

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ  
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ  
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЕ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,  
КАКТО ЧОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.



# МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

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

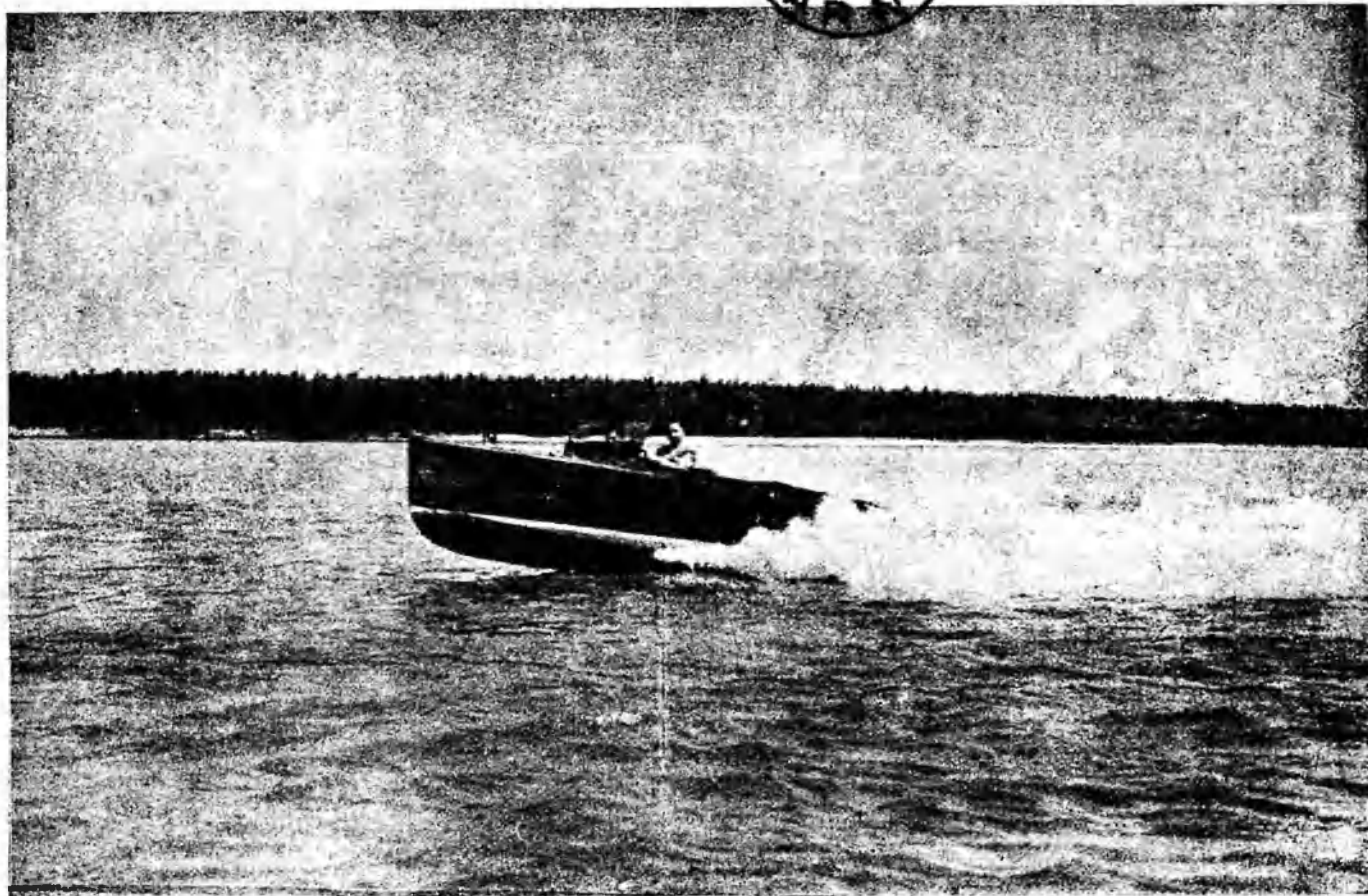
ДРУЖЕДИЧНИКЪ ЗА МОРИКА ПРОХВЪТА И ОБНОВА  
ДЪКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Година VI.

Варна, 15. Април 1940 год.

Брой 135

ФЛОТЪТЪ Е НАИ-ВЪРНИЯТЪ СТРАЖЪ НА ОТЕЧЕСТВЕНИТЕ ВОДИ  
И НАИ-СИГУРНИЯТЪ ЗАЩИТНИКЪ НА РОДНИТЕ БРЪГОВЕ



Подарената на Дунавската на Н. В. Флотилия бързоходна моторна лодка „Летяща нимфа“.

## КОЛОНА ЗА ЧЕТЦИТЪ

На Ц. А. — гр. Елена относно въпроса за най-големият кораб в Свѣта.

— Най-големият боен кораб в Свѣта, спуснат и действащ на вода се счита английският „Худъ“ притежаващ водоизмѣстване при пълнен товаръ запаси отъ храна, гориво и др. припаси 46,200 тона.

Корабътъ е снабденъ съ парни турбини развиващи мощностъ 151,000 конски сили и позволяващи линейниятъ кръстосвачъ да се движи съ скоростъ 31 мили (57.5 клм.). Побира запаси отъ 4,000 кгр. течно гориво и се обслужва отъ 1,341 човѣка.

Въ корабостроителницитѣ въ настояще време се намиратъ 2 японски линейни кораба съ водоизмѣстване по 42,500 тона и американскитѣ „Ню Джерсей“ и „Иова“ притежаващи водоизмѣстване 45,000 тона, скоростъ 30 мили и дзанадесетъ 406 мм. орждия.

— Най-големият и бързоходни товаропжитически кораби сж следните:

1. Английският турбоелектрически презокеански гигантъ „Кралица Елизабет“, спуснатъ на вода презъ 1938 год. Притежава следните данни: водоизмѣстване 85,000 бр. р. тона, дължина 300 и широчина 36 метра; обикновенна, попътна скоростъ 29 мили (54 клм.); окончателно завършенъ и влѣзаль въ действие въ началото на 1940 год.

2. Французкиятъ презокеански пжитически корабъ „Нормандия“, имащъ водоизмѣстване 83,423 тона, дължина 293 и широчина 36 метра, обикновенна попътна скоростъ 28.5 мили.

