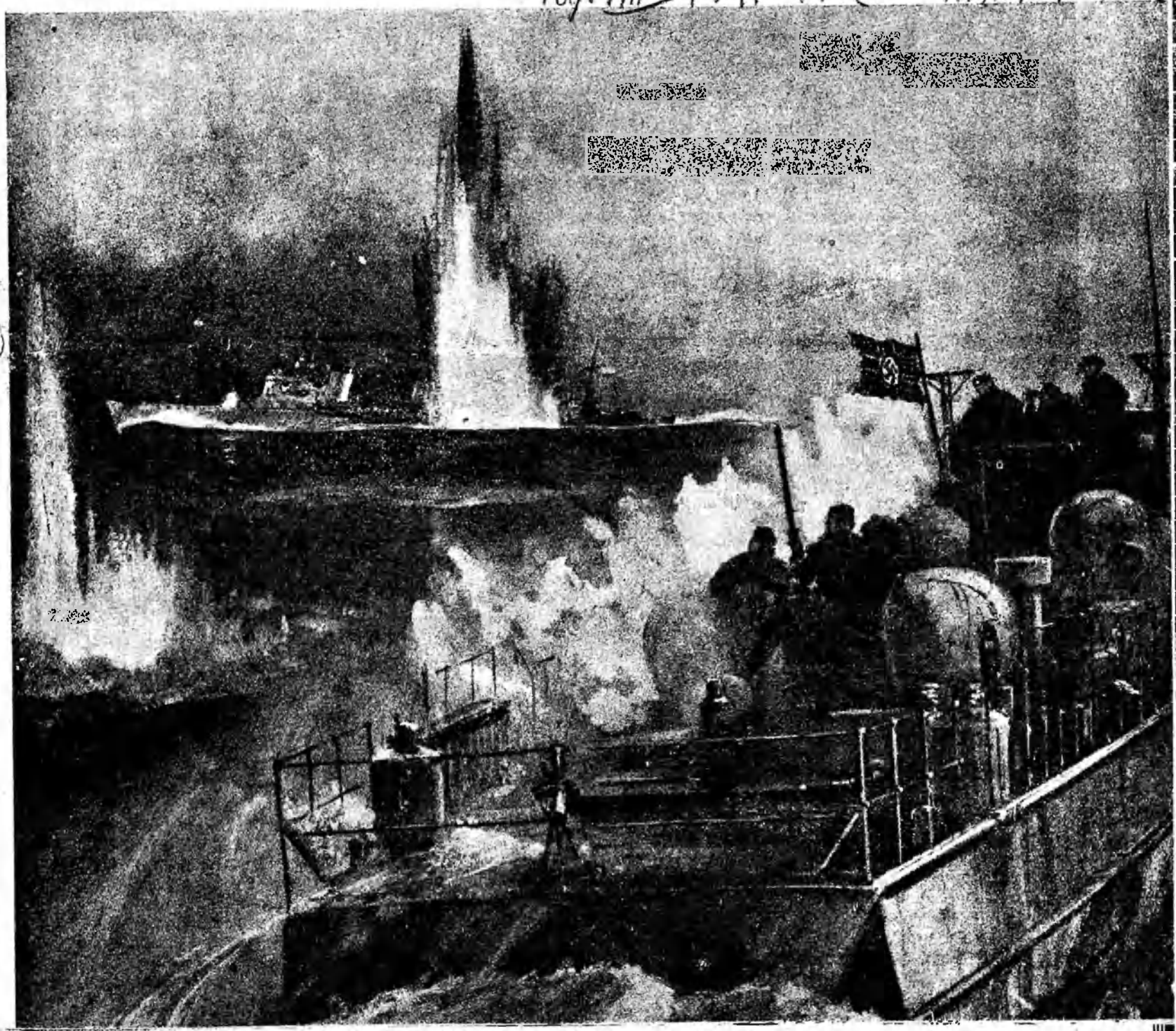
МОРСКИ ПРЕГЛЕД

РБ 315

ГОДИНА 8-а

Барна 1. октомври 1941 г.

709. VIII 1747-1942 КИ. 167-178



КАЛЕНДАРЪ НА
„МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“

—На 1 септември 1940 год. единъ нѣмски подводникъ потопилъ английскитъ спомагателенъ кръстосвачъ „Dunvegan Castle“, притежаващъ 15,007 бр. р. тона.

—На 5 септември 1914 год. нѣмскиятъ подводникъ „У 21“ атакувалъ предъ залива Фъртъ-офъ-фортъ и потопилъ английскитъ кръстосвачъ „Pathfinder“.

—На 5 септември 1940 год. английскитъ морски сили обстрелвали италианскитъ опорни сръдища на островитъ въ Егейско море. Британскитъ бойни кораби били атакувани успѣшно въ канала Касо отъ италиански торпедни лодки и били принудени да прекратятъ стрелбата и се оттеглятъ. Засегнати били съ торпеда единъ английскитъ кръстосвачъ и 2 други кораба. Една италианска торпедна лодка била потопена.

—На 5 септември 1916 год. вечерта, торпедоносцитъ „Шумни“, „Смѣли“, „Храбри“, „Строги“ и „Легящи“, на които била натоварена първа портова рота състояща се отъ 233 души, преминали презъ северния проходъ на минното заграждане въ Варненския заливъ и се насочили за стоварването на десантъ и завладяване на градоветъ Балчикъ и Каварна, а сжщо и носъ Калиакра.

На 6 септември заранята десантътъ благополучно билъ стоваренъ и заелъ градоветъ. На носъ Калиакра била устроена брѣговата охрана и наблюдението.

Сжщиятъ день презъ нощта торпедоносцитъ пренесли 222 души офицери, подофицери и моряци, които благополучно били стоварени въ гр. Балчикъ.

—На 7 септември 1916 год. два руски изстрѣбитела, неочаквано се появили предъ Балчикъ и Каварна, като обстрелвали съ артилерийски огънь заетитъ отъ българскитъ моряци градоветъ. Следствие бомбардировката била подпалена голѣмата мелница въ Балчикъ и билъ потопенъ единъ шлепъ. Срещу неприятелскитъ короби веднага били изпратени 3 наши водосамолета които, макаръ и силно обстрелвани отъ изстрѣбителитъ, извършили успѣшна атака съ бомби и заставили неприятелскитъ кораби бързо да се отдалечатъ задъ хоризонта.

—На 11 септември 1916 год. въ 22 часа, торпедоносцитъ „Смѣли“, „Шумни“ и „Строги“, излѣзли презъ северния проходъ на минното заграждане, за да се насочатъ къмъ носъ Калиакра и атакуватъ намиращитъ се тамъ неприятелски кораби.

Достигайки водния районъ на 5 мили южно отъ Балчикъ и 3 изто-

чно отъ н. Екрене, торпедоносцитъ се натъкнали на поставенитъ отъ неприятелски подводникъ мини, поради което, торпедоносецъ „Шумни“, отъ взривъ на мина подъ него, получилъ силна повреда и потъналъ.

—На 16 септември 1916 год., наши водосамолети сж обстрелвали съ бомби желѣзопжтнитъ линии северно отъ Кюстенджа и намиращитъ се около тѣхъ неприятелски войсковы части.

Сжщиятъ день било атакувано успѣшно и водолетището въ Тузленското езеро.

—На 17 септемв. 1916 г. пристанищния влѣкачъ „Варна“, който работилъ въ Батовския заливъ за изваждането на торпедоносецъ „Шумни“, при завръщането си въ Варна се взривалъ на неприятелска заградна мина при н. Екрене и потъналъ въ продължение на 15 минути. Обслужата му се спасила съ гребни лодки. Отъ взрива били ранени леко само двама моряка.

—На 19 септември 1916 год. наши водосамолети сж атакували намиращитъ се въ Кюстенженското пристанище неприятелски превозни кораби и рускиятъ линейенъ корабъ „Ростиславъ“. Въ носвата частъ на последния паднала една бомба и причинила повреда.

—На 22 септември 1914 год. нѣмскиятъ подводникъ „У—9“ подъ командването на Отто Веддигенъ атакувалъ въ Северното море и потопилъ въ кратко време, последователно единъ следъ другъ тритѣхъ английски бронирани кръстосвачи: „Кресси“, „Абукиръ“ и „Хугъ“. Съ потопенитъ кораби загинали всичко 1,500 души моряци.

—На 26 септември 1916 год., при почистване поставенитъ отъ врага минни заграждения въ Батовския заливъ, една отъ моторнитъ лодки се взривала на мина и потънала мигновенно. Съ лодката загиналъ командира на миночистачното отдѣление, капитанъ-лейтенантъ Кирилъ Цвѣтковъ Минковъ, родомъ отъ гр. Видинъ. Загинали сж сжщо и 7 души подофицери и моряци.

Освенъ заграждането на Батовския заливъ, руситъ, чрезъ своитъ подводници сж узнавали ходитъ на миннитъ полета въ Варненския заливъ, които веднага следъ всѣко почистване отъ нашитъ миночистачи били преграждани съ нови мини.

Това наложило постоянна и усилена работа отъ страна на миночистачното отдѣление, което къмъ края на войната се развило въ самостоятелна миночистачна рота.

Работата на нашитъ миночистачи, действащи съ твърде недостатъчни сръдства била тежка и опасна, но тѣ достойно изпълнили своятъ дългъ и всѣкога успѣвали да поддържатъ чисти миннитъ проходи.

