

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЪ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.



МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

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

ДВУСЪДМИЧНИКЪ ЗА МОРИКА ПРОСВЪТА И ОБНОВА
ДЪРЖАВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

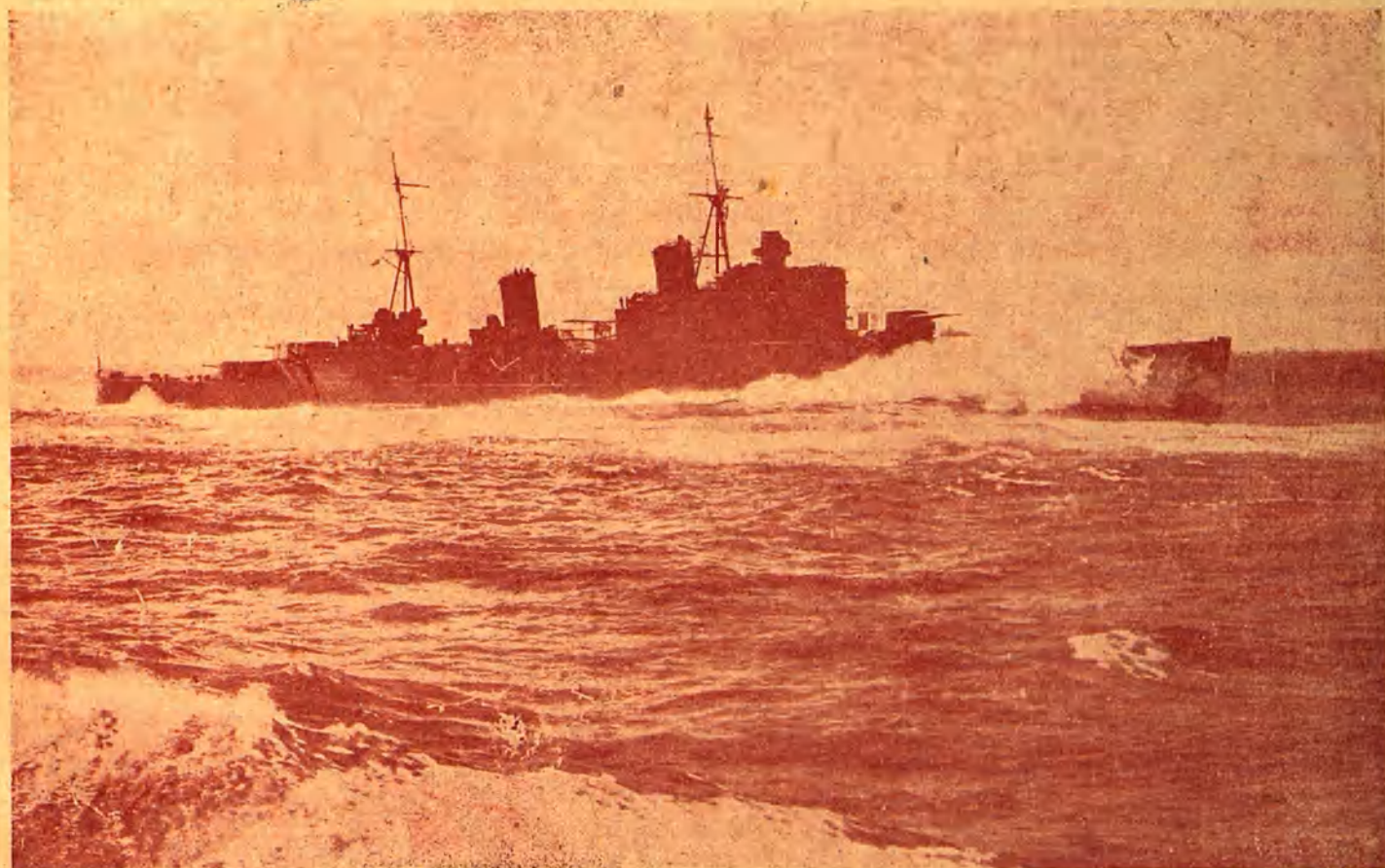


Година VI.

Варна, 15. септември 1940 год.

Брой 145

ФЛОТЪТЪ Е НАЙ-ВЪРНИЯТЪ СТРАЖЪ НА ОТЕЧЕСТВЕНИТЪ ВОДИ
И НАЙ-СИГУРНИЯТЪ ЗАЩИТНИКЪ НА РОДНИТЪ БРЪГОВЕ



Лекъ врьстосвачъ въ развълнувано море

КОЛОНА ЗА ЧЕТЦИТЪ

На Р. М. — София, относно плъзгащите се лодки.

Въ последно време нашият и чуждоностранен лена действително отбелязаха кратки сведения относно извършените многобройни опити с новия вид плъзгащи се лодки, които опити сж дали твърде добри постижения.

Вънмското описание „Шифсбау“ сж дадени следните данни за една нова руска плъзгаща се лодка, която започнала извършването на пжтническото съобщение въ Черно море, между Суххумъ и Сотчи.

Лодката била съставена отъ две плаващи половини съ дължина по 23 метра, съединени помежду си съ команденъ мостъ. Въ подводните части на плъзгащата се лодка, била поставена предпазваща срещу нежелателното навлизане на вода материя, съставена отъ нѣкакво вещество „Текстолитъ“.

Двигателитъ на лодката, които били построени отъ една машиностроителница въ Москва, се състояли отъ четири мотора.

Обикновенната, попжтна скоростъ на лодката била 37 до 43 мили (69 до 80 клм.), а най голѣмата скоростъ, която плъзгащата се лодка могла да развива възлизала на 70 мили (130 километра).

Съгласно други данни, германският инженеръ Пешкесъ построилъ новъ видъ плъзгаща се лодка. Последната притежавала дължина 14 метра, малък самолетенъ моторъ и се привеждала въ движение посредствомъ бързото въртене на една перка.

Новото въ плъзгащите се лодки е, че тѣ иматъ такава направа и притежаватъ нарочни форми, позволяващи, въпрѣки развиващата голѣма скоростъ, лодката да се плъзга гладко по водната повърхностъ безъ да образува вълни.

Въ чуждоностранните списания не се даватъ подробни данни относно направата, размѣритъ и двигателитъ на плъзгащите се лодки.

Въ настоящиятъ брой на вестника е помѣстена снимка отъ плъзгащата се лодка на германския инженеръ Пешкесъ, движеща се съ пълна скоростъ въ едно близко до Берлинъ езеро.

Въпрѣки развиващата голѣма скоростъ, предъ плъзгащата се лодка на инженеръ Пешкесъ не е видно да се образува обикновенната носова вълна, чрезъ голѣмината на която отдалечъ може да се сжди за развиващата отъ различните кораби скоростъ.

КАЛЕНДАРЪ НА
МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

— На 5. септември 1916 год. втора портова рота въ съставъ: 3 офицери и 195 души подофицери и моряци, заедно съ 1 офицеръ и 40 моряци наблюдатели и телефонисти, били натоварени на торпедоносцитъ „Шумни“, „Смѣли“, „Храбри“, „Строги“ и „Летящи“, съ които, преминавайки презъ северния проходъ на минното заграждане въ Варненския заливъ, се насочили за стоварване десантъ и заемане градовете Балчикъ и Каварна, а сжщо и Калиакра.

— На 6 септември с. г., десантътъ успѣшно билъ стоваренъ и заелъ Балчикъ, въ който останали 45 души моряци, заедно съ командира на портовата дружина. Останалиятъ съставъ на втора портова рота отъ 142 души, съ две картечници слѣзали на орѣга и заели гр. Каварна. На носъ Калиакра, който билъ изоставенъ отъ противника, били стоварени 40 души телефонисти и наблюдатели, които устроили брѣговата охрана и наблюдението.

Сжщиятъ день, първа портова рота въ съставъ отъ 2 офицери и 220 души подофицери и моряци, била натоварена на торпедоносцитъ „Шумни“, „Храбри“, „Строги“, „Летящи“ и влѣкача „Варна“, за пренасяне въ Балчикъ и усиление на първа портова рота. Презъ нощта десанта достигналъ благополучно и билъ стоваренъ въ Балчикъ.