3. Английскиятъ „Кралица Мери“, съ водоизмѣстване 81,235 тона и най-голяма дължина 297 метра. Развива обикновенна скоростъ 28.5 мили.

4. Германскиятъ „Бременъ“, притежаващъ водоизмѣстване 51,731 тона, дължина 274 и широчина 31 метра, обикновенна попътна скоростъ 26.3 мили.

5. Италианскиятъ пжитически корабъ „Рексъ“ съ водоизмѣстване 51,062 тона, дължина 268 и широчина 29.6 метра, скоростъ 26 мили.

6. Следватъ корабитѣ: германскиятъ „Европа“, италианскиятъ „Конте ди Савоя“, английскиятъ „Аквагания“, французкиятъ „Илъ део Франсъ“, британскиятъ „Емпрес офъ Британъ“, холандскиятъ „Ню Амстердамъ“ и пр.

Тия кораби развиватъ скоростъ отъ 23 до 26 мили. „Ню Амстерданъ“ притежава водоизмѣстване 36,287, а „Европа“ — 49,747 бр. тона. „Конте ди Савоя“ е вториятъ по голѣмина италиански презокеански корабъ.

## КАЛЕНДАРЪ НА „МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“

— На 4 априлъ 1918 г. поради напредването на германскитѣ войски къмъ брѣговетѣ на Финския заливъ, англичанитѣ били принудени да потопятъ собственитѣ си 7 подводника въ пристанището Хелзингфорсъ.

Подводницитѣ действали следъ руската революция въ Балтийско море и вследствие замръзване водитѣ на Финския заливъ, нѣмали възможностъ да напуснатъ своята котвена стоянка — Хелзингфорсъ.

— На 11 априлъ 1917 год. нѣмскиятъ спомагателенъ кръстосвачъ „Кронпринцъ Вилхелмъ“ пристигналъ въ пристанището Ню Портъ, гдето билъ интерниранъ, а следъ намѣсването на Съединенитѣ Щати въ войната билъ плененъ.

„Кронпринцъ Вилхелмъ“ билъ съоръженъ и стѣмненъ като спомагателенъ корабъ, отъ кръстосвача „Карлсруе“, който отдѣлилъ частъ отъ своитѣ офицери, подофицери и моряци, за обслужването му. За командиръ на спом. кръстосвачъ билъ назначенъ лейтенантъ Тирфелденъ.

Действайки въ северната частъ на Атлантически океанъ, „Кронпринцъ Вилхелмъ“ срещналъ и потопилъ 14 неприятелски търговски кораба съ общо водоизмѣстване 55,944 тона.

— На 12. априлъ 1782 год въ близостъ на островъ Доминика се завързало голѣмо морско сражение между британски и французски ескадри.

Английскитѣ бойни кораби се командирали отъ адмиралъ Родней, а французскитѣ морски единици се командирали подъ командването на адмирала графъ фонъ Грасъ.

Въ това сражение английскиятъ флотъ успѣлъ да разбие французскитѣ ескадри и съ това спечелилъ една блѣстяща победа.

— На 12 срещу 13 септември 1904 год. японски кораби успѣли при гжста сѣжна виелица да приближатъ Портъ Астуръ предъ което руско пристанище поставили минно заграждане.

На следния день, при завръщане ескадрата на адмиралъ Макаровъ обратно на обикновенната си стоянка, адмиралския корабъ „Петропавловскъ“ се взривалъ на поставената отъ японцитѣ мина и потъналъ въ твърде кратко време. Отъ обслугата му загинали 631 човѣка, между които и адмиралъ Макаровъ.

— На 15 априлъ 1912 год. се случила голѣма злополука съ английския презокеански пжитически корабъ „Титаникъ“, който потъналъ въ Атлантически океанъ поради сблъскването съ плаваща ледена планина.

## ПОЩА

Редакцията благодари за следните получени дарения:

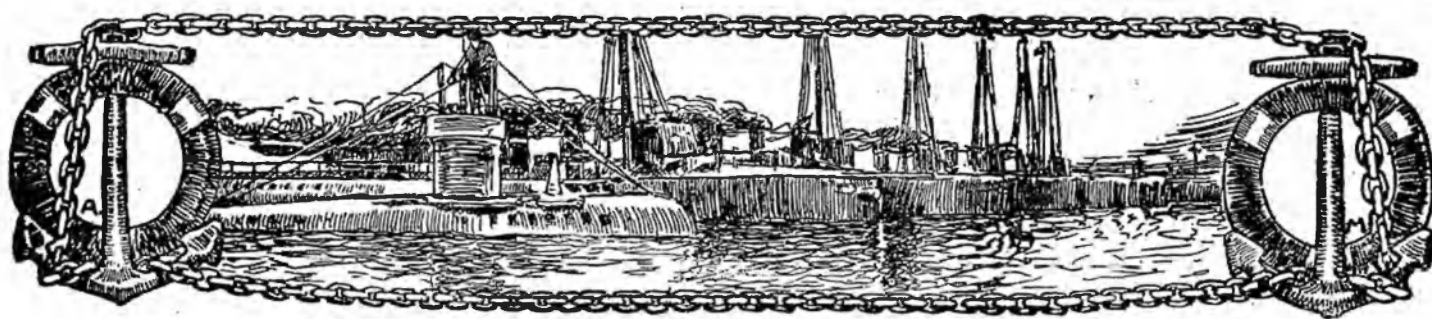
1. Отъ учителитѣ при Варненската м. гимназия 200 лв.
2. Димитъръ Кънчевъ — с. Обзоръ Поморийско 50 „
3. Георги Псповъ — Варна 50 „
4. Любенъ Брънековъ — Ямболъ . . . . . 50 „
5. Добри Ст. Божковъ — с. Бѣлево, Варненско . 40 „
6. Митю Янакиевъ — с. Бѣлево Варненско . 40 „
7. Секретаръ — бирника на с. Лилянъ . . . . . 40 „
8. Димитъръ Раевъ — Търново 40 „
9. П. Казанджиевъ — Ломъ . 30 „
10. У-ще „Св. Климентъ“ — с. Драганово . . . . . 30 „
11. Атанасъ Митевъ — Варна 30 „
12. Александъръ Върбевъ — с. Долень Чифликъ . . 30 „
13. Клона на Русенската мъжка гимназия . . . . . 30 „
14. Фросина Михова — Варна 25 „
15. Димитъръ Станковъ — гр. Варна . . . . . 20 „
16. Митю Раевъ — Варна . . . 20 „
17. Д-ръ Вл. Евстатиювъ Варна 20 „
18. Стоянъ Д. Калудовъ — с. Тополитъ, Варненско 20 „
19. Драгомиръ Атанасовъ — Варна . . . . . 20 „
20. Живко Котаровъ — София 20 „
21. Юрданъ В. Рачаровъ — Варна . . . . . 20 „
22. Г. Червенковъ — Варна . . 20 „
23. Цвѣтанъ Данчевъ — Главненски . . . . . 20 „
24. Димитъръ Петровъ — Воденичаровъ . . . . . 20 „
25. Пенчо Пенчевъ — Севлиево . . . . . 20 „
26. Иванъ Нушевъ — Търново 15 „
27. Димитъръ Диновъ — с. Кацево . . . . . 15 „
28. Василъ Стефановъ — Стояновъ — Казанлъкъ . 15 „
29. Георги Арнаудовъ — Варна 15 „
30. Иванъ Трандафиловъ — Елена . . . . . 15 „
31. Борисъ Галовъ — Плѣвенъ 15 „