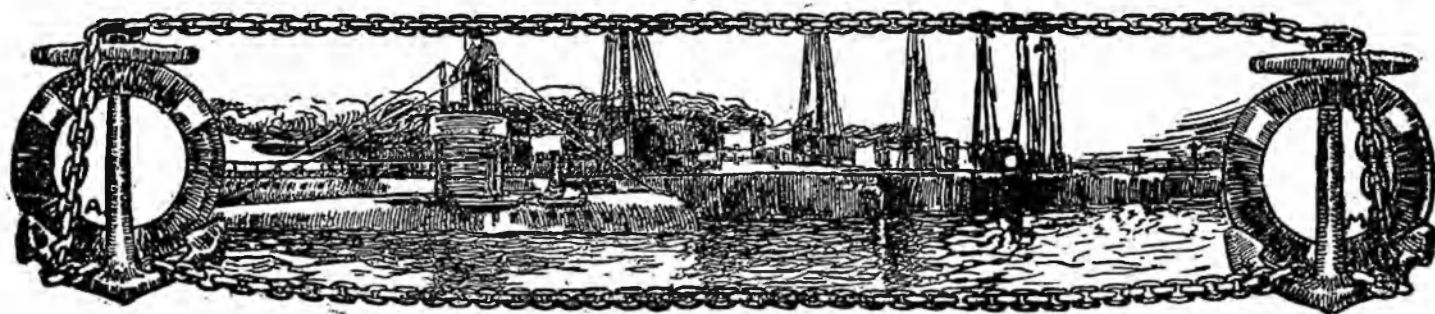
ПОЩА

Уредничеството на вестника благодарно за следнитъ получени дарения:

1. Отъ Кръстю Вл. Кръстевъ, отъ гр. София . . . 100 лв.
2. Крумъ Хр. Ивановъ отъ гр. Русе . . . 100 лв.
3. Коста Ив. Карловски, отъ гр. Ловечъ . . . 50 лв.
4. Марийка Г. Фошакева, отъ гр. Варна . . . 50 лв.
5. Иванъ Ангелъ Ивановъ, отъ гр. Балчикъ . . . 50 лв.
6. Минка Антонова, отъ гр. София . . . 35 лв.
7. Стефанъ Димитровъ, отъ гр. Балчикъ . . . 30 лв.
8. Руско Хр. Червенковъ, отъ гр. Балчикъ . . . 30 лв.
9. Димитъръ Мицевъ, отъ гр. Бургасъ . . . 30 лв.
10. Любомиръ Д. Христовъ, отъ гр. Дръново . . . 30 лв.
11. Полемахъ Георгиевъ, отъ гр. Балчикъ . . . 30 лв.
12. Маринъ Дюлгеровъ, отъ гр. Бургасъ . . . 30 лв.
13. Петъръ Г. Станчевъ, отъ гр. Балчикъ . . . 30 лв.
14. Янко Ковачевъ, отъ гр. Балчикъ . . . 30 лв.
15. Борисъ Ганевъ отъ гр. Бургасъ . . . 30 лв.
16. Симеонъ Найденовъ, отъ гр. Балчикъ . . . 30 лв.
17. Тодоръ Захариевъ, отъ гр. София . . . 25 лв.
18. Йовчо Ст. Йовчевъ, отъ с. Джбриново, Провад. 25 лв.
19. Павелъ Владимировъ Кираджиевъ, отъ гр. Варна . . . 20 лв.
20. Първанъ Г. Радевъ, с. Долна Орѣховица . 20 лв.
21. М. Стайковъ, отъ с. Драгунъ, Радомирско . . 20 лв.
22. Андонъ Хр. Дончевъ, с. Новградецъ, Варненско . 20 лв.
23. Димитъръ А. Сокуларевъ, отъ с. Д. Орѣховица . 15 лв.
24. Златка Илиева Георгиева, отъ гр. Елхово . . . 10 лв.
25. Никола Ц. Каровъ, отъ с. Красново, Пловдивско 10 лв.

(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.



ГОДИНА ОСМА

Създаденъ, списванъ и издаванъ отъ действащитѣ морски офицери съ възвишената задача, да пропагандира морското дѣло всрѣдъ българския народъ, двуседмичникътъ „Морски прегледъ“ просъществува вече седемъ години и съ настоящиятъ си брой встъпва въ своята осма годишнина.

Въ продължение на седемъ години, вестникътъ „Морски прегледъ“ следваше твърдо и неотклонно по начертания свой път, като съеше обилно морска просвѣта и бѣше истински изразителъ и проводникъ на усилията за осъществяване на неотложния стремежъ за всестранното морско обновление на Родината.

„Морски прегледъ“ е единствениятъ безплатенъ вестникъ въ обединеното Отечество, проникналъ въ всички кътища на родната зе-

даромъ на всѣки радѣтель на морското дѣло.

„Морски прегледъ“ всѣкога е ималъ единствената целъ, да подчертае напълно и уясни на всички родолюбиви българи голѣмото значение на военния флотъ за защита интереситѣ и воднитѣ граници на държавата, както и изключителната важностъ и влияние на търговския флотъ за стопанския възходъ, културното и економическо преуспѣване на страната.

„Морски прегледъ“ начева своята годишнина, когато целокупниятъ български народъ, включенъ въ предѣлитѣ на обновеното и обединено Отечество и сплотенъ около своя мждъръ Царь, се радва на осъществениятъ съцената на даденитѣ многобройни жертви и проявената прозорливостъ и търпение на народности възделения.

зтъ на **свободно** море е вече постигнатъ. — Южнитѣ граници на царството се миятъ отъ тихитѣ и благодатни бѣломорски води.

Въпрѣки съществуващитѣ въ настояще време редица материални трудности, „Морски прегледъ“ ще продължава да се списва съ твърдата вѣра, че и за напредъ ще има пълната морална подкрепа на многобройнитѣ свои четци и труженци на морското дѣло, ще успѣе да предизвика приобщаването на българина къмъ морето, като разпали народното осъзнаване за належащата необходимостъ отъ градежътъ на силенъ воененъ флотъ — достоенъ бранителъ на разширенитѣ морски граници и създаването на многобройни търговски кораби, осигуряващи всестрания напредъкъ на обновената и обединена

ПОСЛЕДНИТЪ ДЕЙСТВИЯ НА „ГЪОБЕНЪ“ И „БРЕСЛАУ“

Въ началото на миналата Световна война, двата германски бойни кораба: линейниятъ кръстосвачъ „Гьобенъ“ и лекиятъ кръстосвачъ „Бреслау“, благодарение на голѣмата си скоростъ, сполучили да отбѣгнатъ отъ преследващитѣ ги английски бойни кораби въ Срѣдиземно море и, преминавайки презъ Дарданелитѣ, пристигнали въ Цариградъ, гдето влѣзли въ съставътъ на турскитѣ морски сили.

Съ изключение на нѣколкото успѣшно извършени действия въ Черно море, срещу рускитѣ бойни единици, презъ цѣлото време на войната, двата германски кораба се намирали въ пристанището на Цариградъ. Все пакъ, тѣхното присъствие въ турскитѣ води предизвикало английското морско командване да вземе съответнитѣ необходими мѣрки, за запазване изходитѣ на Дарданелитѣ и съсрѣдоточението на бойни кораби въ Егейско море, за противодействие на вѣроятнитѣ набѣги на германскитѣ кръстосвачи къмъ опорнитѣ британски срѣдища около Солунъ и въ Бѣлото море.

Въ водитѣ предъ Дарданелитѣ били поставени и отъ дветѣ воюващи страни минни заграждения, които постоянно били наблюдавани, провѣрявани и поддържани съ редовното поставяне на нови мини.

Неизвестното мѣстоположение на поставенитѣ отъ съюзницитѣ минни заграждения, съставлявало действителна прѣчка за действията на нѣмскитѣ кръстосвачи въ Бѣлото море. Освенъ това, съюзнитѣ френско-британски ескадри съсрѣдоточени въ това море, биха могли да нанесътъ при едно вѣроятно морско сражение тежки повреди на германскитѣ кораби, които трудно биха могли да бждатъ поправени съ наличнитѣ и недостатъчни турски корабостроителни срѣдства. Поради липсата на докове, двата кораба не могли да бждатъ извадени на сухо за почистване на обрасналитѣ съ водорасли и миди подводни части, следствие на което скоростта имъ била значително намалена.

Въпрѣки това, пребиваването и движението на нѣмскитѣ кръстосвачи въ турскитѣ води представлявало постоянна опасностъ за англо-френскитѣ интереси. Съюзницитѣ се страхували най-вече отъ възможното тайно излизане на германскитѣ кораби отъ Дарданелитѣ, поради което бойнитѣ имъ сили се намирали въ особено състояние на напрежение и внимание.

* *

Къмъ края на 1917 год. адмиралъ Реберъ Пашвицъ, командващъ турско-германския флотъ, решилъ съ

щабъ, да предприеме действия срещу англо-френскитѣ превозни кораби, съ които се възнамѣрявало да бждатъ прехвърлени войски отъ Солунския фронтъ въ Палестина, а сжщо и срещу опорнитѣ срѣдища на островитѣ Имбросъ и Лемносъ.

Тѣй като, въ продължение на почти три и половина години никакъв боенъ корабъ не е излизалъ изъ Дарданелитѣ, германското командване, съ ненадейната поява на нѣмскитѣ кръстосвачи въ Бѣло море и изненаданото действие по съобщителнитѣ пжтища и срещу движещитѣ се корабни кеврани, разчитало на пълнъ успѣхъ, разстройство и застрашаване на неприятелското корабоплаване. Поради тия внезапни действия се предполагало, че противникътъ ще засили блокадата и надзора въ турскитѣ води, което обстоятелство изисквало наличието на голѣмъ брой бойни кораби и усиленото корабно движение въ Бѣло море, а съ това се давало възможностъ за благоприятнитѣ и резултатни действия на германскитѣ подводници.

Адмиралъ Реберъ разчиталъ, че единъ решителенъ успѣхъ въ Егейско море, ще отслаби натискътъ срещу турскитѣ войски въ Палестина.