— На 7 септември 1916 год. два руски изстрѣбитела, неочаквано се появили предъ Балчикъ и Каварна, като обстрелвали съ артилерийски огнь заетитъ отъ българските моряци градове. Следствие бомбардировката била подпалена голѣмата мелница въ Балчикъ и билъ потопенъ единъ шлепъ. Срешу неприятелските кораби веднага били изпратени 3 наши водосамолета, които, макаръ и силно обстрелвани отъ изстрѣбителитъ, извършили успѣшна атака съ бомби и заставили неприятелските 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 източно 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.

ПОЩА

Редакцията благодари за следните получени дарения:

1. Митю Николовъ отъ гр. Несебъръ . . . 100 лв.
2. Служителитъ при пристанищната работилница, Варна 64 „
3. Нелчиновъ—Карлово . . 50 „
4. Д. Димитровъ—Карлово 50 „
5. Д. Г. Бойдевъ—с. Брѣзово Пловдивско . . . 50 „
6. Димитъръ Цоловъ, Сливенъ 40 „
7. Христо Стоевъ—Троянъ 40 „
8. Анчо Хр. Недѣлковъ отъ Варна, кв. Аспарухово 30 „
9. Георги Д. Табаковъ—Тополовградъ . . . 30 „
10. П. Г. Камбуровъ—София 30 „
11. Д. Хр. Диковъ—Варна 20 „
12. Любомиръ Д. Маджаровъ отъ гр. Варна . . . 20 „
13. Михаилъ Стефановъ отъ гр. Варна . . . 20 „
14. Руменъ Харизановъ, София 20 „
15. Добри Д. Добревъ, Варна 20 „
16. Георги Малушевъ отъ гр. Шуменъ . . . 20 „
17. Петъръ Шицовъ отъ Гара Раковски . . . 20 „
18. Александъръ Коевъ отъ гр. Варна . . . 15 „
19. Хр. В. Кировъ—Варна 10 „
20. Борисъ Каракушевъ отъ гр. Харманлий . . . 10 „
21. Д. Ст. Владковъ, Ст. Загора 10 „
22. Георги Е. Димитровъ отъ гр. Ст. Загора . . . 10 „

(следва)

Волните дарения, предназначени за подкрепа списването на вестника, четците могатъ да изпращатъ чрезъ пощенски записи, адресирани до уредничеството на „Морски Прегледъ“, или съ пощенски и гербови марки.

Поради голѣмиятъ тиражъ на весника и увеличение на необходимитъ материали и срѣдства за списването му, уредничеството съжелява, че по настоящемъ се намира въ невъзможностъ да удовлетвори искането на многобройните си нови четци, желающи да получаватъ двуседмичника. Това ще бжде извършено при първа възможностъ.

— Уполяватъ се абонатитъ, при промѣна адреситъ да известяватъ своевременно редакцията, като съобщаватъ и абонаментния си номеръ.

— Известява се на заинтересованитъ, че всички излѣзли до сега броеве на „Морски Прегледъ“ сж изчерпани. Редакцията съжелява, че не може да удовлетвори молбитъ имъ.

ИМЕННИЯТЪ ДЕНЬ НА НЕГОВО ЦАРСКО ВИСОЧЕСТВО ПРЕСТОЛОНАСЛЕДНИКА
КНЯЗЪ СИМЕОНЪ ТЪРНОВСКИ



На 14.IX. храбриятъ български народъ тържествено чествува четвъртиятъ Именъ день на НЕГОВО ЦАРСКО ВИСОЧЕСТВО ПРЕСТОЛОНАСЛЕДНИКА КНЯЗЪ СИМЕОНЪ ТЪРНОВСКИ.

Въ тоя свѣтълъ празникъ, заедно съ молитвуванията

къмъ Бога за даруване здраве и благополучие на младия КНЯЗЪ, надъ китнитъ простори на родната земя се понесе възторжениятъ и благоговѣенъ шепотъ на две свѣтли имена въ историята на Третото българско царство, имената на любимия ВЪРХО-

ВЕНЪ ВОЖДЪ и НЕГОВИЯ обиченъ ПРЕСТОЛОНАСЛЕДНИКЪ, символизиращи сплотеността и силата на българския народъ, вѣрата за свѣтли бжднини и надеждата за възхода, напредака и могъществото на Родината.

М-рътъ на Войната г. ген. Даскаловъ отправи следната телеграма до Негово Величество Царя:

„Въ този день на велика радост за освобождението на златна Добруджа, поднасямъ на Ваше Величество, отъ мое име и отъ името на всички чинове отъ войската, нашата войнишка преданостъ и дълбоката си признателностъ за голъмата придобивка постигната благодарение най-вече на мъдростта, великото търпение и дълбоката въра въ българския Богъ на нашия Върховенъ Вождъ.

Българските войскари обещаваатъ на Ваше Величество да пазятъ на всички времена този скъпъ и напълно заслуженъ брилянть върху короната на българските царе“

ДНИ НА ВСЕОБЩА РАДОСТЪ

Двадесетъ и две тежки години изминаха отъ създаването на една ненадмината неправда. Преди двадесетъ и две години, чрезъ Ньойския диктатъ отъ снагата на родната земя за вторий пжтъ бѣха откъснати китнитѣ и просторни Добруджански поля, напоени съ кръвта на хилядитѣ български синове, паднали въ бранъ за Родината и осъществяването на народнитѣ ни идеали.

Двадесетъ и две години отлитнаха въ вѣчността, откакто нашата златна Добруджа, люлката на българщината и свещенната земя, гдето за пръвъ пжтъ бѣ създадена държавата на ханъ Испериха, отново бѣ хвърлена въ черно робство.

Двадесетъ и две години храбриятъ български народъ, единенъ и сплотенъ около своя любимъ Върховенъ Вождъ, отдаденъ на ми-

ренъ трудъ и постоянство, търпеливо носѣше тежкитѣ вериги на Ньойската неправда, защото въ сърцата на всѣки българинъ тупѣше безпредѣлната обичъ къмъ Царь и Родина и дълбоко бѣ внедрена непоколебимата въра за възтържествуване на правдата; защото въ душитѣ дълбоко бѣ вселенъ високиятъ, твърдъ, борчески и непоколебимъ духъ на българскитѣ синове.

Двадесетъ и две години държавниятъ корабъ, напжтстванъ отъ мъдростта и твърдата дѣсница на Върховния Кърмчия, смѣло се носѣше посрѣдъ житейскитѣ бури къмъ свѣтлитѣ хоризонти на обединението, благоденствието и народносттаното могъщество.

Като последица на мъдро ръководената политика на миръ, разбирателство и търпе-

ние и чрезъ благосклонното съдействие на третѣ велики народа въ Европа, дойде деньтъ седми септември, въ който миролюбиво се постигна споразумението за възвръщането на поробената Добруджанска земя въ предѣлитѣ на нашата скъпа Татковина.

На тая бележита дата, изгрѣха свѣтлитѣ зарина търпеливо очаквания день, въ който се разкъсаха веригитѣ на Ньойския диктатъ и правдата отново възтържествува.

Настанаха дни на всеобща, нестихваща радостъ, въ които храбриятъ български народъ възторжено манифестира своя непринуденъ изразъ на безкрайната си благодарностъ и обичъ къмъ своя любимъ Царь, Българския Престолонаследникъ и Августейшия домъ.

ТЪРЖЕСТВЕННОТО ПОСРЪЩАНЕ НА Г. ГЕН.-ЛЕЙТЕНАНТЪ ГЕОРГИ ПОПОВЪ ВЪ ВАРНА

На 10 септември сутринята многохиялно Варненско гражданство посрѣщна най-тържествено началника на Варненския гарнизонъ, г. генералъ-лейтенантъ Георги Поповъ, който бѣше военно вещо лице въ нашата делегация сключила спогодбата за връщането на китната Добруджанска земя.

Градътъ е обкиченъ съ многобройни народни знамена, а на гарата, отъ ранни зари се е стекълъ грамадно множество народъ, почетна рота войници съ военната музика и официалнитѣ власти, очакващи съ нетърпение пристигането на влака.