(Следва)

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

Съобщава се на ученицитѣ отъ горнитѣ класове на гимназиитѣ, които сж изявили желание да получаватъ „Морски прегледъ“ да изпратятъ домашнитѣ си адреси.





## ЕДНО СКРОМНО ДАРЕНИЕ

Четирма родолюбиви българи отъ русенския „Яхт-клубъ“: Петъръ х. Стойковъ, Стефанъ Г. Станевъ, Драгомиръ Ст. Балановъ и Вѣнцеславъ Милде сж имали похвалния починъ да подарятъ на родния флотъ своята моторна лодка „Летяща нимфа“.

На пръвъ погледъ тоя твърде скроменъ даръ, за мнозина не съставлява събитие отъ голѣмо значение. Ако се вникне обаче, въ сжщината на това, макаръ и маловажно дѣяние положително се установяватъ благороднитѣ подбуди, които сж предизвикали тия младежи да се лишатъ отъ собствената моторна лодка.

Който е ималъ нѣкога силния стремежъ къмъ постигане на предначертаната своя идея, за осжществяването на която настойчиво е полагалъ грижи и сръдства, само той би разбралъ размѣрътъ на голѣмата жертва дадена отъ четирмата българи, успѣли чрезъ спестявания да се сдо-

биятъ съ тая моторна лодка, плодъ на вдъхновені стремежи и последица на съкровенни мечти. Въпрѣки голѣмото задоволство което сж изпитвали плъзгайки се леко по тихитѣ води на Дунава, тѣ съ готовность се лишили отъ единствената своя радостъ съ твърдото съзнание, че въ настоящитѣ изключителни времена по-вече отъ всѣкога е необходимо полагането на усилия за всестрания напредѣкъ на морското дѣло и увеличители сръдствата за отбраната на роднитѣ брѣгове.

Действително, тая малка моторна лодка нѣма почти никаква бойна стойность, обаче, за нашия малѣкъ флотъ тя е отъ значение зашото, движейки се съ шеметна бързина по водната повърхность, тя представлява отлично сръдство за обучението и сдобиването на нашитѣ млади моряци съ твърде ценнитѣ войнски добродѣтели: съобразителность,

сръчность, умѣние, смѣлость и хладнокръвие, така необходимими завсѣки, действащъ на море бранникъ.

Това скромно дарение съставлява явното указание за сжществуващото безкрайно чувство на родолюбие и вдъхновеностъ въ младитѣ сърдца на тия готови за всеотдайна себепожертва предъ олтаря на Отечеството българи.

Тоя скроменъ даръ безспорно съставлява достоенъ за подражание примѣръ отъ всѣки добъръ българинъ, който милѣе за своята Башиния и въ чието сърдце пламти огъня за осжществяването на отечественитѣ идеали.

Хвала на тия доблестни и достойни синове на Родината въ чиито души дълбоко е внедрено съзнанието за нуждата отъ обществена пожертвователность, за осигуряване материалната мошь на нашата храбра армия, достойна бранителка на отечествената цѣлость.

# МОРСКА МИСЛА

## СКРИТНОСТ НА ПОДВОДНИКА

(Продължение от брой 134).

Други средства за осигуряване скритността на подводника сж различни начини за наподобяване като надводен корабъ, навигационенъ напращающъ знакъ, движението подъ закритието на другъ корабъ, използването на димни завеси и пр.

Наподобяването като надводенъ корабъ било широко използвано отъ нѣмскитѣ подводници презъ миналата война.

Така запримеръ, нѣмскиятъ търговски подводникъ „Дойчландъ“, при първото си пътуване до Америка ималъ следния надводенъ видъ: около морегледа била поставена димна трѣба, направена отъ парусина. Въ основата на трѣбата било устроено приспособление за безопасното изгаряне на разни материали за образуване на димъ, който излизалъ на кълба отъ неистинската димна трѣба, подобно на всѣки паренъ корабъ. Командната кула сжщо така била преустроена чрезъ парусина и давала видъ на команденъ мостъ на срѣдна величина търговски корабъ. По тоя начинъ подводникътъ сполучилъ да премине незабелязано частъ отъ своя надводенъ преходъ.

На 12 августъ 1916 год. вечерта намиращитѣ се въ кръстосване край норвежкитѣ брѣгове английски изстрѣбители долзвили усиленъ вражеска радиовръзка. На следния день заранѣта, единъ отъ изстрѣбителитѣ забелязалъ на хоризонта вѣтроходъ. Следъ нѣколко минути, на разстояние 7 мили отъ изстрѣбителъ, вѣтроходътъ изчезналъ и на нѣгово мѣсто се появилъ подводникъ, който бързо се потопилъ. Следъ шесть минути подводникътъ изплавалъ на повърхността на разстояние 3 мили отъ лѣвата страна на изстрѣбителъ и повторно се потопилъ. Изстрѣбителътъ се хвърлил въ атака и чрезъ ударъ успѣлъ да потопи вражеския подводникъ (У-44), който вѣроятно ималъ повреда и не можалъ да се държи подъ водата, следствие на което прибѣгналъ до наподобяването като вѣтроходъ.