Освенъ просторнитѣ минни заграждения поставени отъ англо-френцитѣ предъ Дарданелитѣ и островитѣ Имбросъ и Тенедосъ, необходимо било да се иматъ предъ видъ и турскитѣ минни и противоподводни загради въ Дарданелитѣ, които представлявали опасностъ за голѣмитѣ бойни единици, тѣй като оставенитѣ проходи били твърдетѣсни. Наложило се да бждатъ разширени до 200 метра и означени за безопасното минаване, съ свѣтящи знаци. Работата за разширението на проходите била извършвана вечеръ и траяла продължително време.

На 18 януари 1918 год., два дена преди излизане на нѣмскитѣ кораби изъ Дарданелитѣ, турскитѣ миночистачи минали още веднѣжъ презъ проходите, обаче не била открита никаква мина.

Отъ въздушното разузнаване било установено, че въ пристанището Мудросъ на островъ Лемносъ се намирали два британски кораба отъ вида на „Кингъ Едуардъ“, единъ старъ французски линейенъ корабъ, три кръстосвача, два изстрѣбителъ, единадесетъ търговски кораба и нѣколко други по-малки единици.

Въ залива Кузу на островъ Имбросъ били закотвени двата британски монитора „Рагланъ“ и „М—28“. Поради това, решено било да бжде извършено нападение срещу корабитѣ намиращи се на

що да бждатъ изненадани и унищожени британскитѣ изстрѣбителъ, извършващи стражната служба между островитѣ Имбросъ и Тенедосъ.

Въ денътъ на действието, нѣмскитѣ подводникъ „УЦ—23“ трѣбвало да заеме очаквателна позиция предъ Мудросъ и осигури развърщането на германскитѣ кораби за извършване на предвиденитѣ срещу врага действия.

Следъ завършване на подготовката и необходимитѣ предварителни мѣрки, било определено действието да бжде започнато на 19 януари.

Сжщиятъ день въ Мраморно море били съсрѣдоточени следнитѣ бойни кораби: Линейниятъ кръстосвачъ „Гьобенъ“, притежаващъ водоизмѣстване 23,000 тона, скоростъ 28 мили и въоръженъ съ 10 орждия по 280 мм., 12 орждия по 150 мм. и 16 палубни такива по 88 мм.; кръстосвачътъ „Бреслау“ (водоизмѣстване 4,500 тона, скоростъ 28 мили и дванадесетъ 105 мм. орждия), четири турски торпедоносца и съответния брсй миночистачи.

Въ три часа на 20 януари корабитѣ отплували отъ своето котвено мѣсто и се насочили къмъ дарданелитѣ Въ 5 часа и 41 м., обвити въ леката утринна мъгла, корабитѣ излѣзли отъ пролива и незабелязани отъ британското наблюдение, навлѣзли въ водитѣ на Бѣлото море.

Въ 5 ч. 55 м., кръстосвачътъ „Гьобенъ“, съ намѣрение да обходи голѣмото минно поле, промѣнилъ посоката на движение, като хвърлил въ водата плаващъ знакъ за улеснение при завръщането. Достигайки въ 6 ч. и 10 м. близо до южната частъ на минното заграждане, линейниятъ кръстосвачъ се взривалъ на неприятелска заградна мина. Тѣй като получената повреда не била голѣма, кръстосвачътъ продължилъ своето движение.

Въ 6 ч. и 32 м. корабитѣ се отправили на северъ, къмъ островъ Имбросъ. Следъ едновременно плаване въ това направление, изпълнявайки предварително даденото нареждане, кръстосвачътъ „Бреслау“ се отдѣлил и съ пълна скоростъ се насочилъ къмъ залива Кузу, за извършване нападение срещу двата британски монитора „Рагланъ“ и „М—28“, а „Гьобенъ“ се отправилъ къмъ радиостанцията на носъ Кефало, по която въ 7 ч. 40 м. открилъ унищожителенъ огънь.

Въ сжщото време, на 11,000 метра североизточно отъ „Бреслау“ се появилъ английскитѣ изстрѣбителъ „Лизардъ“ съ който кръстосвачътъ завързалъ сражение.

Забелязвайки германскитѣ кораби, мониторитѣ извършили опитъ

приятната позиция която заемали, обаче, бързият и съсредоточен артилерийски огън на кръстосвачът „Бреслау“ причинил значителни опустошения върху палубата на монитора. Опитът на двата английски изстрѣбителя „Лизард“ и „Тайгрес“ да окажат помощ на застрашените монитори чрез поставянето на изкуствена димна завеса, не сполучил. Въ 0800 часа монитора „Ранглан“ потънал, а десет минути по-късно и „М-28“ след силен взрив, изчезнал от морската повърхност. Съ потопените кораби загинали 133 души английски моряци. Наредъ съ тоя успѣхъ кръстосвачът „Бреслау“, съ няколко сполучливи снарядни попадения предизвикал голѣми пожари въ бензиновите и нафтови хранилища на брѣга.

Въ това време, линейният кръстосвач „Гьобенъ“ унищожил съ орждеенъ огън радиостанцията и околните постройки, следъ което насочил стрелбата къмъ една стара британска бойна единица и други два кораба, намиращи се въ залива Кефало.

Завършвайки успѣшно задачата, двата нѣмски кораба се отправили на югъ, по обратния път къмъ Дарданелите. На северъ били забелязани два самолета. Заповѣдано било „Бреслау“ да застане предъ „Гьобенъ“ и освободи пространството за по-добро обстрелване неприятелските самолети отъ артилерията на линейния кръстосвач. „Бреслау“ веднага увеличил скоростта и въ момента, когато обхождал „Гьобенъ“ отъ лѣвата (източната) страна, се натъкналъ на мина, отъ взривътъ на която била засегната дѣсната парна турбина и кърмилната машина, поради което кръстосвачътъ изгубилъ възможността да маневрира. Въ това време единътъ отъ неприятелските самолети хвърлил две бомби, които не попаднали въ целта.

Линейният кръстосвач „Гьобенъ“ ималъ намѣрението да вземе „Бреслау“ на влѣкало, но отъ последния съобщили, че водниятъ районъ на около билъ осѣянъ съ мини, които се виждали ясно въ прозрачната вода на свѣтлия яну-

арски день. Обаче, съобщението за опасността било дадено твърде късно, тъй като „Гьобенъ“, който се движелъ вече къмъ лекия кръстосвачъ, се натъкналъ втори път на мина и билъ принуденъ да се откаже отъ даването на помощ, като промѣнилъ посоката на движение и се отдалечилъ отъ опасната зона. Кръстосвачътъ „Бреслау“ се опиталъ съ собствени срѣдства, да се измъкне отъ трудното положение, водейки едновременно борба, както съ водата, нахлуваща въ кораба, така и съ атакуващите неприятелски самолети.

Маневрирайки внимателно, командирътъ на „Бреслау“ се опиталъ да изведе кораба изъ минното ограждане, но всичко било напразно, тъй като кръстосвачътъ се натъкналъ на други две мини, които засегнали лѣвата парна турбина и кърмата. Следъ известно време „Бреслау“ се натъкналъ на нови две мини, които се взривали, първата подъ отдѣлението на парните котли, а другата подъ командния мостъ. Корабътъ се наклонилъ на лѣвата страна и следъ няколко минути потъналъ съ кърмата си.

„Гьобенъ“ повикалъ чрезъ радиото кръстосвачите предъ Дарданелите турски изстрѣбители, да отидатъ на мѣстото на злополуката и спасятъ останалите живи моряци. Изстрѣбителите стигнали твърде късно на мѣстото на потъването и не намѣрили никого на морската повърхност. Тѣ били внезапно атакувани отъ появилите се английски изстрѣбители и побързали да потърсятъ защитата на „Гьобенъ“ и брѣговите батареи, въпреки което обаче, получили няколко попадения отъ неприятелските снаряди. Преди това английските изстрѣбители прибрали 160 души отъ обслугата на потъналия нѣмски кръстосвач „Бреслау“.

Презъ време на движението си къмъ Дарданелите, кръстосвачътъ „Гьобенъ“ се натъкналъ на трета мина. Благодарение на добрата клетъчна направа на нѣмския корабъ, трите мини не причинили голѣми щети и кръстосвачътъ продължилъ своя пътъ съ намалена бързина, като въ 10¹/₂ часа сполу-

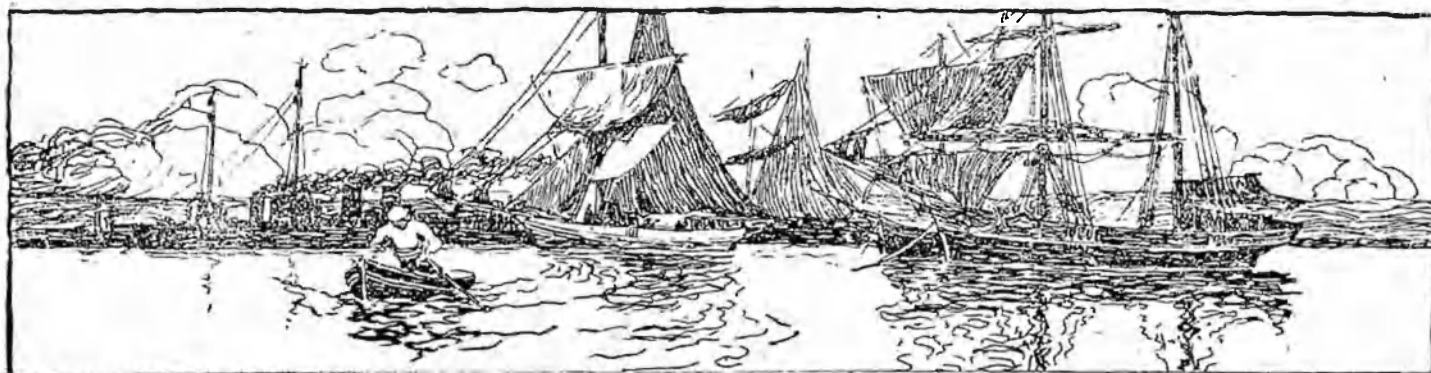
чилъ да влѣзе въ Пролива, гдето билъ многократно атакуванъ отъ една неприятелска ескадрила самолети, обаче не билъ засегнатъ отъ бомби.