Най-подиръ, влакътъ се задава и бавно навлиза въ гарата. Почетната рота взема за почитъ и музиката за свирва „за среща“, а множеството се вълнува въ очакване да види своя любимъ генералъ, който слиза отъ влака и поздравлява почетната рота. Хияли очи съ възторгъ сж отправени къмъ уважавания и почитанъ отъ всички голѣмъ български военачалникъ.

Кмета на Варна, поднасяйки отъ името на гражданството цвѣтя, произнесе следнитѣ слова:

Господинъ генералъ, щастливъ се считамъ отъ името на цѣлото варненско гражданство и отъ мое име да Ви приветствувамъ като скъпъ за насъ гостъ, съ българското „Добре дошли“.

Господинъ генералъ, отъ три дни градътъ Варна се намира въ обятията на нестихваща радостъ и възторгъ. Въ тѣзи три дена варненци съ затаенъ дѣхъ очакваха да чу-

ятъ известие за Вашето пристигане. Тѣ съ нетърпение очакваха това радостно събитие, за да засвидетелствуватъ своята признателностъ, довѣрие и да сподѣлятъ голѣмата радостъ, която ги озари.

Ето защо, спонтанни и така непринудено, варненци днесъ Ви поздравляватъ и пожелаватъ съ трудната задача която Ви престои, да зарадвате жителитѣ отъ освободена До-



Генералъ-лейтенантъ Георги Поповъ

бруджа така, както зарадвахте и насъ.

Варненското гражданство сърдечно Ви приветствува и се радва на Вашето пристигане.

Вашето име, господинъ генералъ, отъ настоящитѣ дни на всенародна радостъ е неразривно свързано съ освобождението на Добруджа. Добруджа и Вие сте за насъ

единъ неизлечимъ образъ.

Отъ гарата, начело съ военната музика и официалнитѣ власти се образува тържествено шествие, което минава по препълненитѣ отъ народъ улици и спира предъ общината. Генералътъ е обграденъ отъ млади добруджанки въ народни носии. Хиялното гражданство приветствува съ нестихващо „ура“.

Отъ балкона на общината г. генералъ Поповъ произнася следното слово:

Уважаеми г-нъ Кмете, драги гражданки и съграждани! Извънредно съмъ трогнатъ отъ това така въодушевено посрѣщане, което ми се направи днесъ и което азъ не заслужавамъ, защото ние извършихме едно дѣло, което е дѣло на цѣлия български народъ и се дължи на неговитѣ качества, твърдостъ, търпение и вѣра въ българската звезда. И дойде денътъ тази звезда да изгрѣе. Настъпи свѣтлиятъ день, въ който заслужено се радваме на тази грамадна народна придобивка, получена безъ проливането на кръвъ.

Радостни дни настъпватъ за всички ни. Нека не забравяме, че братя-българинъ, който толкова години билъ безмилостно ограбванъ чака нашата братска рж-

ка за помощъ, подкрепа и утѣха. Нека не се съмняваме, че всѣки истински българинъ ще я даде. Нека съ вѣра въ бъдещето да се приготвимъ за този великъ часъ, когато ще протегнемъ ржка на нашитѣ братя отвѣдъ границата и дочакаме деня на великото обединение на цѣлокупния български народъ, съ която надежда въ тоя мигъ извикаме

нашето мощно ура за цѣлокупна България и здравето на нашия Върховен Вождь.

Стихийно и гръмовно ура, изтръгнато отъ гърдитъ на хилядния народъ се разнесе тържествено надъ възродения градъ.

На произнесенитъ отъ г. генералъ Поповъ слова отговори кметътъ на града, като

благодари съ възторжени и трогателни думи. Кметътъ съобщи и решението на Варненския общински съветъ, да възвеличи генерала за почетенъ гражданинъ на гр. Варна за вѣчни времена и преименува ул. „Войнишка“ въ ул. „Ген. лейт. Георги Поповъ“.

Посрѣдъ нестихващо ура, младежи отъ Добруджанската

организация вдигнаха на ржце генералъ-губернатора на Добруджа и го занесоха до Военния клубъ, гдето се намира неговия домъ.

Така варненското гражданство отдаде въ избликъ на общонародна радостъ заслужено внимание къмъ единъ достоенъ и заслужилъ войникъ и гражданинъ.

ПРЕВЗЕМАЕМЪ ЛИ Е ГИБРАЛТАРЪ?

Значението на Гибралтаръ, като западна врата на Сръдиземно море и важно английско упорно сръдище е всеизвестно.

Завоюването на крепостта отъ английския флотъ започнало на 1 августъ 1704 г. съ неочакваното появяване на британскитъ бойни кораби въ Гибралтарския заливъ, намиращъ се западно отъ едноименния полуостровъ. Окончателното завладяване било приключено на 4 августъ 1704 год.

Съ подписаниятъ презъ 1713 год. въ Утрехъ миръ, владението на Гибралтаръ отъ Англия напълно било затвърдено.

Въ сжщностъ Гибралтаръ представлява малкъ полуостровъ, вдаващъ се на югъ и заграждащъ източната страна на Гибралтарския заливъ. Полуостровътъ е скалистъ съ най-голяма височина надъ морското равнище 425 метра.

Гледанъ отъ изтокъ полуостровътъ наподобява легналъ лъвъ.

Съ завладяването на Гибралтаръ, изходитъ на Суецкия каналъ и островъ Малта, Англия напълно осигурила своето господство надъ важнитъ морски пжтища отъ Близкия и Далеченъ Изтокъ къмъ западнитъ европейски държави.

Поради важността на Гибралтаръ, последниятъ много пжтибилъ обектъ за завладяване, следствие което често билъ атакуванъ и подложенъ на продължителни обсади.

Дъ 1779 год. Гибралтаръ билъ обсажданъ около дванадесетъ пжти. Най-продължителната и упорита обсада, обаче крепостта издържала отъ 1779 до 1783 год. Въ това време защитата на крепостта била повѣрена на генералъ Еллийотъ, който трѣбвало съ своитъ войски да устои на многобройнитъ атаки и опити за завоюване отъ страна на испанскитъ ескадри бойни кораби.

Презъ време на обсадата, главната задача на английскитъ морски сили била да снабдява защитата съ необходимитъ хранителни и бойни припаси която задача британскитъ бойни кораби изпълнявали успѣшно.

За сломяване съпротивата на крепостта, въ гр. Алжесирасъ били устроени плаващи орждейни батареи, съ които започнало обстрелването на укрепленията, безъ обаче да бждатъ постигнати значителни резултати.

Опитътъ, да се сломи съпротивата на защитата, чрезъ нейното изгладняване не сполучилъ, тъй като английскиятъ флотъ успѣвалъ навреме да доставя изчерпанитъ хранителни припаси.

Извършенитъ въ последствие многобройни опити на Испания да си възвърне обратно Гибралтаръ, всѣкога завършвали неуспѣшно.

Въ настоящия вѣкъ обаче, сжществувашитъ сръдства, както за действие и обсадата на крепостта, така и за осигуряване на нейната защита, значително се различаватъ отъ тия въ изминатитъ десетолѣтия.

Споредъ сжществувашитъ данни, защитата на Гибралтаръ, до избухване на настоящата война се състояла отъ: 3 баталиона крепостна морска артилерия, 1 баталионъ пехота, 2 роти пионери, въздушни войски и крепостни орждия.

Огносно многобройнитъ, поставени въ скалитъ 305 мм. и 230 мм. орждия, които съ своя съсръдоточенъ огънь трѣбвало да господстватъ надъ морската тѣснина, поради необходимостта отъ бързата подготовка за отбрана, не могло да бжде направено нищо по-сжществено отъ това, да бжде подобрена маскировката и защитата срещу действията на неприятелскитъ снаряди. По отношение обаче на защитата откъмъ страната на сушата, били извършени редица необходими работи за направа на танкови препятствия, минни полета, а въ последно време и прокопаването на каналъ, който да отдѣли съвършенно Гибралтаръ отъ брѣга. Броятъ на войскитъ билъ увеличенъ.

Така сжщо и противосамолетната отбрана на крепостта значително била засилена съ поставянето на открито на съответния брой противосамолетни орждия.