На 19 августъ 1916 год. въ открито море се намирала въ движение една английска лекокрѣстосвачна ескадра. Водачътъ на последната, лекиятъ кръстосвачъ „Дублинъ“ забелязалъ по носа си малкъ вѣтроходъ, обаче, считайки го за рибарски, отминалъ го, безъ да му обърне внимание. Следъ 24 минути обаче,

сжщиятъ вѣтроходъ, кѣйто билъ въ сжщностъ германскиятъ подводникъ „У-53“, атакувалъ съ торпедо кръстосвача „Нотингхамъ“.

Презъ май 1917 год. единъ германски подводникъ, стѣкменъ като вѣтроходъ, успѣлъ да се приближи къмъ едно шотландско пристанище, гдето потопилъ стоящия на котва предъ последното норвежски превозенъ корабъ.

На 14 мартъ 1918 год презъ нощта, другъ германски подводникъ, наподобяващъ вѣтроходъ съ парна машина кръстосвалъ въ тѣснината Ламаншъ. Съ запалени странични отличителни огньове, подобно на всѣки, движещъ се въ нощта вѣтроходъ, подводникътъ срещналъ английския търговски корабъ „Комрикасълъ“, когото, следъ даването на установения сигналъ за разминаване, неочаквано атакувалъ и потопилъ.

Трѣбва да се отбележи, че при надеждно вражеско наблюдение, не всѣкога тоя начинъ за скритността на подводника се увѣнчавалъ съ успѣхъ.

Така на 25 септември 1916 год. рускиятъ торпедоносецъ „Властний“ билъ насоченъ отъ брѣговата служба къмъ два германски подводника, имащи видъ на вѣтроходи.

На разстояние 5 мили до последнитѣ, започналъ се артилерийски двубой, а следъ гмуркането на подводницитѣ—и бомбена атака, които били безуспѣшни.

Така сжщо и на 27 май 1916 год. германскиятъ подводникъ „У-74“ се движилъ въ района на Питерсхедъ наподобяващъ рибарски вѣтроходенъ корабъ. Тѣй като обаче, въ тоя районъ риболовѣтъ билъ забраненъ, подводникътъ обрналъ вниманието на изпълняващитѣ стражната служба кораби, които потопили подводника чрезъ артилерийски огнь.

Движението на влѣкало задъ корабъ-примка билъ английски начинъ за осигуряване скритността на подводницитѣ. За установяване сжщността на изненадващитѣ действия на подводницитѣ, достатъчно е да се отбележатъ нѣколко примѣра:

На 23 юни 1915 год. английскиятъ корабъ-примка „Таранаки“ ималъ на влѣкало подводника „Ц-24“, който се намиралъ въ подводно положение, напълно скритъ подъ водната повърхностъ. Въ близостъ на

Абердинъ, корабътъ примка забелязалъ на близко разстояние германския подводникъ „У-40“, и за да отвлѣче вниманието на последния, извършилъ предварително уговоренитѣ действия, установяващи, че обслугата на корабътъ била обладана отъ панически страхъ, следствие появяването на неприятелския подводникъ. Последниятъ не открилъ присѣствието на „Ц-24“, който успѣшно атакувалъ и потопилъ „У-40“.

На 20 юли 1915 год. английскиятъ корабъ примка „Принцеса Луиза“, имайки на влѣкало подводника „Ц-27“, който се намиралъ въ подводно положение, кръстосвалъ въ Северното море, гдето срещналъ нѣмския подводникъ „У-23“. Корабътъ-примка предалъ по телефона на „Ц-27“ за открития неприятел и чрезъ изкуствена тревога сполучилъ да отвлѣче вниманието на германския подводникъ.

Първото, изстреляно отъ „Ц-27“ торпедо не попаднало въ целта.

Германскиятъ подводникъ открилъ хитро скроената му примка и направилъ опитъ да се потопи, обаче твърде късно. Изстреляното отъ „Ц-27“ второ торпедо попада и се взривава въ „У-23“, който бързо потъва.

Макаръ, че англичанитѣ продължавали да прилагатъ до края на войната тоя начинъ на скрито действие съ подводникъ, германскитѣ подводници извлѣкли добра поука отъ първитѣ два случая и по-вече не се поддавали на подобна измама.

Движението подъ прикритието на нѣкой надводенъ корабъ не дало добри постижения относно скритността на подводницитѣ. Прикриването се задъ едната отъ корабнитѣ стени на надводния корабъ, за пръвъ пътъ било използвано отъ английския подводникъ „Е-11“ въ Мраморно море.

Прониквайки успѣшно презъ Дарданелитѣ въ това море, подводникътъ срещналъ и пленилъ единъ турски вѣтроходъ, къмъ чийто стена се прилепилъ и вземалъ на влѣкало чрезъ странични вързала. Движейки се въ различни направления, добре прикритъ отъ по-високитѣ стени на вѣтрохода и невидимъ откъмъ сушата, той кръстосвалъ продължително време въ Мраморно море, безъ да постигне обаче нѣкакъвъ успѣхъ. Поради това „Е-11“ се отказалъ отъ тоя начинъ на дей-



ствие и потопилъ вътрохода.

Съ по-голямъ успѣхъ тоя начинъ билъ използванъ отъ германския подводникъ „У—9“, който въ времето, когато преглеждалъ и провѣрявалъ единъ вътроходъ, забелязалъ на близко разстояние английски изстрѣбигель. Последниятъ, поради сжествуващата мъгла, не можалъ да открие присѣтствието на подводника, намиращъ се на стена отъ другата страна на вътрохода.

**Издигането на вражеско кърмово знаме** било използвано предимно отъ командиритѣ на германскитѣ подводници въ началото на Свѣтовната война, за да се заблуди неприятелското разузнаване и се преминатъ известни водни райони.

Така на 17 ноември 1914 год., нѣмскиятъ подводникъ „У—16“ съ издигнато английско кърмово знаме проплавалъ цѣлия Петландски заливъ, а следъ известно време, по сжщия начинъ успѣлъ да приближи и огледа стоянката на британския флотъ, „Скала-флоу“.

**Заличаването** или смѣняването номера на подводника имало за целъ да се прикрие отъ врага броятъ и вида на действащитѣ подводници. Тази скритностъ има по-вечето стратегическо значение по отношение запазването на тайната.