Отъ нахлулата вследствие взрива на мините воде въ вътрешните помещения на „Гьобенъ“, последниятъ увеличилъ своето газене. Поради това, минавайки презъ вратата на противоподводната мрежа при Нагара, кръстосвачътъ, движейки се съ скоростъ 15 мили, аседналъ на дълбочина отъ 5 метра. Почти една пета отъ кораба опирала здраво въ пѣсчното дъно. Всички опити за измъкване на кръстосвача отъ плитковината били напразни. „Гьобенъ“ билъ изложенъ на непрестанните атаки отъ неприятелските въздушни сили, които въ продължение на шестъ дена хвърлили около 200 бомби, но само две попаднали върху кръстосвача: едната върху кърмовата димна трѣба, а другата въ лѣвата противоподводникова мрежа.

Въ помощ на „Гьобенъ“ отъ Цариградъ били изпратени влѣкачи, а по-късно пристигналъ и стариятъ боенъ корабъ „Тургутъ Рейсъ“, който притежавалъ водоизмѣстване 10,000 тона и газене 7.3 метра. Този корабъ застаналъ съ кърмата си отъ дѣсната страна на „Гьобенъ“ на 30° къмъ деветметралната му остъ. Съ действието на винтовете на „Тургутъ Рейсъ“, пѣсчкътъ подъ носътъ на „Гьобенъ“ трѣбвало да се раздвижи и премахне и предната частъ на кръстосвача да се освободи отъ пѣсчната плитковина. Опитътъ напълно сполучилъ. Кръстосвачътъ „Гьобенъ“ на 26 януари къмъ обѣдъ билъ извлѣченъ отъ плитковината и съ пълна скоростъ се отправилъ за Цариградъ, гдето пристигналъ благополучно на 27 януари, за голѣмо очудване на населението, което смѣтало, че корабътъ отдавна билъ унищоженъ.

Следъ завършване на войната, и извършената основна поправка, нѣмскиятъ линейенъ кръстосвачъ „Гьобенъ“ билъ предгденъ на Турция и по настоящемъ се намира въ състава на турския воененъ флотъ подъ името „Султанъ Явузъ Селимъ“

Преведе: Ян. П. Янковъ





ВЕНЦ-МОРСКА ИСТОРИЯ

ДЕЙСТВИЯТА НА СПОМАГАТЕЛНИЯ КРЪСТОСВАЧЪ „ВОЛФЪ“

(Продължение от брой 160).

Корабното движение въ Китайското море ежечасно нараствало. На хоризонта непрестанно се появявали различни търговски кораби, следващи спокойно по своя пъть въ различни посоки, а въ непосредствена близост на „Волфъ“ се движели множество китайски джунки съ огромнитѣ си пражълни и разноцветни вѣтрила.

Кръстосвайки въ водния районъ между островитѣ Анабасъ и пристанището Сингапуръ, нѣмскиятъ спом. кръстосвачъ съ нетърпение очаквалъ настѣпването на нощта, подъ прикритието на която да приближи незабелязано и постави минно ограждане предъ английското опорно срѣдище. Стогѣхъ мини, останали още въ товарнитѣ помѣщения на кораба били изнесени на горната палуба и поставени въ редици, били готови за хвърляне въ морскитѣ води.

Когато огнениятъ дискъ на заходящото слънце се потопилъ въ водитѣ на западния хоризонтъ, кръстосвачътъ „Волфъ“ смѣло се насочилъ къмъ Сингапуръ, важното свѣтлоно пристанище на далечния Изтокъ.

Скоро настѣпила тъмна и непрогледна тропическа нощъ. Луната и звездитѣ били затулени отъ гъсти и тъмни облаци, носящи се по небесния сводъ. Движейки се по лжакатушни курсове, нѣмскиятъ спом. кръстосвачъ започналъ поставянето на минното ограждане. Една следъ друга минитѣ, хвърляни презъ равни промеждутѣци време, политали къмъ тъмната бездна и съ плѣсъкъ изчезвали въ воднитѣ дълбочини.

Когато и последната мина била хвърлена и бързо се изгубила подъ водната повърхностъ, трикратно мощно „ура“, изтрѣгнато отъ моряшкитѣ гърди на обслужата отъ „Волфъ“, громко прокѣнтяло посрѣдъ тишината на тъмната нощъ.

Най-подиръ, следъ дълго и придружено съ лишения и опасности странствуване изъ просторитѣ на океана, нѣмскиятъ спомагателенъ кръстосвачъ благополучно завършилъ възложената му задача.

Следъ успѣшно изпълнениятъ дългъ, въ тоя мигъ на завършеното дѣло, една само мисль озарила доблестнитѣ храбърци, радостната мисль за възвръщането въ родината. Пятятъ къмъ далечното отечество билъ вече свободенъ! За моряцитѣ отъ „Волфъ“ нѣмало по-ра-

тая на съзнанието за напълно завършената възложена задача.

Нѣмскиятъ кръстосвачъ се отправилъ обратно къмъ водната тѣснина Каримата и поелъ дългиятъ пъть къмъ родната земя.

— „SOS“!... „SOS“!... „SOS!“.

Тоя корабенъ повикъ за помощъ хвърлилъ въ тревога Сингапуръ и всички радиостанции въ Южното море. Съобщавало се, че английскиятъ търговски корабъ „Портъ Комба“ претърпялъ бедствие и потѣвалъ предъ пристанището на Сингапуръ. Изпратенитѣ въ помощъ влѣкачи и кораби, притежаващи мощни отводнителни помпени устройства, пристигнали късно на мѣстото на злополуката, обаче, тѣ все пакъ успѣли да дадѣтъ помощъ на кораба „Бридохолмъ“, който сжщо се натѣкналъ на минитѣ, поставени отъ „Волфъ“ и започналъ да потѣва.

Въ областта на цѣлия далеченъ Изтокъ настѣпило безпокойствие и загриженостъ за безопасността на корабоплаването. Такситѣ за осигуряването на търговскитѣ кораби и превозванитѣ отъ тѣхъ товари, били значително повишени. Следъ кратко време радиостанцията въ Сингапуръ съобщила, че японскиятъ линейенъ корабъ „Харуна“, притежаващъ водоизмѣстване 29,330 тона, сжщо се натѣкналъ на мина и билъ значително повреденъ, поради което, корабоплаването въ опаснитѣ води било напълно преустановено. Моряцитѣ отъ нѣмския корабъ били радостни, че поставенитѣ минни ограждания напълно постигнали своята цель: да затруднятъ корабоплаването и потопятъ движещитѣ се презъ миннитѣ полета неприятелски кораби.

Англичанитѣ установили присѣствието на нѣмски боенъ корабъ въ водитѣ на Южното море и вѣроятно сж взели необходимитѣ мѣрки за обкржжаването и потопяването на германския спомагателенъ кръстосвачъ.

Поради това, наложително било кръстосвачътъ успѣшно да се изплъзне отъ неприятелското обкржжаване и сполучи да достигне роднитѣ води. Тежка и отговорна била задачата на командира на „Волфъ“ и неговиятъ корабоводаченъ офицеръ, които дълго време разучавали съществуващитѣ морски карти, планове, мореописания и, пресмѣтайки подробно и отбелязвайки съответнитѣ курсове, избрали най-безопасния пъть къмъ далечното

Промѣквайки се смѣло между многобройнитѣ малки островчета, плитковини и подводни скали, нѣмскиятъ корабъ увѣрено продължавалъ своето движение въ тъмната нощъ, направляванъ умѣло отъ корабоводачния офицеръ, който, застаналъ на командния мостъ съ секундомѣръ въ рѣка, давалъ необходимитѣ заповѣди за навременното изменение посоката на движение и точното следване по предназначения курсъ.

При изгрѣване на слънцето, „Волфъ“ достигналъ водитѣ на морето между островитѣ Борнео и Ява. Презъ цѣлиятъ день, предъ погледа на обслужата отъ кораба се нижели като на кинематографическа лента вълшебнитѣ изгледи на тропическитѣ острови, обвити въ блѣдожълто зеленикаво или розово сияние и покрити съ буйна разтителностъ.

Презъ нощта били забелязани високитѣ очерчания на голѣмъ островъ, освѣтленъ отъ луннитѣ лжчи, а на разсѣмване корабътъ билъ посрещнатъ отъ значително вълнение и навлѣзълъ въ открититѣ води на Индийския океанъ.

Движейки се все въ западно направление „Волфъ“ миналъ далечъ отъ Кокосовитѣ острови, при които лежали останкитѣ на кръстосвачътъ „Емденъ“.

Въ продължение на четирнадесетъ денонощия „Волфъ“ следвалъ по своя пъть презъ Индийския океанъ, безъ да срещне нѣкой неприятелски търговски корабъ, отъ когото да се запаси съ така необходимитѣ каменни вжглища. Наличнитѣ такива били на привършване и горивото едва би стигнало за пжтуването на кораба до носъ Добра Надежда, а отъ тамъ, какъ би могълъ нѣмскиятъ кръстосвачъ да продължи своя пъть безъ гориво? Следователно, една отъ близкитѣ задачи за разрешение била, да се намѣрятъ на всѣка цѣна каменни вжглища.

„Волфъ“ достигналъ Маладивскитѣ острови, намиращи се южно отъ Индия. Покрай тия многобройни коралови острови минавали пжтищата на търговскитѣ кораби, превозващи доброкачествени каменни вжглища отъ южна Африка за пристанищата на Индия. Поради това, нѣмскиятъ корабъ продължилъ кръстосването между атоловитѣ острови на Маладивитѣ съ надеждата, да срещне нѣкой неприятелски търговски корабъ,

На 27 септември, задъ кърмата на кръстосвачътъ въ далечния хоризонтъ били забелязани кълба димъ, който бавно се разтилялъ надъ водната повърхностъ. Необходимо било „Вьолфхенъ“ да излитне и разузнае за произхода на димнитъ облачета, тъй като при воденето на корсарската война въ широкия океанъ, не всъкога могло да се узнае какво се крие задъ всъко забелязано облаче димъ: дали то произлиза отъ димнитъ тръби на нѣкой неприятелски, неутраленъ, пѣтнически или воененъ корабъ. Затова, обслугата на корсарския корабъ трѣбвало да има надеждно и точно наблюдение, да бжде хладнокрѣвна и всъкога напълно готова за действие.