За активната противовъздушна отбрана обаче, Гибралтаръ не разполага съ достатъченъ брой ловджийски и изстрѣбителни самолети, поради липса на съответното подходящо мѣсто за тѣхното приютяване и пазене. Водосамолетитъ, съ които разполага отбраната сж разположени въ летището, намиращо се източно отъ крепостнитъ скали. Тия водосамолети не се намиратъ подъ непосредственото командване на флота, както това е въ другитъ морски държави, а съставляватъ частъ отъ кралскитъ въздушни войски.

Гибралтарската крепостъ не е достатъчно защитена срещу масовитъ действия на неприятелскитъ самолети и се счита уязвима отъ обстрелването на орждията, поставени на отсрещния испански брѣгъ при Алжесирасъ. Следователно, при сжществуващитъ въ настояще време сръдства за борба, възможноститъ за превземането на Гибралтаръ и разрушаването му до степенъ, да не представлява надеждно упорно сръдище, значително сж увеличени.

Въ подкрепа на тая вѣроятностъ следва да се отбележи изказаното отъ французския адмиралъ Кастексъ мнение, че упорнитъ сръдища, които не притежаватъ достатъчно силна и надеждна противовъздушна отбрана, трѣбва да се считатъ за не напълно сигурни и използваемы. При разрушението на разполагаемитъ пристанища, докове, работилници и складове, упорнитъ сръдища не биха могли да изпълнятъ своето прѣко назначение.

Намирайки това мнение на французския адмиралъ за правдиво, Англия въ последнитъ години извършила редица опити да си осигури португалското пристанище Лагосъ за упорно сръдище въ случай, че Гибралтаръ бжде загубенъ. Бждещето ще покаже, доколко, поради новитъ сръдства за борба и дейността на въздушнитъ войски, Гибралтаръ ще е уязвимъ и възможно да бжде завоюванъ.

Куюджуклиевъ

МОРСКА МИСЪЛЪ

ЗАДАЧИ НА ГЕРМАНСКИЯ ВОЕНЕНЪ ФЛОТЪ ПРИ ОПЕРАЦИЯТА ВЪ НОРВЕГИЯ

Германската настъпателна операция въ Норвегия, начената и завършена през пролътта тази година, съставлява най-блѣскавия примѣръ въ свѣтовната военна история, където рамо до рамо, въ пълно съгласуване, тритѣ рода войски — земни, морски и въздушни, намѣриха своето приложение. Отъ изнесенитѣ въ печата данни ясно се установява, че най-голямъ дѣлъ отъ славата на действащитѣ въ Севера германски сили се пада на пресѣздадения морски боевъ флотъ на Германия, комуто бѣ възложено да изпълни следнитѣ по-големи задачи:

1. Товарене, пренасяне и разтоваряне на земнитѣ войски отъ севернитѣ германски и дански брѣгове до южнитѣ и западни пристанища на Норвегия. Чрезъ едно бързо и стремително заемане на всички важни точки въ Норвегия и изпреварване очакваното нападение на английскитѣ сили, се осигуряваше далечния дѣсенъ стратегически флангъ на създаващия се новъ западенъ фронтъ;

Германскитѣ морски сили твърде успѣшно и съ удивителна смѣлостъ изпълниха възложената имъ, трудна и свързана съ многобройни опасности задача, като съ забележителна бързина извършиха предварителната подготовка и точно и подробно приложиха добре разработения планъ за натоварването, прехода и стоварването на войскитѣ.

Въпрѣки наличието и подчертаното надмощие на британскитѣ морски сили, дългиятъ и опасенъ пътъ на превознитѣ кораби до стоварнитѣ мѣста, многобройността на войсковитѣ части и необходимостта отъ първоначалното превозване на грамадни количества оръжия, бойни и хранителни припаси, германскиятъ флотъ дѣстойно и съ широкъ размахъ извърши и покровителствава единствениятъ до сега поради грамаднитѣ си размѣри и заетостта на силитѣ десантъ.

Естествено, че поради съществуващитѣ съвременни технически сръдства, нововъведения и усъвършенствувания на оръжията за борба, германскиятъ флотъ даде скъпи жертви, като загуби значителна частъ отъ своитѣ бойни кораби.

2. Унищожение на норвежския воененъ флотъ. Бойнитѣ единици отъ последния бидоха търсени изъ дълбокитѣ фьорди, докато най-пос-

ле една частъ бѣше потопена следъ упорита борба, а друга завзета чрезъ преговори. Германски обслуги смѣняваха веднага норвежскитѣ моряци и подъ ново знаме, бойнитѣ кораби продължаваха изпълнението на поставенитѣ общи задачи. Така, стари и по-съвременни стражни кораби, подводници, изстрѣбители и др. бѣха поставяни въ борбата срещу английския флотъ;

3. Сломяване норвежската брѣгова отбрана. Брѣговитѣ батареи и картечници, които спѣваха десантирането на земнитѣ войски, бѣха своевременно неутрализираны отъ корабната артилерия. Атакувани покъсно въ флангъ и тилъ отъ слѣзлитѣ пехотни части и подложени на силния фронталенъ огънь на корабната артилерия, на много мѣста храбро сражаващитѣ се норвежски войски бѣха принуждавани да сложатъ оръжието си. Така се дойде и до голѣмата германска победа въ Хардангерфьордъ при Фосъ (с. и. отъ Бергенъ);

4. Възстановяване отбранителната способностъ на норвежскитѣ брѣгове. Десантирането по фьордитѣ, проникването въ вътрешността на страната и присъединяването на земнитѣ войски съ настѣпващитѣ откъмъ Осло колони можеше да бжде извършено само при едно действително надеждно осигуряване на тѣхнитѣ упорни сръдища. Отдѣлнитѣ норвежски укрепления и брѣгови батареи бѣха наново довеждани въ състояние на бойна готовностъ, като бѣха заемани отъ германски моряци. Нападенията отъ страна на английскитѣ сили се очакваха съ готовностъ. И действително, такива бѣха предприети. Какъвъ бѣше, обаче, тѣхниятъ край, е известно. Ако англичанитѣ имаха успѣхъ за кратко време при Нарвикъ, то това се дължеше главно на причината, че този градъ нѣмаше укрепления още отъ мирно време и германцитѣ тепърва трѣбваше да организиратъ отбранителната система на цѣлия едноимененъ фьордъ. При защитата на града срещу атаката на превъзходящия английски боевъ флотъ, намиращитѣ се въ пристанището 6 германски изстрѣбителя се сражаваха героически, причинявайки голѣми поражения на противника. Следъ тѣхното потопяване, части отъ оцѣлелитѣ обслуги бѣха използвани за усиление

на земнитѣ войски, които се сражаваха х абро и упорито, рамо до рамо съ своитѣ бойни другари отъ суша и устояха докрай срещу многобройнитѣ атаки на превъзходящитѣ противникови сили.

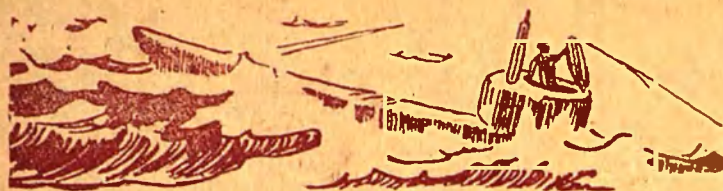
Съ това моряцитѣ отъ германския флотъ доказаха, че сж еднакво способни за борба, както съ своитѣ кораби въ открито море, така и на брѣга за защита целитѣ и задачитѣ на своето отечество.

При стоварването на войски при Андалснесъ и Намзосъ, англичанитѣ не предполагаха, че ще срещнатъ организирана германска съпротива, но и тукъ тѣхнитѣ предположения излѣзоха неоснователни.

5. Като най-сжщественна задача на военния флотъ въ послѣствие остана охраната на подвоза на хора, оръжия, моторни коли, горивни и смазочни материали, храни, фуражъ, облѣкло и пр. Всичко трѣбваше да се пренася отъ родината, за да може стопанството на Норвегия да бжде запазено. За цельта единствениятъ пътъ бѣше водниятъ: северниятъ изходъ на Голѣмия Белтъ, Категатъ и Скагеракъ. Върху плещитѣ на германското върховно командуване и частно на командването на морския воененъ флотъ падна трудната задача за осигуряването на тѣй важния притокъ на хора и снабдителни сръдства къмъ Норвегия, главно срещу нападенията на вражескитѣ торпедни лодки и подводници, а сжщо и срещу поставенитѣ отъ англичанитѣ многобройни минни заграждения. И въ действителностъ, охраняващитѣ кораби на почти всички превозни кървани трѣбваше да се справятъ съ стремителнитѣ нападения на морскитѣ сили и плаващитѣ мини на противника. Дори и подкрепата на подводницитѣ и др. единици отъ французския воененъ флотъ, не допринесе за разстройване на германския морски снабдителенъ пътъ.