Такъвъ билъ случаятъ съ германския подводникъ „У—21“, който често промѣнялъ номера и действалъ като подводникъ „У—51“.

Презъ настоящата война обаче, нѣмскитѣ подводници, за запазване броятъ на намиращитѣ се въ строя подводни кораби, не носятъ абсолютно никакви номера и букви. Така сжщо и при съобщаването действията и постиженията на германскитѣ подводници, не се даватъ сведения за името и номера на съответния подводникъ.

**Използването на димнитѣ завеси** било наложено най-вече за собствена защита на подводниците. Въ миналата война на море, последнитѣ не били снабдени съ нарочни прибори за произвеждането на димни завеси, обаче такива се образу-

вали, чрезъ непълното горене на течното гориво.

Презъ пролѣтътъ на 1916 год. германскиятъ подводникъ „У—21“ срещналъ въ близостъ на островъ Сицилия малкъ английски превозенъ корабъ. Подводникътъ далъ предупредителенъ изстрелъ за да спре корабътъ, обаче последниятъ, сжщо отговорилъ съ артилерийски огънь, произведенъ отъ малкокалибрено оржие.

Командирътъ на подводника решилъ да продължи обстрелването и потопи корабътъ чрезъ артилерийска стрелба. Започналъ се артилерийски двубой. Когато обаче, разстоянието между сражаващитѣ се кораби било достатъчно намалено, неочаквано отъ английския превозникъ били открити две 150 мм. орждия, които започнали да обсипватъ изненадания подводникъ съ снаряди.

Това обстоятелство поставило подводника въ извънредно сждбонсно положение. Командирътъ билъ раненъ и едва успѣлъ да изкомандва: „Димна завеса!“. Механиктъ поставилъ чрезъ действащитѣ дизел-мотори надеждна димна завеса, подъ прикритието на която подводникътъ успѣлъ достатъчно да се отдалечи и потопявайки се, да отбѣгне разрушителното действие на вражеския артилерийски огънь.

**Начинътъ за наподобаване** като навигационенъ направляющъ знакъ било хрумване на английския адмиралъ Беконъ. За преминаването на Дувърската противоподводна защита, германскитѣ подводници обикновено се ползвали чрезъ определяне на своето мѣсто по сжществувашитѣ английски нощни свѣтящи бѣчви.

Често на тѣхното мѣсто англичанитѣ поставяли на позиция свои подводници, които, подобно на плаващитѣ бѣчви давали въ известни промеждутѣци време съответнитѣ свѣтлинни, по койго начинъ, подмамвайки вражеския подводникъ успѣвали да го потопятъ чрезъ торпеденъ изстрелъ.

Така, презъ нощта на 31 октомври 1917 год., английскиятъ подводникъ „Е—52“, който билъ застаналъ на позиция въ Дувърския проливъ, източно отъ Гудвинската плитковина, успѣлъ чрезъ даването на свѣтливи знаци да подмами и потопи германския подводникъ „УЦ—63“. Тоя начинъ на действие билъ въ послѣствие своевременно откритъ отъ германскитѣ подводници, които взели съответнитѣ предпазни мѣрки.

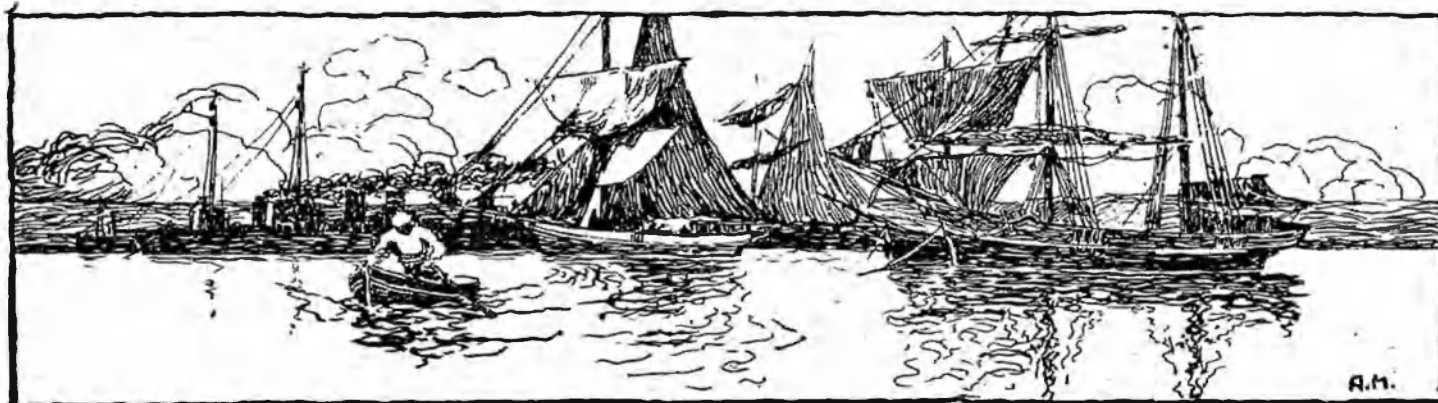
Имало е случаи, когато германскитѣ подводници при произведената спрямо тѣхъ атака чрезъ водни бомби, умишлено сж изпускали на повърхността гориво и вода, като съ това давали видъ, че сж олучени отъ действието на воднитѣ бомби, по който начинъ се предпазвали отъ преследване и се укривали въ морскитѣ дълбочини.

Изобщо, като заключение трѣбва да се има предвидъ, че подводното и противоподводното оржие въ настоящата и бждещата война на море е неразривно свързано съ постоянно измѣняващитѣ се изненади за врага въ различнитѣ рамки по време и мѣсто, както въ областта на техниката, така и въ начинитѣ на тѣхната употреба.

Надеждната противоподводна защита и противодействие на подводната опасностъ презъ миналата и настоящата война, въпрѣки всички положени усилия, останаха не напълно разрешени. Подводникътъ запази възможността за силна проява на скритностъ спрямо своитѣ цели и врагове.

Изводитѣ отъ изложенитѣ примѣри относно скритната употреба на подводниците въ настоящата и бждеща война на море установяватъ, че техническото и организационно усъвършенствуване на противоподводната отбрана ще намалятъ значително подводната изненада, а подобрене техниката на подводната атака; усъвършенствуване начинътъ на подводното плаване и умѣлото маневриране ще запазятъ или увеличатъ възможноститѣ за скритната дейностъ на подводника.