И нѣмскиятъ кръстосвачъ преустановилъ своето движение. Самолетътъ „Вьолфхенъ“ веднага билъ спуснатъ на вода и, бърмчейки съ своятъ моторъ, отлетялъ къмъ забелязания на хоризонта димъ.

Скоро „Вьолфхенъ“, извършвайки своето разузнаване се завърналъ и съобщилъ, че забелязанитъ кълба димъ произхождатъ отъ голѣми и бързоходенъ търговски корабъ, намиращъ се на пѣтъ отъ пристанището Коломбо за южна Африка, следователно, би настигналъ и миналъ покрай „Волфъ“. Последниятъ зачакалъ търпеливо появата на търговския корабъ, чийто стожерни върхове се виждали вече.

Надъ хоризонта постепенно изплували горнитъ надстройки, а следъ тѣхъ се появилъ и цѣлытъ корабъ, който, разпѣнзайки съ стоманеното си чело водитъ на океана, бързо приближавалъ къмъ нѣмския кръстосвачъ. Моряцитъ, опредѣлени за провѣрка книгата на кораба се намирили вече по своитъ мѣста, готови за действие. Подаденъ билъ сигналътъ:

— „Спрете веднага! Не си служете съ радиостанцията!“

Едновременно съ тая заповѣдъ, подвижнитъ стени били свалени и орждията насочени къмъ приближаващия се корабъ, който отстоялъ вече на две хиляди метра отъ спом. кръстосвачъ „Волфъ“.

Установено било, че корабътъ билъ японски и се именува „Хиташи Мару“, който веднага издигналъ на стожера международния сигналъ, че разбралъ заповѣдта, въ увѣрение на което започналъ да свири съ своята сирена за да означа, че далъ вече заденъ ходъ на машината.

Въ действителностъ обаче, той нѣмалъ намѣрение, нито да преустанови своето движение, нито пъкъ да даде заденъ ходъ на своята машина, а да промѣни посоката на движение и се опита да отбѣгне и се отдалечи въ обратно направление.

предупредителниятъ снарядъ се взривалъ предъ носа на отдалечаващия се японски корабъ, обаче, последниятъ продължилъ своето движение. Така сжщо и следъ вториятъ снарядъ, корабътъ не спрялъ. На кърмата му било открито едно ново орждие, къмъ което се спунали нѣколко моряци и го заредили.

Необходимо било неприятелското орждие своевременно да бжде унищожено или обезвредено, тъй като единъ случайно попадналъ въ машинитъ на „Волфъ“ снарядъ, би повредилъ последнитъ, а това означавало положително края на сжществуването за нѣмския спомагателенъ кръстосвачъ. Въ следующиятъ мигъ била дадена заповѣдъ за стрелба въ самото вражеско орждие.

Орждеиятъ тънтежъ прокѣнтялъ надъ широкия океанъ и кърмовата частъ на японския корабъ се обвила въ черенъ димъ. Когато последниятъ се разпрѣсналъ, забелязано било, че орждието останало безъ обслуга, която била убита отъ разпрѣснатитъ се германски снаряди. Нова група моряци се спуснала къмъ орждието на японския корабъ. Последвала нова и кратка заповѣдъ! — „Огънь!“

Наново четири снаряда попаднали въ кърмовата частъ на „Хиташи Мару“ и убили новитъ прислужници на орждието.

Въпрѣки очевидността на безизходното положение и безмислеността за оказване на съпротива, капитанътъ на японския корабъ, не изглеждало да има намѣрение да се предаде, като усилено запредавалъ по радиото сигнали за помощъ. Единъ снарядъ ударилъ намиращето се задъ димната трѣба радиотелеграфно помѣщение и го разрушилъ, съ което радиовръзката съ околния свѣтъ веднага била прекъсната.

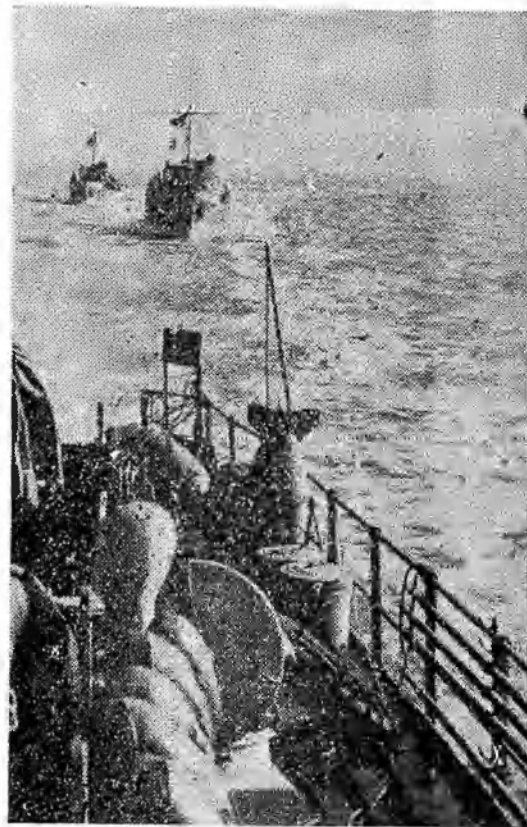
„Хиташи Мару“ продължавалъ обаче бѣгството си съ пълна скоростъ. Даденъ билъ четвърти орждеенъ залпъ, отъ който командниятъ мостъ билъ напълно разрушенъ. Едва сега японскиятъ корабъ преустановилъ своето движение и спуспналъ спасителнитъ си лодки на вода. Множество моряци и пѣтници се хвърлили въ водата и надавайки викъ за помощъ, плавали къмъ хвърленитъ имъ спасителни кржгове и намиращитъ се на водната повърхностъ плаващи предмети.

Спом. кръстосвачъ „Волфъ“ сжщо така спуспналъ своитъ спасителни лодки, които бързо се отправили за спасяване на давящитъ се хора. Почти всички, съ изключение на двама индийци, които се удавили, били спасени. Осемтѣхъ спасителни лодки, препълнени съ хора се завърнали при нѣмския корабъ. Сега върху „Волфъ“ се намирили вече

които осемъ жени и две деца.

Приютяването и прехраната на тия пленници било твърде много затруднено. Поради това, решено било японскиятъ корабъ да бжде задържанъ и използванъ за настаняване обслугитъ на потопенитъ кораби. Това било необходимо и следствие обстоятелството, че „Хиташи Мару“ превозвалъ твърде цененъ товаръ, състоящъ се отъ голѣми количества доброкачественъ китайски чай, медъ, бронзъ и коприна, материали, възлизаци надъ шестдесетъ милиона лева. Отъ тия имѣнно материали родината се нуждаела най-много и отвеждането на заловения корабъ въ нѣкое нѣмско пристанище би съставлявало твърде цененъ приносъ за стопанството и индустрията.

Всички, пѣтници и обслуга, своевременно напуспнали задържания корабъ. Обаче, върху развалинитъ на разрушения команденъ мостъ останалъ само единъ осамотенъ човекъ—капитанъ Томинага. Поради неговото безодговорно, макаръ и геройско държане и нареждане, двадесетъ души отъ обслугата на „Хиташи Мару“ били убити. Поради това, капитанътъ на японския корабъ молилъ, да бжде оставенъ да загине заедно съ своя корабъ. Той ясно съзнавалъ, че нѣмалъ правото да се завърне въ своята родина и затова, трѣбвало да умре заедно съ потъването на кораба. (Следва).



ГЕРМАНСКИ МИНОЧИСТЯЧИ ВЪ ПОХОДЪ
Тежка и опасна е длъжността на миночистачитъ, принудени денонощно да провѣрватъ минитъ полета, и почиствайки открититъ неприятелски мини, да подържатъ чисти проходите, необходими за безопасното преминаване на подвод-



МОРСКИ ВЕСТИ

Най голѣмитѣ корабни дизелмотори

Въ 1935 год. английскиятъ моторенъ корабъ „Stirling Castle“ притежавалъ десетцилиндрови мотори съ мощностъ по 12,000 конски сили, построени отъ Харландъ — Бурмаистеръ и Ванъ, които се считали за най-голѣмитѣ корабни моторни устройства въ свѣта.

На следната година обаче, италианската моторостроителница „Фиатъ“ построила редица десетцилиндрови дизелмотори съ мощностъ по 13,000 конски сили. Първитѣ два отъ тия мотори били поставени на италианскиятъ пѣтнически корабъ „Вулканиа“, а следующитѣ два — на кораба „Сатурния“

Същата моторостроителница построила множество двойнодействащи двутактни мотори съ мощностъ по 10,000 конски сили, които мотори ще бждатъ поставени на новостроящитѣ се италиански кораби, „Луциано Манара“, „Розалио Пило“, „Нино Биксио“ и „Карло Пизакано“, всѣки единъ по 9,500 бр. р. тона, принадлежащи на корабоплавателното здружение Гарибалди въ Генуа.

Презъ 1938 год. новостроениятъ английски моторенъ корабъ „Доминионъ Моноархъ“ билъ снабденъ съ четири петцилиндрови двутактни мотори съ мощностъ по 8,000 к. с.

Въ настояще време обаче, най-голѣми дизелмоторни устройства, състоящи се отъ три дванадесетцилиндрови двутактни мотори притежава новиятъ холандски моторенъ корабъ „Оранже“.

Корабоплаването между Аржентина и Швеция.