Изобщо, изпълнението на изложенитѣ петъ задачи можеше да се извърши съ успѣхъ отъ германския воененъ флотъ, само при едно отлично общо ръководство на цѣлата операция, при влагане на разбиране, починъ и твърда воля за победа отъ обслугитѣ на морскитѣ бойни и превозни кораби и при едно възможно най-големо използване на тѣхната товароподемностъ.

Поручикъ С. Т. Недевъ



МОРСКИ ВЕСТИ

Корабната камбана на „Бременъ“

Отъ двеста години насамъ, въ грамадната сграда на морското осигурително дружество Ллойдъ въ Лондонъ билъ възприетъ обичаятъ, съ получаването на съобщение за потъването вследствие на злополука на английски търговски корабъ, да се даватъ за всѣки 1000 тона отъ водоизмѣтването на загиналия корабъ по единъ двоенъ ударъ съ камбаната, съставляваща единствена та вещь, спасена отъ потъналиягъ съ злато предъ холандскитѣ брѣгове английски фрегатъ „Lutine“.

Съ започване на настоящата война и зачестилото потъване на английскитѣ търговски кораби, тоя старъ обичай билъ преустановенъ и камбаната на фрегата „Lutine“ замлъкнала.

Вмѣсто нея обаче, съгласно сведенията въ чуждия печатъ се установява, че отъ последнитѣ дни на февруари настоящата год., често се разнасялъ звънътъ отъ корабната камбана на голѣмиятъ презокеански пѣтнически корабъ „Бременъ“, чийто двойни удари, предавани чрезъ нѣмския радиопредавателъ на кжси вълни, отеквали всѣки пѣтъ при получаването на съобщение и оповестявали вредомъ по Свѣта за загубата на английски търговски кораби.

Корабостроителнитѣ възможности на воюващитѣ страни.

Следъ бързото и успѣшно завършване военнитѣ действия и завладѣването на Норвегия, Холандия и Белгия, Германия получи възможността за използване съществуващитѣ въ тия страни многобройни и добре устроени корабостроителници за постройката на военни и търговски кораби, необходими за следващото водене на войната. Следва да бжде прибавена и работоспособността на шведскитѣ корабостроителници, които положително нѣматъ въ постройка кораби предназначени за Англия, поради което се считатъ като благоприятсващи корабостроителнитѣ възможности на Германия.

За нагледното установяване корабостроителнитѣ възможности на Англия и Германия, следъ капитулацията на Франция и влизането на Италия въ войната, достатъчно е да бждатъ съпоставени съществуващитѣ данни отъ миналата Свѣтова война, съ настоящитѣ производителни възможности на корабостроителницитѣ отъ различнитѣ държави.

Презъ време на Свѣтовната война на 1914—1918 год. корабостроителнитѣ възможности на Съглашението възлизали на 75·8%, на централнитѣ държави — 17·2% а на неутралнитѣ страни 7% отъ общата годишна производителностъ на Свѣтовнитѣ корабостроителници.

Процентната величина относно корабостроителнитѣ възможности на държавитѣ, които се намирили въ война съ Германия била следната:

Англия съ колониитѣ . . .	58·8%
Франция	5·3%
Съединенитѣ щати . . .	8·2%
Япония	2·0%
Италия	1·5%

Всичко 75·8%

Това съотношение и корабостроителна възможностъ презъ настоящата война, особено следъ сломяването на Норвегия, Белгия и Холандия значително били промѣнени, което се установява отъ слѣдващитѣ сведения:

Демократичнитѣ държави:

Англия съ доминионитѣ . .	34·8%
Франция	1·5%

Всичко 36·3%

Неутралнитѣ държави:

Япония	14·6%
Съединенитѣ щати . . .	6·9%
Останалитѣ страни . . .	1·7%

Общо 23·2%

Германия, Италия и сѣседнитѣ имъ държави:

Германия	16·0%
Италия	3·1%
Холандия	7·9%
Дания	5·2%
Норвегия	1·9%
Белгия	1·0%
Швеция	5·5%

Всичко 40·5%

Докато презъ миналата война корабостроителната възможностъ на Англия и нейнитѣ съюзници била почти четири пѣти по-голяма отъ тая на Германия, въ настоящата война това съотношения значително е промѣнено.

Въ миналата война почти три четвърти отъ всички корабостроителници въ Свѣта, работели за постройката на търговски кораби за Англия, чрезъ които да се замѣнятъ многобройнитѣ загуби отъ действията на германскитѣ подводници. Въ настоящето обаче ожесточено стѣлкновение между Англия и Германия, корабостроителнитѣ възможности и на дветѣ воюващи страни сж почти еднакви, а срѣдствата за воденето

на търговска война и потопяването на английскитѣ търговски кораби сж значително увеличени въ полза на Германия, която, освенъ съ своитѣ подводници, както това било възможно презъ миналата война, по настоящемъ действа твърде резултатно и съ въздушнитѣ си сили и новото срѣдство за бсрба на море — торпеднитѣ лодки.

Възобновяване на норвежското корабоплаване.

Поради развититѣ се бойни действия въ Норвегия, търговското корабоплаване чрезъ норвежскитѣ пристанища било напълно преустановено.

Следъ завършване на тия действия обаче и постепенното нормализиране на положението въ страната, корабоплаването между Норвегия и Германия, а сжщо и съ държавитѣ въ Балтийско море, на ново било възстановено и заема естественото си оживление.

За извършването на корабоплавателнитѣ съобщения съ сѣседнитѣ страни, норвежското правителство по настоящемъ разполага съ 100 търговски кораба. Последнитѣ изнасятъ главно дървенъ строителенъ материалъ, а на обратния пѣтъ къмъ норвежскитѣ пристанища превозватъ товѣри отъ каменни вжглища.

Такситѣ за превоза, въпрѣки изключителното международно положение сж обикновенни, въ замѣна на което норвежското правителство поело осигуровката и защитата на корабитѣ.

Така сжщо, въ последнитѣ седмици, почти всички по-голями норвежски корабостроителници постепенно възобновили прекжснатитѣ поради войната нови корабни строежи.

Новъ американски пѣтнически корабъ.

Завършилъ е пробнитѣ си плавания новопостроениятъ американски презокеански пѣтнически корабъ „Америка“ притежаващъ следнитѣ данни: Дължина 220 и широчина 30 метра; водоизмѣстване 35,440 бр. р. тона, скоростъ 22 мили.

Корабътъ билъ залсженъ въ постройка на 22 августъ 1938 год. и спуснатъ на вода на 31 августъ 1939 година.

Притежава всички удобства и нововаведения за превозване на 577 души пѣтници въ първа класа, за които има отредени нарочни кабини, салони и пр.; 409 пѣтници въ втора и 233 души въ трета класа.

Пренасяне на кораби по влака

Въпреки войната и заетостта на германските корабостроителници, последните продължават своята работа по постройката на кораби заложени преди войната и предназначени за чуждите държави.

Така, въ началото на настоящата година, въ едно Иранско пристанище на Каспийско море, билъ спуснатъ на вода единъ отъ най-големитъ кораби въ това море.

Корабътъ билъ построенъ въ германска корабостроителница, следъ което, разглобенъ на части, билъ поставенъ въ голъми сандъци и пренесенъ по влака до пристанището на Каспийско море, гдето наново билъ сглобенъ и спуснатъ на вода.

Съ това, въпреки голъмото разстояние отъ германските корабостроителници до пристанището на Иранъ въ Каспийско море, се установила възможността за пренасяне на новопостроенитъ кораби въ разглобенъ видъ.