В. Тонковъ.





# ВЕНФ-МОРСКА ИСТОРИЯ

## ДЕЙСТВИЯТА НА СПОМАГАТЕЛНИЯ КРЪСТОСВАЧЪ „МЬОВЕ“

Имайки предвид блестящите постижения на „Метеоръ“, германското морско командване стъкмило редица други спомагателни кръстосвачи, които били отправени за водене на корсарска война по обширните морета и океани.

Въ това направление особено се отличил спомагателният кръстосвач „Мьове“, командван от графъ Николаусъ фонъ Дона—Шлодиенъ.

На капитанъ лейтенантъ графъ Дона била възложена задачата, съобразявайки се съ предстоящите действия и особеностите на корсарската война, да си избере подходящ корабъ отъ всички търговски такива, които се намирали на вързала въ нѣмските пристанища.

За целта бждещиятъ командиръ на „Мьове“ обходилъ множество пристанища и прегледалъ внимателно намиращите се тамъ търговски кораби.

Притежаващъ обширни познания по морското дѣло графъ Дона установилъ, че спом. кръстосвачъ трѣбвало да има вънкашенъ видъ, който съ нищо да не се отличава отъ вида на обикновенъ търговски корабъ, въпрѣки тѣза обаче, да развива значително голѣма скоростъ; вътрешно разпредѣление, даващо добри условия за живота на обслугата; висока палуба за борба срещу бушуващото морско вълнение и съответните помѣщения и мѣсто за носене значителенъ брой заградни мини.

За най походящъ билъ установенъ корабътъ „Пунго“. Последниятъ бързо билъ преустроенъ и стѣкменъ за спомагателенъ кръстосвачъ, като получилъ името „Мьове“ („Чайка“). Корабътъ билъ въоръженъ съ: четири 150 мм. орждия, поставени на носа, едно 100 мм. оржие на кърмата, четири торпедни тръби съ съответния запасъ торпеда и притежавалъ обширни помѣщения за 500 мини, съ необходимите съоръжения за изкачване на последните на палубата и хвърлянето имъ въ водата.

Погледнатъ отънѣ кръстосвачътъ представлявалъ твърде обикновенъ търговски корабъ, пригоденъ за пренасяне на банани, а въ сжщностъ билъ добре въоръженъ, напълно стѣкменъ и запасенъ съ всичко необходимо за водене на продължителна корсарска война по далечните морета.

Както орждията, така и торпедните тръби били изкусно защитени и съ нищо не издавали своето мѣсто-стоене. Горните, външни подпалубни

стени обаче, били така пригодени, щото въ даденъ мигъ съ голѣма леснина могли да бждатъ спуснати и отваряли свободно пространство за стрелбата на орждията и торпедните тръби.

За да бжде обслугата добре подготвена за корсарската война „Мьове“ нѣколко пѣти излизалъ въ силно развълнувано море, при които пѣтувания моряците се обучавали бързо и сръчно да изпълняватъ дадените имъ задачи въ свръзка съ предстоящите действия.

\* \*

Следъ тая предварителна подготовка, „Мьове“ се впусналъ въ първия свой походъ изъ необятните простори на океана.

На 29 декември 1915 год., при напълно тъмна нощъ, нѣмскиятъ спом. кръстосвачъ се насочилъ къмъ норвежските брѣгове и, преминавайки незабелязано линията на английските стражни кораби, се отправилъ къмъ северните очертания на Шотландия.

Първата задача, възложена на „Мьове“ била, да постави минно заграждане на английския плавателенъ пѣтъ покрай северните брѣгове на Шотландия. Обаче, веднага съ започване поставянето на минните загради, въ северните води на Атлантическия океанъ се развихрила люта зимна буря, която надигнала грамадни вълни, затрудняващи значително хвърлянето на мините, тъйкато, поради силния насрещенъ вѣтръ, „Мьове“ билъ подложенъ на опасностъ да се натъкне и взриве на собствените си мини.

Следствие силниятъ натискъ на вѣтъра и насрещното течение, машината на кръстосвача едвамъ развивала такава мощностъ, която позволявала корабътъ да се движи твърде бавно напредъ. Дори настъпвало време, когато високите планини на вълните, съ силенъ ревъ връхлетявали и заливали горната палуба на „Мьове“, който, въпрѣки възможния пѣленъ ходъ на двигателите, оставалъ продължително време на едно мѣсто въ невъзможностъ да продължи своето пѣтуване.

Цѣли осемъ денонощия бушувала бурята и подлагала на опасностъ борещиятъ се съ пѣнестите вълни корабъ. Въпрѣки опасността „Мьове“ успѣлъ благополучно да постави минните заграждения и се впусналъ въ изпълнение на втората задача: Поставяне на минно заграждане въ Бискайския заливъ, въ водите предъ французските

пристанища, за да се възпрепятства на търговските съобщения между Франция и нейните съюзници, а най-вече, да се прекъсне вносътъ на хранителни припаси отъ Съединените Щати.

Съ настѣпването на нощта, нѣмскиятъ спом. кръстосвачъ навлѣзалъ въ воденъ районъ съ твърде оживено корабно движение.

Предъ носа на кръстосвача, згдъ кърмата му и въ непосредствена близостъ отъ двете страни, непрестанно се появявали многобройни бѣли, зелени и червени корабни свѣтлини. Съ голѣмо внимание и маневриране „Мьове“ успѣлъ да избѣгне срещата съ корабите и открие своето присѣствие.

При настѣпването на деня, неочаквано надъ морската ширъ се спуснала мъгла, презъ която задъ „Мьове“ се появила и следвала сѣнката на голѣмъ корабъ, вѣроятно английски спомагателенъ кръстосвачъ, който влѣзалъ въ радиосъобщение съ британските брѣгови станции. Срещата и завързването на сражение съ британския корабъ, при наличието на заградните мини означавало сигурна гибелъ за „Мьове“. За благополучния изходъ отъ това трудно и опасно положение били необходими, щастливата случайностъ, спокойствие и жѣлѣзни нерви.