Следъ едногодишенъ застои, корабоплаването между Швеция и Аржентина наново било вѣстановено. Въ началото на априль настоящата година, въ аржентинското пристанище Буеносъ-Аиресъ пристигналъ шведскиятъ товаренъ корабъ „Бланкхолмъ“, превозващъ каменни въглища. Корабътъ пропѣтувалъ разстоянието отъ Швеция до Южна Америка за 44 денонощия.

Споредъ изявленията на шведския консулъ въ Буеносъ-Аиресъ, предвидено било корабоплаването между дветѣ държави да бжде извършвано първоначално съ четири кораба, които ежесечно да посещаватъ аржентинскитѣ пристанища. Шведскитѣ кораби своевременно били снабдявани, както отъ английска, така и отъ германска страна съ разрешения за свободно мина-

Търговскиятъ флотъ на Русия.

Рускиятъ търговски флотъ, съ изключение на малкитѣ крайбрѣжни корабчета и такива съ товароподемностъ подъ 50 тона и мощностъ на машинитѣ до 15 конски сили, е изключително притежание на държавата, тъй като частната собственостъ въ Русия е забранена съ законъ:

Едва въ 1939 год. било съставено самостоятелно народно комисарство за управлението на рускиятъ търговски флотъ, въ чийто съставъ до това време били включени всички кораби, обслужващи корабнитѣ съобщения по вътрешнитѣ водни пѣтища на страната.

Досегашната корабоплавателна политика на Русия, предвиждала набавянето на необходимитѣ кораби и плавателни сръдства за вноса и износа на различни стоки, изключително съ собствени плавателни сръдства.

За стокотранспорта презъ рускитѣ пристанища били използвани множество английски кораби, което обстоятелство било свързано съ загубата на чужди платежни сръдства.

Съставътъ и разтежътъ на рускиятъ търговски флотъ презъ последното десетолѣтие сж отбелязани въ следващата таблица.

Година	Броятъ на корабитѣ	Общъ тонажъ
1928	222	335,600
1932	340	777,000
1933	352	867,500
1934	370	993,900
1939	717	1,316,000

Отъ общиятъ брой на корабитѣ, 140, възлизащи на 346,000 бр. р. тона сж моторни кораби, построени предимно презъ последнитѣ години и съставляващи приблизително една трета отъ общиятъ тонажъ на рускиятъ търговски флотъ.

Като се вземе предвидъ общиятъ брой на моторнитѣ и парнитѣ кораби по отдѣлно и общиятъ имъ тонажъ, установява се, че сръдниятъ тонажъ на моторнитѣ кораби възлиза на 2,470 бр. р. тона, а на парнитѣ — 1,700 бр. р. тона.

Корабитѣ на руския търговски флотъ извършватъ корабоплаването чрезъ пристанищата на Балтийско море, северното Бѣло море, Тих-

океанъ и Черно море, гдето корабоплаването се обслужва отъ приблизително 150 търговски кораби възлизащи на 420,000 бр. р. тона, а така сжщо и отъ значителна частъ на корабитѣ, предназначени за превозъ на течни горива, състоящи се отъ 28 единици съ общо 133,000 бр. р. тона.

Сръдната голѣмина на корабитѣ въ Черно море, за превозъ на течно гориво, възлиза на 4,750 бр. р. тона.

Значителна частъ отъ корабитѣ на руския търговски флотъ били построени въ собственитѣ корабостроителници, които въ последно време били разширени, модернизирани, подобрени и стѣмени въ строително отношение.

Намаление тонажътъ на американския търговски флотъ.

Споредъ помѣстениятъ въ нѣмския печатъ сведения, търговскиятъ флотъ на Съединенитѣ щати, отъ есента 1938 год. до месецъ априль 1941 г. билъ намаленъ отъ 8,200,000 на 7,050,000 бр. р. тона, което намаление, безспорно указало значително влияние върху подвоза на суровини и материала за индустрията и снабдяването на държавата.

Това намаление тонажътъ на американския търговски флотъ, било предизвикано поради предаването на Британската империя съгласно постановленията за подпомагане, значителенъ брой търговски кораби.

Въ края на априль 1941 год. на Англия били предадени нова редица търговски кораби, възлизащи на 645,000 бр. р. тона, а презъ май н. г. Съединенитѣ щати отстъпили 25 голѣми кораби за превозъ на течни горива, така, че въ настояще време, Америка, въпрѣки усилената работа на многобройнитѣ свои корабостроителници, не разполага съ търговски флотъ, надвишаващъ 6,000,000 бруто регистъръ тона.

Нови кораби поръчки въ Швеция.

Шведскитѣ корабостроителници сж претрупани отъ поръчки за постройката на нови кораби, както за шведското корабоплаване, така и за чуждитѣ страни. Въ последно време корабостроителницитѣ сж получили нови поръчки за постройката на четири моторни кораби по 2,000 бр. р. тона и два кораба отъ по 13,400 тона за превозъ на течно гориво. Последнитѣ трѣбвало да бждатъ завършени презъ юли и септември 1941 г. и ще бждатъ снабдени съ мотори съ мощностъ 4,500 к. с.

Съединение двете части на потъналия шведски кораб „Алголь“.

Въ корабостроителното дѣло известни сж случаетъ, когато нѣкой корабъ, разкъсанъ вследствие злополука на две части, билъ наново съединяванъ и привежданъ въ готовност за плаване и използване.

Миналата година, шведският корабъ „Алголь“ за превозъ на гориво, вследствие взриваването си на мина билъ разкъсанъ на две половинки и потъналъ на морското дъно. Преди нѣколко месеца, предната част на потъналия корабъ била извлѣчена на водната повърхност и отвлѣчена въ пристанището на Малмьо. Въ последно време въ сжщото пристанище била довлѣчена и втората, кърмовата част на кораба. Следъ извършване на необходимитѣправки, дветѣ половинки на кораба „Алголь“ наново ще бждатъ съединени и корабътъ ще бжде спуснатъ на вода, гдето ще бжде завършена подготовката за новото му използване за корабоплаването.

Търсенето, подготвителнитѣ работи и извличането отъ морското дъно на потъналитѣ части отъ шведския корабъ продължило 5 месеца.

Постройката на японски кораби за превозъ на руди.

Въ японскитѣ корабостроителници се начиратъ въ усилена постройка множество нарочни кораби за превозъ на различни руди. Тия кораби се отличаватъ отъ обикновеннитѣ товарни кораби, съ притежанieto на голѣма скоростъ.

Първата група отъ три подобни кораба, поръчани отъ Министерството на търговията, всѣки единъ отъ по 8,000 тона, ще бждатъ въ близко бждеще завършени и спуснати на вода. Относно скоростъта на новитѣ кораби липсватъ съответнитѣ точни сведения, обаче предполага се, че тѣ ще извършватъ два пѣти по бързо превоза на товаритѣ отъ руда, отколкото настояшитѣ японски товарни кораби.

Изобщо, въ последнитѣ години се установява стремежътъ, новострояшитѣ се японски търговски кораби да притежаватъ значително по-голяма скоростъ, както е случаятъ съ градежътъ на редици бързоходни кораби за превозъ на течни горива, развиващи скоростъ 19 до 20 мили въ часъ. Така сжщо и новопостроенитѣ товаропѣтнически кораби притежаватъ значителна скоростъ.

Съ новитѣ бързоплувни търговски кораби за превозъ на руди ще бжде значително съкратено времето, необходимо за подвоза на рудии суровини отъ далечнитѣ източници до множеството индустриални срѣ-

Английски загуби въ военни кораби.

Споредъ сведенията, помѣстени въ чуждестранния печатъ, установява се, че въ произнесената, своя речъ британскиятъ министъръ председател Чърчилъ, официално призналъ за загубата презъ месецъ май н. г. на следнитѣ 10 бойни единици: 1 линейенъ кръстосвачъ, 3 кръстосвача, 5 изстрѣбитела и 1 подводникъ.

Потопенитѣ английски кораби били следнитѣ: Линейниятъ кръстосвачъ „Hood“, най-голѣмиятъ боенъ корабъ въ свѣта, притежаващъ водоизмѣстване 46,200 тона, потопенъ въ петата минута отъ започване борбата съ германскиятъ линейенъ корабъ „Бисмаркъ“; кръстосвачътъ „Jugk“, 8,250 тона, потопенъ въ залива Суда на островъ Критъ; кръстосвачътъ „Fiji“, 8,000 тоненъ, най-новиятъ боенъ корабъ на английскиятъ флотъ, спуснатъ на вода преди две години; кръстосвачътъ „Gloucester“, сжщо така новъ корабъ, който съ своето водоизмѣстване отъ 9,300 тона, се счита за най-голѣмиятъ английски кръстосвачъ. Потопенъ билъ въ Срѣдиземно море; изстрѣбителътъ „Mashona“, 1,870 тона, потопенъ западно отъ Ирландия; изстрѣбителитѣ: „Juno“, „Kelly“ и „Kashmir“, притежаващи водоизмѣстване по 1,690 тона. И тритѣ влѣзли въ строя въ края на 1939 год.; изстрѣбителътъ „Greyhound“, 1,345 тоненъ, потопенъ както и другитѣ три изстрѣбитела въ водитѣ на Срѣдиземно море; подводникътъ „Usk“, влѣзалъ въ строя въ началото на 1941 год.

Срѣщу тия загуби на английския флотъ, германскитѣ морски сили загубили, съгласно даннитѣ отбелязани въ нѣмския печатъ, само линейниятъ корабъ „Бисмаркъ“. Споредъ сжшитѣ нѣмски свѣдения, официално признатитѣ отъ британска страна загуби на военни кораби, съставлявали едва половината отъ действителнитѣ такива.

Увеличение японскиятъ вжглищень флотъ.

Японското министерство на съобщенията опредѣлило необходимитѣ суми за увеличение на вжглищния флотъ съ нови кораби, предназначени за превозване на каменни вжглища отъ северната част на Китай, предимно отъ Шинвангтао, Лиенюншиангъ и Тангку за пристанищата на Япония.