Подробности, както по отношение размъритъ на кораба, така и пжтятъ по който били превозени сандъцитъ съ разглобенитъ корабни части, а също и името на пристанището, въ което корабътъ наново билъ сглобенъ и спуснатъ на вода, не сж помѣстени въ чуждестранното списание отъ което сж взети настоящитъ сведения.

Въ миналото сжществуватъ многобройни случаи за пренасянето на кораби по влака, отъ едно въ друго прстанище. Така, презъ 1907 год. българскитъ торпедоносци, които сж построени въ французски корабостроителници били пренесени по влака въ разглобенъ видъ до Варненското пристанище, гдето били зглобени и спуснати на вода. Презъ миналата Свѣтовна война, нѣколко нѣмски подводника били пренесени по влака въ австроунгарскитъ пристанища на Адриатическо море, гдето наново били зглобени и спуснати на вода за действие въ Срѣдиземно море.

Загубитъ на италианския флотъ.

Споредъ оловестенитъ сведения въ чуждестранния печатъ се установява, че презъ време на действията въ Срѣдиземно море, италианския флотъ загубилъ лекиятъ кръстосвачъ „Бартоломео Коллеони“, изстрѣбителъ „Зефино“ и два подводника.

Кръстосвачътъ „Бартоломео-Коллеони“ билъ построенъ въ 1932 г. и притежава следнитъ данни: водоизмѣстване 5069 тона, скоростъ 42 мили и въоръжение: осемъ 152 мм., шестъ 100 мм. и четири 37 мм. орждия, дванадесетъ противосамолетни картечници, четири 533 мм. торпедни тръби и 2 водосамолета. Обслужвалъ се отъ 505 души моряци.

Югославянскиятъ търговски флотъ.

Съгласно нѣмското списание „Деръ Дойче Зеemann“, по настоящемъ Югославия разполага за извършването на корабоплаването въ Адриатическо и др. морета, съ 260 търговски кораба съ общо водоизмѣстване 370,000 бр. р. тона и 660 вѣтрохода съ 12,000 бр. р. тона.

Поради натегнатото положение и избухналата война, югославянското крайбрѣжно корабоплаване презъ 1939 год. отбелязва чувствително намаляване, докато корабоплавателното съобщение съ далечнитъ презморски страни значително било повишено.

Въпреки сжществуващата война въ Срѣдиземно море, въ последно време се забелязва оживление на югославянското корабоплаване.

Оживление на американското корабостроене.

Въ началото на май 1939 год. въ американскитъ корабостроителници се намирали въ постройка 129 кораба съ общо водоизмѣстване 632,000 бр. р. тона. Една година покъсно, въ началото на сжщия месецъ броятъ на строящитъ се кораби нарасналъ на 276 съ водоизмѣстване 1,349,000, а въ начало на юни настоящата година, броятъ на намиращитъ се въ постройка различни кораби достигналъ 295 единици съ общо водоизмѣстване 1,516,000 бр. р. тона.

Съ отбелязанитъ цифри се установява, че работата въ американскитъ корабостроителници, поради настоящата война, значително била увеличена, като нѣкои корабостроителници, които отъ завършването на миналата война преустановили своята дейностъ, наново били съгъмени и започнали своята усилена работа по постройката на кораби.

—Спуснатъ билъ на вода корабътъ цистерна „Esso Albany“ предназначенъ за сдружението на „Щандартъ айль компани“. Корабътъ притежава водоизмѣстване 16,300 бр. р. тона, скоростъ 18 мили и принадлежи на редицата бързоходни кораби-цистерни за американския военъ флотъ.

—Така сжщо билъ спуснатъ на вода и турбо-електрическия корабъ „Robert Tuttle“ съ водоизмѣстване 19,700 бр. р. тона. При постройката на кораба, отдѣлнитъ листове отъ корабната обшивка били съединени посрѣдствомъ електрозаварка.

—Въ металургическиятъ отдѣлъ на американската научно-изследвателна и опитна станция въ Вашингтонъ е изнамѣренъ новъ магнитенъ методъ за изследване и провѣряване здравината и качеството на металитъ, отъ които сж направени дъната, ребрата и др. части на кораба, намиращи се въ мѣста, трудни за оглеждане и непосредствена провѣрка.

Тоя способъ дава възможностъ за лесното провѣряване различнитъ многобройни и затулени кжтчета отъ вътрешното разпредѣление на кораба, за установяване доброто състояние на металическитъ плочи на обшивката, надлъжнитъ и напрѣчни ребра и прегради.

—Използвайки завзетитъ множество пристанища по крайбрѣжието на Белгия, Холандия и Франция, германскитъ торпедни лодки извършили редица походи въ воднитъ райони около югоизточна Англия, гдето успѣшно атакували кервани отъ превозни кораби и потопили осемъ отъ тѣхъ съ общо водоизмѣстване 50,900 бр. р. тона, отъ които единъ корабъ —цистерна за превозъ на течно гориво, съ водоизмѣстване 12,000 тона.



Плъзгащата се лодка на Инженеръ Пешкесъ, презъ време на пробнитъ си изпитания въ едно близко езеро до Берлинъ.

(сведения на стр. 2-а).



ВЕНФ-МОРСКА ИСТОРИЯ

ДЕЙСТВИЯТА НА СПОМАГАТЕЛНИЯ КРЪСТОСВАЧЪ „ЗЕЕАДЛЕРЪ“

(Продължение от брой 144)

На следния ден, въ непосредствена близост на спом. кръстосвачъ билъ забелязанъ английският корабъ „Lundi Island“, който ималъ съвършено новъ и красивъ видъ и неподозирайки какво представлява спокойно плуващиятъ вътроходъ, прекосилъ на разстояние триста метра предъ „Зееадлеръ“. Последниятъ не очаквано вдигналъ нѣмското знаме и отправилъ съ носовото си оржие единъ снарядъ къмъ изненаданиятъ корабъ, който съ пълна скорост извършилъ опитъ да отбѣгне своята сѣдба.

Малкото оржие на нѣмския корабъ започнало своето оживено действие. Снарядитѣ единъ следъ други префучали къмъ „Lundi Island“ и паднало отначало предъ неговия носъ, а когато това не подействало, започнали да се взриваватъ и върху самия корабъ, чийто обслуга напуснала своитѣ мѣста и се втурнала въ панически страхъ къмъ спасителнитѣ лодки. Само капитанътъ на кораба останалъ самъ върху командния мостъ при кърмилното колело, обаче при движение последното не действало вече, тъй като кърмилниятъ преводъ билъ разкъсанъ отъ единъ снарядъ.

Най-подиръ установявайки, че не може да отбѣгне преследването, английскиятъ корабъ преустановилъ своето движение и застаналъ неподвижно. Обслугата напуснала кораба и се прехвърлила чрезъ спасителнитѣ лодки върху „Зееадлеръ“.

Корабътъ „Lundi Island“ който превозвалъ 4,500 тона захаръ, предназначена за Франция, билъ потопенъ чрезъ нѣколко снарядни удари въ водолинията.

Нѣмскиятъ спом. кръстосвачъ продължилъ своето движение на югъ.

Преминавайки покрай Канарскитѣ острови и тия на носъ Верди, „Зееадлеръ“ достигналъ областта на екватора, гдето господствали югозападнитѣ пасатни вѣтрове, благоприятстващи на всички вѣтроходи при движението имъ въ северно направление. По тоя оживенъ плавателенъ пътъ презъ океана, между брѣговетѣ на Африка и Южна Америка, нѣмскиятъ кръстосвачъ очаквалъ да срещне и потопи множество неприятелски вѣтроходи, изпълващи пасатнитѣ вѣтрове.

На 21 януари 1917 год. следъ едномесечно непрекъснато плутува-

не, „Зееадлеръ“ преминалъ линията на екватора.

Върху горната площадка на стожера постоянно се намиралъ наблюдателъ, който внимателно оглеждалъ хоризонта. Свежиятъ сутриненъ въздухъ билъ чистъ и улеснявалъ значително добрата и ясна видимостъ. Най-подиръ изъ далечината на хоризонта изникнали първоначално стожернитѣ върхове, а следъ тѣхъ издутитѣ отъ вѣтъра платна на единъ вѣтроходъ, който бързо приближавалъ нѣмския корабъ.