Наподобявайки на обикновенъ търговски корабъ, „Мьове“ спокойно и твърде бавно продължилъ своето движение, а следващата задъ него сѣнка, следъ половинъ часъ, дошла вѣроятно до убеждението за „невинността“ на нѣмския кръстосвачъ, изменила посоката на движение и бързо се изгубила въ сивата пелена на мъглата.

При свѣтла лунна нощъ благополучно билъ достигнатъ Бискайскиятъ заливъ, водите на който, като по изключение били съвършено гладки.

Движейки се въ южно направление, кръстосвачътъ започналъ поставянето на минното заграждане, презъ време на което действите, наблюдателите внимателно оглеждали хоризонта за своевременното откриване на неприятелски кораби.

Изведнѣжъ отъ носътъ на кораба се разнесълъ викътъ на носовия наблюдателъ:

— „Въ дѣсно и напредъ забелязвамъ торпедоносци!“

Действително отъ командния мостъ на „Мьове“ забелязали низките очертания на четири, осемъ, десетъ, черни плаващи корабчета.



Време за отклонение отъ престоящата среща нѣмало. Нѣмскиятъ кръстосвачъ прекратилъ поставянето на минитѣ и запазвайки сжщата посока на движение, билъ готовъ за бой. Обслугата се намирала на бойнитѣ си мѣста и съ разтуптани сърдца и напргнато внимание очаквала почването на сражението.

Скоро обаче забелязанитѣ „турпедоносци“ се очертали като моторни вѣтроходи принадлежащи на голѣми риболовна флотилия, която минала мирно покрай „Мьове“. Последниятъ продължилъ изпълнението на втората си задача, като на дължина отъ 100 мили поставилъ разхвърлено своитѣ заградни мини.

Следъ завършване на минното заграждане въ Бискийския заливъ, нѣмскиятъ спомагателенъ кръстосвачъ се насочилъ къмъ Канарскитѣ острови за водене корсарска война по търговския корабоплавателенъ пѣть между Африка и пристанищата на Южна Америка.

По радиото било заловено съобщението, че край севернитѣ Шотландски брѣгове се взривалъ на мина и потъналъ британскиятъ линейенъ корабъ „King Edward VII“ съ водоизмѣстване 15,000 тона, който билъ първиятъ голѣмъ успѣхъ за обслугата на „Мьове“.

При тихо и благоприятно време моряцитѣ си почивали на палубата, като спокойно се забавлявали и шрекарвали времето въ шегѣ, весели разговори, пушене и пиене на кафе и разхладителни питиета.

Следъ две денонощия „Мьове“ се намиралъ на 60 мили отъ корабоплавателния пѣть. Къмъ 15 часа стоящиятъ на стожерната площадка наблюдателъ забелязалъ напредъ и въ лѣво кълба димъ, а следъ кратко време билъ откритъ и другъ, по-бързоходенъ корабъ, къмъ който „Мьове“ се насочилъ и на близко разстояние до него издигналъ международенъ сигналъ означавашъ въпросътъ: „Какъ се именувате?“. Следъ като корабътъ отговорилъ, че носи името „Farrington“, нѣмскиятъ кръстосвачъ далъ втори сигналъ: „Спретѣ веднага!“. Въ сжщото време върху „Мьове“ било издигнато нѣмското бойно знаме и били дадени два оржейни изстрела, като предъ носовѣтъ на двата английски кораба паднали въ водата по една граната.

Двата британски кораба веднага преустановили своето движение. Следъ прехвърляне обслугата на „Farrington“ върху „Мьове“, корабътъ билъ потопенъ съ нѣколко гранатни удари. Въ това време обаче преминалъ дъждовенъ облакъ и другиятъ английски корабъ, използвайки дъждовната завеса и настъпилата затруднена видимостъ, извършилъ опитъ да се отдалечи и отбѣгне отъ нѣмския спом. кръсто-

свачъ. Последниятъ, следъ спасяване обслугата на потопения корабъ веднага се впусналъ въ преследване и, поради по-голѣмата си скоростъ, следъ кратко време настигналъ бѣглеца.

Корабътъ се именувалъ „Corbridge“, съ приблизително водоизмѣстване около 4,000 бр. р. тона, натоваренъ съ доброкачественни каменни вжглища. Ето защо, капитанъ-лейтенантъ Дона решилъ да присвои корабътъ, като спомагателенъ такъвъ за „Мьове“, който се нуждаелъ отъ гориво.

За целта на „Corbridge“ били изпратени единъ офицеръ и необходимиятъ брой моряци за обслужването на кораба съ заповѣдъ, да се появи следъ известно време на опредѣлено мѣсто за натоварване на вжглища върху нѣмския корабъ.

Въ следващитѣ дни отъ 11 до 15 януари 1916 год. „Мьове“ срещналъ и потопилъ още три английски товарни кораба съ общо водоизмѣстване 10,731 бр. р. тона.

На 15 януари билъ потопенъ чрезъ артилерийски изстрели товарниятъ корабъ „Ariadne“ съ водоизмѣстване 3,035 тона.

Въ сжщиятъ день билъ спряенъ и провѣренъ 7,800 тонниятъ пѣтнически корабъ „Arram“. Изпратеното за провѣрка отдѣление моряци установило, че на корабътъ се намирали 180 пѣтника и обслуга, сжстояща се отъ 148 човѣка, между които 104 индийци. Въ броятъ на пѣтницитѣ се намирали още: 20 мъже и 3 жени германци като цивилни пленници и 8 военнопленници отъ войсковитѣ части на нѣмската колония „Камерунъ“, които били веднага освободени и приютени върху „Мьове“. Последниятъ взелъ отъ своя страна 54 английски пленници и индийцитѣ.

На британския корабъ било изпратено отдѣление въоръжени моряци подъ командването на мичманъ II р. Бергъ, който билъ назначенъ и за командиръ на „Arram“. Корабътъ получилъ нареждане да следва на известно разстояние задъ „Мьове“, за да приютява обслугитѣ и пѣтницитѣ на следващитѣ, потопени отъ нѣмския кръстосвачъ неприятелски кораби.

„Мьове“, следванъ отъ „Arram“ продължилъ движението си къмъ Канарскитѣ острови.

На следния день привечеръ, на хоризонта билъ забелязалъ димъ. „Arram“ получилъ нареждане да преустанови движението и чака за нова заповѣдъ. Въ сжщото време нѣмскиятъ спом. кръстосвачъ се насочилъ съ пълна скоростъ къмъ забелязанитѣ кълба димъ, които се установило, че произлизатъ отъ голѣмъ корабъ, движещъ се въ северно направление.