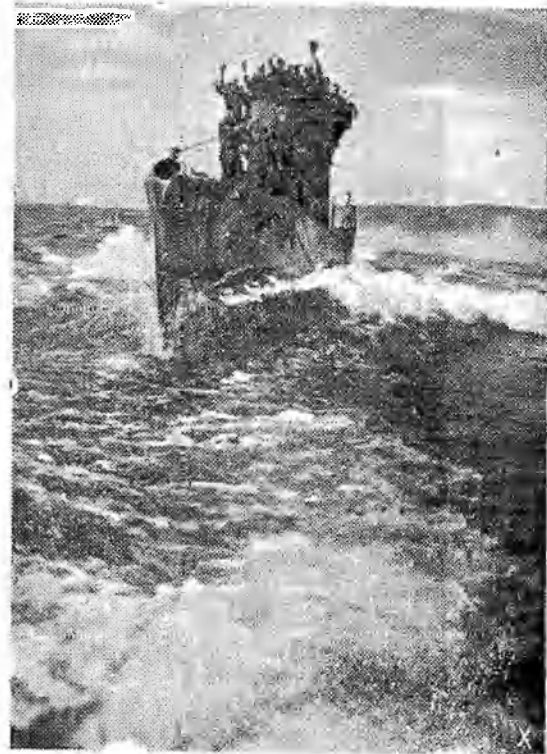
Съ набавянето на необходимитѣ за извършване на това корабоплаване нови кораби, ще бжде благоприятно разрешенъ твърде важниятъ въпросъ относно вносътъ и превоза на каменни вжглища, частъ отъ които Япония е принудена да до-

Увеличение заплатитѣ на американскитѣ моряци.

Развиващитѣ се военни действия на море указаха значително влияние върху безопасността на корабоплаването. Поради това, моряцитѣ отъ емериканскитѣ търговски кораби сж предявили искане за увеличение на заплатитѣ. Споредъ американскитѣ вестници, тия искания на моряцитѣ били напълно удовлетворени. Нѣкои отъ корабоплавателнитѣ сдружения въ Америка сключили спогодба съ обслугитѣ на своитѣ кораби, като съ това напълно задоволили търговскитѣ моряци.

Споредъ спогодбата, за извършване корабоплаването между американскитѣ и руски пристанища, всѣки морякъ отъ обслугата на търговския корабъ получавалъ добавъчно възнаграждение въ размѣръ по 500 долара, за всѣко, посетено отъ кораба руско пристанище. Причината за голѣмия размѣръ на добавъчното възнаграждение била, че рускитѣ власти не се отнасяли добре, и че животътъ имъ въ съвет. пристан. билъ изложенъ на опасностъ.

— Въ пристанището Ангола се намиратъ складирани 140,000 тона зърнени храни, предназначени за пренасяне въ Португалия. Поради липсата обаче на достатъчно кораби и следствие английскитѣ блокадни мѣрки, въ последнитѣ три месеци, презъ пристанището Ангола били изнесени едва 15,000 тона отъ складирани храни.



ТРИКРАТНО УРА ЗА БОЙНИТѣ ДРУГАРИ. Съ развѣти знамена, означаващи броя на потопенитѣ неприятелски кораби, единъ отъ нѣмскитѣ подводници се завръща въ родното пристан.

МОРСКА ЛИТЕРАТУРА



БОРБАТА ОКОЛО НОСЪ ХОРНЪ

Това се случило преди пет десетолетия, когато корабитъ, превозващи товари отъ европейскитъ пристанища за западнитъ брѣгове на Америка, били принудени да проплаватъ дългия морски пътъ презъ Атлантически океанъ, около носъ Хорнъ—южния край на американската земя.

Въ това време, бързоходниятъ хамбургски вѣтроходъ „Фрицъ Ройтеръ“ отъ 1475 тона, натоваренъ съ каменни вжглища, извършвалъ своето пътуване отъ Кардифъ за чилското пристанище Пизагуа.

Когато корабътъ приближилъ южното крайбрѣжие на Америка, отъ изтокъ на хоризонта се появилъ другъ вѣтроходъ, който бързо приближавалъ. „Фрицъ Ройтеръ“ издигналъ съответнитъ флажни сигнали, съ които съобщилъ своето име, народността, целта и времетраенето на пътуването. Движаниятъ се въ еднаква съ германския корабъ посока вѣтроходъ, съобщилъ отъ своя страна същото. Установило се, че това билъ английскитъ четиристожеренъ вѣтроходъ „Wamphrey“, извършвайки първото си пътуване съ товаръ отъ каменни вжглища отъ Бристолския каналъ за Чили.

Продължително време двата кораба се движели на близко разстояние единъ отъ други и почти въ еднакво направление. Наближавайки носъ Хорнъ, корабитъ били посрещнати отъ силна буря, отъ която се появило грамадно южно вълнение. Когато южната нощъ обгърнала съ своята плащеница разпѣнената океанска грѣдь, корабътъ „Фрицъ Ройтеръ“ започналъ ожесточена борба съ водната стихия. Корабътъ непрестанно подскачалъ отъ бѣснитъ удари на грамаднитъ вълни. Носътъ на вѣтроходътъ все по-дълбоко се заравялъ въ раздвиженитъ води, отъ разбиването на които въ корбнитъ стени, се издигалъ воденъ прахъ и пѣна, които фосфорисцирали и свѣтели въ ношната тъмнина. Въ дветъ страни, по цѣлата дължина на кораба, съевременно били опънати нарочни предпазители вжжета и мрежи, предпазители движещитъ се върху горната палуба моряци, да не бждатъ отнесени отъ връхлиташитъ върху вѣтрохода водни маси. Тая предпазна мѣрка била наложителна, защото трудно било да бжде спасенъ всѣки падналъ въ морето човѣкъ, тъй като спирането на кораба и спус-

ната нощъ, било придружено съ голѣми трудности и опасности. Това обстоятелство било напълно известно на всѣки отъ обслугата на „Фрицъ Ройтеръ“, затова всѣки морякъ билъ двойно по-внимателенъ и предпазливъ презъ време на работата и движението по горната палуба.

Вѣтърътъ постепенно се усилвалъ и таинствено свирилъ по стожеритъ и различнитъ корабни вжжа. Стенитъ на кораба скърцали и се огъвали отъ ударитъ на вълнитъ, които свободно прехвърляли палубата и навлизали въ вжтрешнитъ жилищни помѣщения, гдето всичко намиращо се на пода било измокрено.

Нощта се сторила безкрайна за измченитъ моряци. Когато утрото настѣпило, корабникътъ насочилъ своя далекогледъ къмъ околния хоризонтъ, за да открие вѣтрохода „Wamphrey“. Последниятъ билъ забелязанъ далечъ на югъ, търпящъ бедствие. Вѣтроходътъ билъ наклоненъ на едната си страна и върху стожера му се развѣвалъ международниятъ сигналъ за бедствие, означаващъ, че корабътъ се нуждае отъ бърза помощъ.

Германскитъ корабъ веднага промѣнилъ посоката на движение и се насочилъ за спасяване на обслугата отъ потъващия вѣтроходъ. Въ непосредствена близостъ на последния, „Фрицъ Ройтеръ“ спусналъ вѣтрилата и се застоялъ на едно мѣсто, подмѣтанъ усилено отъ бушуващитъ вълни. Веднага било започнато спусчането на вода на голѣмата спасителна лодка. Отъ всички доброволци за спасяване на бедстващата обслуга, старшиятъ кърмакчия избралъ четирима снажни и жилести моряци. Спусчането на лодката обаче било много трудно и продължило дълго време, тъй като необходимо било да се издебне благоприятния мигъ за спускането въ водата, преди лодката, следствие вълнението и клатенето на кораба, да е успѣла да се удари и разбие въ корабнитъ стени.

Следъ продължителни и многобройни опити, моряцитъ успѣли да спуснатъ лодката на вода, която все пакъ се ударила въ стенитъ на кораба, отъ който ударъ нѣколко ребра били изкривени. Наблѣгайки мжжки върху греблата, четирмата гребци започнали усилено да гребътъ. Лодката, направлявана умѣло отъ старшия кърмакчия се понесла бързо по вълнението, къмъ бедстващия

телно наклоненъ на едната си страна. За стаяйки въ подвѣтрената страна на потъващия корабъ, гдето вълнението било намалено и повърхността на водата по гладка, лодката изчакала и прибрала четирнадесетъ англичани отъ обслугата на „Wamphrey“. Тия моряци се покатерили по значително наклоненитъ стожери и, скачайки отъ напрѣчницитъ въ водата, бързо успѣвали да доплуватъ до лодката, гдето срѣчно били прибирани отъ нѣмскитъ моряци.

На обратния пътъ къмъ „Фрицъ Ройтеръ“ лодката трѣбвало да се движи срещу вълнението и вѣтъра, което било много по-трудно и изисквало голѣмо напрежение отъ страна на четирмата гребци. Спасенитъ англичани били така примръзнали отъ студа и измокрени отъ водата, щотоне могли съ вкоченасалитъ си прѣсти да обхванатъ ржкохватката на греблата, поради което и не могли да помогнатъ при движението на лодката. Все пакъ, нѣкои отъ тѣхъ обаче помагали при изхвърлянето на водата, която напълнила почти на половина лодката, бореща се съ голѣмото вълнение.

Следъ двучасово усилие, спасителната лодка успѣла да се завърне обратно при корабътъ „Фрицъ Ройтеръ“, отъ който били хвърлени вжжета, чрезъ които единъ по единъ, хората отъ английския корабъ били прибрани върху палубата на германския вѣтроходъ.