Върху „Зееадлеръ“ настъпило радостно оживление. Всичко било готово за неочаквани действия. Спокойно приближавшиятъ вѣтроходъ билъ французски и се именувалъ „Charles Gounod“ превозващъ пълненъ товаръ царевица отъ Дурбанъ. Вѣтроходътъ издигналъ французкото знаме и международниятъ флаженъ сигналъ означаващъ: „Какво ново има относно военнитѣ действия?“.

Най-новото ще научите веднага отговорили мълкомъ моряцитѣ отъ „Зееадлеръ“, като издигнали нѣмскрото бойно знаме и насочили своитѣ малки, готови за действие оржидия. Французкиятъ вѣтроходъ свилъ платната и се подчинилъ на изразенитѣ имъ чрезъ международнитѣ сигнали заповѣди. Обслужая, състояща се изключително отъ французки моряци била пренесена съ частното си имущество върху „Зееадлеръ“ който съ орждейни изтрели потопилъ французкия корабъ.

Съ последния извършвали своето свадбено пжтуване младоженцитѣ, капитанътъ на вѣтрохода и неговата млада жена, чийто околосвѣтско пжтуване така неочаквано било възпрепятствано и принуждено съ приключения.

Гоститѣ на нѣмския спом. кръстосвачъ, които се състояли отъ представителитѣ на различнитѣ раси: бѣлокожи, чернокожи и азиатци, били удостоени съ присъствието на една млада жена.

На хоризонта билъ забелязанъ тристожеренъ вѣтроходъ, който по направа приличалъ на американски, следователно, неутраленъ корабъ и като такъвъ не трѣбвало да бжде потопенъ. Затова „Зееадлеръ“, издигайки норвежкото знаме, следвало да наподобява обикновенъ търговски вѣтроходъ, спокойно следващъ своя пътъ иначе, неутралниятъ корабъ съ

пристигането си въ първото пристанище, неминуемо би съобщилъ за срещата си съ германски пиратски корабъ, за преследването и унищожението на който предизвестениятъ противникъ би изпратилъ съответния брой кораби.

Двата вѣтрохода се ризминали, обаче предполагаемиятъ американски вѣтроходъ не вдигналъ своето норвежко знаме. Разстоянието между корабитѣ постоянно се увеличавало. Внезапно, за изненада и радостъ на моряцитѣ отъ „Зееадлеръ“, срещнатиятъ вѣтроходъ промѣнилъ посоката на движение, като издигналъ на стожерния си върхъ английското търговско знаме.

Даденитѣ отъ нѣмския спом. кръстосвачъ нѣколко орждейни изстрели, чиито снаряди се прѣснали въ близостъ на английския корабъ, заставили последния да смѣкне послушно своитѣ платна и застане неподвижно. Следъ извършената проверка се установило, че това билъ канадскиятъ вѣтроходъ „Pereé“, който следъ спасяване на обслугата му, веднага билъ потопенъ.

Така въ продължение на много денонощия нѣмскиятъ корабъ кръстосвалъ непрестанно по морскитѣ пжтища около екватора, гдето срещналъ и потопилъ единъ следъ други: „Antonin“, „La Rochefoucauld“ и „Dupleix“, италианския „Buenos Aires“ и английскиятъ четиристожеренъ „Pinmore“. Всички били потопени по единъ и сѣщъ начинъ, чрезъ артилерийски снаряди или съ подривни патрони.

Надъ обширния океанъ се спуснала тънка мъгла и настъпило затишие.

Въ далечината на югъ се очертали бѣлѣшитѣ се платна на голѣмъ и красивъ вѣтроходъ, който поради маловѣтрието едва се движелъ по своя пжтъ.

Пушайки въ действие своя моторъ, „Зееадлеръ“ се отправилъ на югъ въ гонитба на забелязания корабъ, който следъ кратко преследване билъ настигнатъ.

На твърде близко разстояние отъ вѣтрохода и движейки се паралелно на него, нѣмскиятъ спом. кръстосвачъ установилъ, че това билъ канадскиятъ корабъ „British Jeoman“, върху палубата на който ясно се различавали множество пжтици: приветстващи съ ржка, а сѣшс и

капитанът на вѣтрохода и неговата жена, по чийто лица била изписана радостта отъ неочакваната среща съ другъ вѣтроходъ, който внесалъ разнообразие въ продължителното и мъчително пѣтуване презъ океана.

Споредъ сѣществуваниятъ древенъ обичай, при срещата на вѣтроходитѣ въ време на безвѣтрие и затишие въ океана, поради което корабитѣ били принудени, въ очакване появата на благоприятенъ вѣтъръ, бавно да се движатъ единъ до другъ, капитанитѣ и обслугитѣ на тия вѣтроходи, често извършвали съ своитѣ гребни лодки взаимни посещения и гостували почти всѣкидневни едни на други, при които общувания размѣняли мисли и разговаряли по различни въпроси.

Така и сега, при срещата на „Зееадлеръ“ съ канадския вѣтроходъ, капитанътъ на последния пожелалъ да има върху своя корабъ гости, поради което съ помощта на разговорната тржба отправилъ съ своя силенъ моряшки басъ следнитѣ думи:

— „Алло! Г-нѣ капитанѣ, какво ново има? Елате при насъ на кафе“.

На тая твърде любезна покана, командирътъ на „Зееадлеръ“ графъ Люкнеръ отговорилъ сѣщо чрезъ разговорната тржба:

— „По-добре Вие елате при насъ, капитане; Имаме превъзходно-уиски и ще научитѣ много новости!“

Въ сѣщото време върху стожера на „Зееадлеръ“ капитанътъ на канадския корабъ забелязалъ да се издига флажниятъ сигналъ, недвусмислено означаващъ:

— Преустаноте веднага движението или ще строемъ!

Едновременно съ сигнала било издигнато нѣмското знаме, а предпазнитѣ прегради били снети и малкитѣ орждия на нѣмския кръстосвачъ застрашително били насочени къмъ изненаданитѣ обитатели на „British Jeoman“, който веднага смѣкналъ своитѣ платна и застаналъ неподвижно, послушно очаквайки своята неминуема сѣдба.

Вземайки съ себе си своето частно имущество обслугата отъ канадския вѣтроходъ бързо била прехвърлена върху „Зееадлеръ“. Последни напуснали кораба капитанътъ и неговата жена. Когато се изкачвали по висящата стѣлба върху палубата на нѣмския кръстосвачъ, тѣ останали твърде изненадани отъ радушното посрещане на една леди, която поднесла на капитанската жена съ подходящи приветствени слова букетъ отъ искусствени цвѣтя.

Канадскиятъ вѣтроходъ, освенъ другиятъ товаръ превозвалъ и значителни количества прѣсни хранителни припаси и известенъ брой домашни животни и птици: кози, свини, кокошки и пилета, които съ голѣма радостъ били прибрани и наста-

нени въ складозетѣ и съответнитѣ за целта курници и др. помѣщения на „Зееадлеръ“. Взетиятъ товаръ действително билъ твърде цененъ. Съ него хората отъ нѣмския спом. кръстосвачъ получавали възможността да разнообразятъ своята храна.

Въ една тиха екваториална утринъ, задъ кърмата на „Зееадлеръ“ билъ забелязанъ голѣмъ търговски корабъ, който съ пълна скоростъ настигалъ нѣмския вѣтроходъ. Последниятъ, готовъ за действие, издигналъ известния сигналъ:

— „Моля за точното време по хронометра!“

Английскиятъ корабъ обаче, не обърналъ внимание на отправената му молба, гордо и надменно миналъ покрай „Зееадлеръ“ и започналъ бързо да се отдалечава. Тоя пѣтъ използваното вече срдство за спиране на неприятелски корабъ, не помогнало.

Въ земѣна на това, върху палубата на нѣмския корабъ билъ предизвиканъ умишлено пожаръ: запалени били нѣколко магнезиеви патрони, които образували обилно кѣлба черенъ димъ. Корабната камбанка започнала да бие тревожено, а около мѣстото на „пожара“ се засуетили множество разтревожени моряци, опитващи се да потушатъ ненадейно избухналиятъ огънь.

Предполагайки, че вѣтрохода е обхванатъ отъ пламачитѣ на пожара, английскиятъ корабъ веднага промѣнилъ посоката на движение и бързо се насочилъ къмъ „Зееадлеръ“, за да му се притече на помощъ.

Нѣмскиятъ кръстосвачъ билъ напълно готовъ за действие и спокойно очаквалъ приближаването на неприятелския корабъ. Около тридесетъ добре въоръжени съ пушки и рѣчни бомби моряци се намирали скрити задъ надпалубнитѣ стени на вѣтрохода, орждията и картечницитѣ на който били готови всѣки мигъ да произнесътъ своитѣ смъртоносни огнени слова. Само въ срдната частъ на горната палуба се мѣркали моряци облѣчени въ цивилно облѣкло, около които били сбрани плененитѣ обслуги отъ потопенитѣ кораби, очакващи съ напрежение следващия развой на събитията.

Търговскиятъ корабъ приближилъ почти до самия нѣмски корабъ и англичанитѣ съ очудване забелязали че „п о ж а р ъ т ѣ“ веднага билъ „потушенъ“.

Въ сѣщото време върху „Зееадлеръ“ се разнесло таинственото бие на барабанъ и къмъ стожернитѣ върхове били издигнати нѣмското бойно знаме и дългата червена пиратска лента съ бѣлия мъртешки черепъ. Скрититѣ въоръжени моряци веднага се изправили задъ корабнитѣ стени. Предпазнитѣ пре-

гради били спуснати и орждията насочени къмъ неприятелския корабъ. Върху последния настѣпило смущение. Въ панически страхъ пѣтницитѣ и обслугата се засуетили и разтичали по палубата, като надавали викове: „Германци, Германци!“ Напразно дебелиятъ корабенъ капитанъ раздвигвалъ рѣчката на машинния телеграфъ, за да даде пълна скоростъ на своя корабъ; Машиниститѣ напуснали машинното отдѣление и сѣщо изкочили на горната палуба.

За засилване на паниката, отъ нѣмския корабъ се разнесла високо отсѣчена заповѣдъ: „Пригответи торпедото!“, а въ сѣщностъ „Зееадлеръ“ нѣмалъ никакво торпедо.

Последствията отъ тия неочаквани действия не се подавали на описание. Множество бѣли носни кърпи и покривки за маса нервно били размахани въ знакъ на готовностъ за предаване и не указване на съпротива. Изпратената отъ нѣмския кръстосвачъ лодка веднага застанала на стена и единъ офицеръ и нѣколко души моряци се изкачили върху английския корабъ за провѣрка. Въ това време пѣтницитѣ и обслугата на английския корабъ започнали да се прехвърлятъ върху „Зееадлеръ“.

Отъ корабнитѣ книжа билъ установенъ ценниятъ товаръ, който корабътъ „Horngarth“ превозвалъ: Голѣми количества шампанско, конякъ; красиви и скѣпи килими и мобили; разнообразни хранителни припаси и деликатеси.

Особено ценни били хранителнитѣ припаси, които били необходими за подобрене прехраната, както на моряцитѣ отъ нѣмския кръстосвачъ, така и за обслугитѣ на потопенитѣ кораби, чийто брой значително билъ повишенъ.

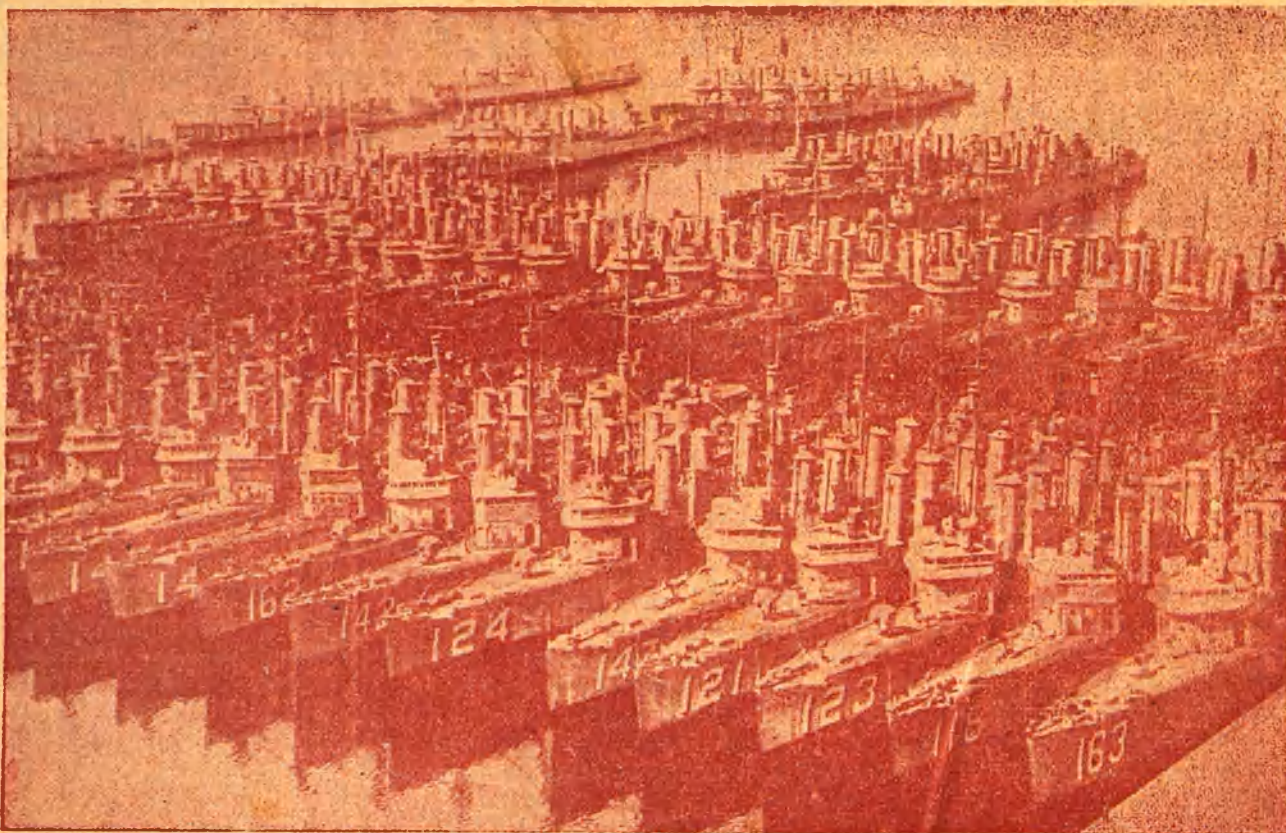
Следъ пренасянето върху „Зееадлеръ“ на всичко необходимо и запасаването съ хранителни продукти, корабътъ „Horngarth“ билъ взриванъ чрезъ възпламеняването на подривни патрони и следъ продължителна борба съ водната стихия, потъналъ въ дълбокитѣ води на океана.

„Зееадлеръ“ наново издигналъ платната и се впусналъ са нови действия посрдъ обширния океанъ, къмъ забулването въ неизвестността бждеще.

Вжтрешността на нѣмския спом. кръстосвачъ напълно била преобразена. Жилищнитѣ помѣщения за обслугата и пленницитѣ, поради снабдяването съ пренесенитѣ скѣпи мебели и покѣщнина имали съвършено другъ видъ и се превърнали въ първокласни зали, чийто подишта били постлани съ меки килими.

(Следва)

Куюджуклиевъ.



Стари американски изстрѣбители, които до избухването на настоящата война бѣха оставени въ резерв и се намирахъ съсредоточени въ морскитѣ упорни сѣдища. Съ започване на военнитѣ действия, тия изстрѣбители наново влѣзоха въ строя, а въ последно време, съгласно постигнатата спогодба съ Англия, петдесетъ отъ тѣхъ били дадени за използване отъ британскитѣ морски сили.

ДИНАМИКА А. Д.

София, лощенска кутия № 190

За телеграми: Динамика, София

ул. „Московска“ 7

Телефонъ: 2—33—33

ТЕХНИЧЕСКО БЮРО И ПРЕДСТАВИТЕЛСТВО

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

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

Котли, водни и парни турбини и парни машини.

Всички видове желѣзни конструкции.

Въздухоопръснителни инсталации и хладилни инсталации.