Лодката веднага се насочила къмъ потъващия корабъ. По сжщия начинъ били прибрани още тринадесетъ души отъ обслугата. Последнитъ седемъ, между които билъ и капитанътъ на потъващия корабъ, успѣли да се спасятъ въ малката корабна лодка. Когато дветъ лодки се намирили на половината пътъ до германския вѣтрокодъ, корабътъ „Wamphrey“ се катурналъ на едната си страна и бързо потъналъ съ грѣбнака си нагоре.

Едва къмъ 3 часа следъ обѣдъ, англичанитъ били прибрани на германския корабъ. Спасителната работа продължила около десетъ часа, презъ време на които нѣмскитъ моряци, излагайки всѣкиминутно своя животъ, достойно устоявали въ борбата съ водната стихия и успѣли да спасятъ корабокрушенцитъ.

Настаняването на последнитъ, на брой 34 души, било твърде трудно, тъй като жилищнитъ помѣщения на

Поради непрестанно нахлуващата въ тѣхъ следствие вълнението вода, долнитѣ висящи легла били измокрени, поради което нѣмскитѣ моряци били принудени да спятъ по двама въ горнитѣ висящи легла.

Решено било англичанитѣ да бждатъ настанени върху каменитѣ вжглища. Намѣрени били нѣколко износени вѣтрила и одеала, които били постлани върху вжглищата въ тѣснитѣ и ниски товарни помѣщения. Корабокрушенцитѣ били лишени нощно време отъ свѣтлина, тъй като, поради отдѣлящитѣ се отъ каменнитѣ вжглища запалителни газове, било забранено осветлението съ петролни ламби. Освенъ това, моряшкото помѣщение на „Фрицъ Ройтеръ“ сжщо нѣмало никакво осветление, защото домакинътъ на корабоплавателното сдружение въ Хамбургъ билъ твърде пестеливъ човѣкъ и отпусналъ необходимото количество петролъ само за страничнитѣ фенери, за осветлението на компаса и за стаята на капитана. Защо било необходимо моряшкото помѣщение нощемъ да бжде осветено? Нощта трѣбвало да бжде използвана за спане, а не за четене на романи или за игрането на карти.

* *

Борбата за минаването покрай носъ Хорнъ, действително била твърде тежка за нѣмския вѣтроходъ, който едва успѣвалъ да се задържа на мѣсто срещу силния насрещенъ западенъ вѣгъръ и бушуващата буря. Въ продължение на три седмици корабътъ „Фрицъ Ройтеръ“ водилъ борбата съ водната стихия и сполучилъ най-подиръ да премине покрай носъ Хорнъ въ областта на Тихия океанъ.

Сега обаче, на моряцирѣ отъ германския вѣтроходъ предстояла нова, по-ожесточена и опасна борба срещу глада и недоволството на англичанитѣ корабокрушенци.

При отплуването си отъ Хамбургъ, корабътъ билъ запасенъ съ храна и вода необходими за прехранването на 23 души отъ обслужата въ продължение на осемдесетъ дена. Съ спасенитѣ корабокрушенци, на „Фрицъ Ройтеръ“ се намирили вече петдесетъ и седемъ човѣка. Поради това, храната не би могла да стигне за прехранването на моряцитѣ до завършване на пътуването и трѣбвало да се дава въ малки и недостатъчни дажби. Водата за пиене, сжщо била на привършване. Тая оскъдица

отъ храна предизвикала недоволство въ срѣдата на англичанитѣ, които презъ цѣлото денонощие се излежавали лениво върху своитѣ постели.

Единъ день тѣ явно отбелязали своето недоволство, което се изразило въ сжщински бунтъ. Тъкмо по обѣдъ при раздаване на топла храна, англичанитѣ били застанали предъ кухнята за получаване на своята дажба. Гостбата се състояла отъ сваренъ бобъ. Въ сжщностъ, тя била топла вода въ което се намирили само нѣколко зърна бобъ. Когато готвачътъ отсипалъ въ канчето на едного отъ англичанитѣ малко отъ тая гостба, последниятъ ругаейки, яростно я хвърлилъ върху лицето на готвача, който бързо затворилъ и залостилъ отъ вжтрешната страна вратата на готварницата. Англичанитѣ се спуснали и започнали да удрятъ по затворената врата, която следъ това изкъртили и навлѣзли въ готварницата. Сждътъ съ гостбата билъ изхвърленъ навънъ и съдържанието му било изсипано върху палубата. Тоя день, както англичанитѣ така и нѣмскитѣ моряци били лишени отъ топла храна.

За възстановяването на реда и спокойствието, капитанътъ на корабъ въоръжилъ своитѣ кърмчии и старшия корабникъ съ пистолети, следъ което извикалъ английския капитанъ въ кърмовото помѣщение, гдето му съобщилъ недвусмислено, че при втори подобенъ случай на враждебна проява отъ страна на корабокрушенцитѣ, ще бжде принуденъ да вземе по-строги мѣрки. Вѣтроходътъ „Фрицъ Ройтеръ“ не билъ нѣкой отъ съвременнитѣ пжтнически кораби и, следователно, не притежавалъ желанитѣ отъ английскитѣ моряци удобства. Поради това, всѣки отъ корабокрушенцитѣ, които дължали своя животъ на усилията и пожертвувателността на нѣмскитѣ моряци, трѣбвало да се задоволятъ съ това, което още се намирало на вѣтрохода и, за да стигне до завършване на пътуването, се давало въ ограничени дажби.

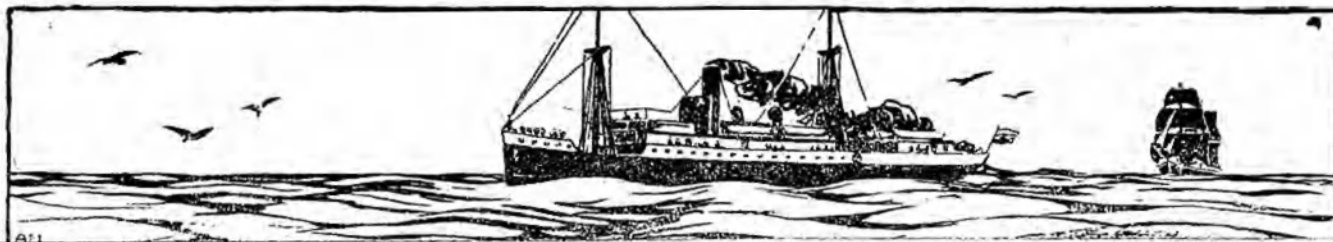
Нѣколко дена англичанитѣ изглеждали, че сж напълно примирени съ своята сждба. При раздаването на храната, около готварницата неотлъчно се намирили старшия кърмчия и корабникътъ, които следили за реда. Въ единъ четвъртъкъ обаче, при раздаване на гостбата, единъ отъ англичанитѣ хвърлилъ своята дажба въ лицето на старшия кърм-

чия. Последниятъ нанесълъ свѣткавиченъ ударъ въ брадата на дрзкия англичанинъ, който, премятайки се въ въздуха, се струполилъ върху палубата. Това като че ли послужило за знакъ на корабокрушенцитѣ, които, надавайки виковете, се хвърлили върху готвача, корабника и старшия кърмчия. Последниятъ извадилъ бързо своя пистолетъ и далъ единъ истрелъ въ въздуха, чрезъ който обслужата била извикана по тревога. Следъ кратко сборичкване, бунтътъ билъ потушенъ и англичанитѣ били затворени въ своитѣ жилищни помѣщения, гдето трѣбвало да останатъ до пристигането въ пристанището Пизагуа.

Презъ една тъмна нощъ, затворницитѣ успѣли да изкочатъ на палубата и въоръжени съ желѣза и остри предмети, били готови да нападнатъ капитана и неговитѣ помощници, следъ свързването на които, да завладѣятъ кораба, който да насочатъ къмъ нѣкое южно чилско пристанище. Обаче, дежурниятъ кърмчия навреме забелязалъ пълзящитѣ по палубата бунтовници и давайки тревоженъ знакъ, събудилъ всички нѣмски моряци. Настъпило кратко сбиване, въ което англичанитѣ били изловени и наново затворени въ вжглищнитѣ помѣщения, а непокорнитѣ корабокрушенци били вързани чрезъ вериги въ дънището на вѣтрохода.

Така обслужата на нѣмския корабъ „Фрицъ Ройтеръ“, движейки се около носъ Хорнъ, била принудена да води тежка борба, както съ природнитѣ стихии, така и съ неоправданото недоволство и бунтарство на английскитѣ моряци, които така неблагоприятно се отплащали за спасението отъ неминуемата своя гибелъ.

Най-подиръ, следъ твърде дълго плаване вѣтроходътъ, „Фрицъ Ройтеръ“ благополучно пристигналъ и се закотвилъ въ северното чилско пристанище Пизагуа. Едновременно съ отдаването и падането на котвата въ тихитѣ води на пристанището, върху стожера билъ издигнатъ съответниятъ сигналъ, означаващъ, че корабътъ се нуждае отъ полицейска помощъ. Веднага отъ брѣга била изпратена една лодка съ полицаи, които арестували англичанитѣ корабокрушенци и ги отвели на сущата, гдето били затворени въ затвора до установяване виновността и изтърпяване наложеното имъ наказание.



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 илюстрации.

ЦЕНА 5 лева

Намира се въ всѣка вестникарска будна и въ **ГЕРМАНСКАТА КНИЖАРНИЦА-Ерихъ Треллеръ**
СОФИЯ, „ЦАРЬ ОСВОБОДИТЕЛЪ“ № 12

ТЕКСТИЛНО АКЦИОНЕРНО ДРУЖЕСТВО

„ИЛИЯ Г. КАЛОВЪ“

СЛИВЕНЪ — СОФИЯ

ФАБРИКА ЗА ЧИСТО ВЪЛНЕНИ ПЛАТОВЕ И ОДЕАЛА.

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. Пристанищни транспортни уредби, инсталации и машини.

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

Котли, водни и парни турбини и парни машини.

Всички видове желѣзни конструкции.