Съ настъпване на ноща послед-

ниятъ билъ пресрещнатъ и „Мьове“ запиталъ чрезъ свѣтлиненъ сигналъ, даденъ съ морзовата ламба, за името на пресрещнатия корабъ. Той обаче, преди да съобщи своето име, поискалъ да узнае какъ се именува нѣмскиятъ корабъ. „Мьове“ далъ името на последния потопенъ английски корабъ „Anthon“. Тогава срещнатиятъ корабъ отговорилъ, че се именува „Clan Mactowish“.

Веднага нѣмскиятъ кръстосвачъ подалъ сигналъ корабътъ да преустанови движението, за да бже провѣренъ. Едновременно съ това въ нощната тъмнина свѣтла огненъ снопъ и проецава тънтежътъ на оржейния изстрелъ отъ „Мьове“. Изстреляниятъ снарядъ падналъ предъ носа на „Clan Mactowish“, който, вмѣсто да изпълни заповѣдта, подалъ по радиото сигналъ за помощъ и, промѣнявайки рѣзко посоката на движение, извършилъ опитъ да избѣгне и се скрие въ нощната тъмнина.

Разстоянието между двата кораба било 300 метра. Кап.лейтенантъ Дона далъ заповѣдъ да се открие стрелба и разруши радиостанцията на английския корабъ, който веднага отговорилъ съ оржеенъ огънь. Завързало се кратко и ожесточено сражение.

Върху „Clan Mactowish“ попаднали нѣколко снаряди на разни мѣста върху кораба избухнали пожари, чиито кървавочервени отблясъци се отразявали въ спокойно издигащитѣ се широки вълни на океана. Отъ полученитѣ подъ водолинията гранатни удари, които разкжсали стѣнитѣ на английския корабъ, въ последния навлѣзла вода и той силно се наклонилъ на едната си страна.

За да не се дадатъ излишни жертви, корабътъ прекратилъ стрелбата. Обслугата му била спасена чрезъ спуснатитѣ на вода корабни лодки.

Следъ два часа „Clan Mactowish“ потъналъ и съвършено се изгубилъ подъ водната повърхностъ. Той представлявалъ добъръ ловъ за „Мьове“, тъй като притежавалъ водоизмѣстване 7,384 бр. р. тона и превозвалъ цененъ товаръ отъ Австралия, сжстоящъ се отъ кожи, вълна и гума на стойностъ нѣколко десетки милиона лева.

Върху „Arram“ се намирали 400 души отъ обслугитѣ на потопенитѣ кораби. Командирътъ му, мичманъ II р. Бергъ получилъ заповѣдъ да отведе кораба въ американското пристанище Нюпортъ-Ню. Въ негова подкрепа на „Arram“ се намирали 20 добре въоръжени моряци, а освенъ това, на съответнитѣ мѣста въ разнитѣ помѣщения на кораба били поставени взривни патрони, фитилитѣ на които били въ готовностъ да бждатъ подпалени всѣки мигъ въ случай на необходимостъ.

(Следва)

Куюджуклиевъ



# МОРСКИ ВЕСТИ

## ГЕРМАНСКИТЪ ЗАГУБИ КРАЙ НОРВЕГИЯ

Развилитъ се изненадващи и свѣт-кавични действия на германскитъ войскови, въздушни и морски сили за овладяване крайбрежието на Норвегия, безспорно сж били придружени съ известни загуби, точниятъ размѣръ на които не може да бжде установенъ съ положителностъ.

Съгласно съществуващитъ сведения се установява, че край норвежкитъ брѣгове, отъ противодействието на брѣговата артилерия и британскитъ бойни кораби, на 10 априлъ били потопени тежкиятъ кръстосвачъ „Блюхеръ“ и лекиятъ такъвъ „Карлсруе“.

Кръстосвачътъ „Блюхеръ“ е спуснатъ на вода на 8 юни 1937, а окончателно завършенъ и влѣзаль въ строя презъ 1939 год. Притежава следнитъ данни: Водоизмѣстване 10,000 тона, скоростъ 32 мили, въоръжение: осемъ 203 м.м., дванадесетъ 105 м.м. и дванадесетъ 38 м.м. орджия, дванадесетъ 533 м.м. торпедни тръби и 3 водосамолета.

Кръстосвачътъ „Карлсруе“ е спуснатъ на вода на 8 августъ 1927 г., а влѣзаль въ строя презъ 1930 г., Притежава следнитъ данни: Водоизмѣстване 6,000 тона, скоростъ 32 мили и въоръжение: десетъ 150 мм., шестъ, 88 мм. и осемъ 37 мм. орджия, 4 картечници, дванадесетъ 533 мм. торпедни тръби и 2 самолета. Обслужвалъ се отъ 592 човѣка.

Безспорно, че тая загуба за нѣмския флотъ е значителна, обаче е неизбѣжна при подобни лѣйствия спрямо крайбрежието на една страна защитено отъ брѣгови батарен и минни заграждения.

## НАЙ-ТОПЛИТЪ ПРИСТАНИЩА ВЪ СВѢТА

Безспорно, че пристанищата съ най-топъл климатъ се намиратъ въ тропическитъ области около екватора.

Известно е, че най-топлото море е Червеното, съ което граничи италианската африканска колония Еритрея, чиито главно пристанище Маскау (16° северна ширина) се счита града съ най-топлия климатъ въ свѣта. Срѣдната годишна температура на това пристанище е обикновено 30°30' С (срѣдната дневна на най-топлия месецъ 34°8' С, а срѣдната дневна презъ най-студения месецъ 25°6' С).

Друго пристанище въ Африка притежавашо висока срѣдна годишна

температура се счита пристанището Лоанда въ португалска Ангола (9° южна ширина) съ 37°30' срѣдна годишна температура.

Въ Азия пристанищата съ най-топъл климатъ сж: Мадрасъ (14° сев. шир.) съ срѣдна годишна температура 27°70' С; Сингапуръ (1° сев. шир.), Коломбо (7° сев. шир.) съ 26°80' г. т.), Банкокъ въ Сиамъ (13° сев. шир.) съ срѣдна год. температура 26°70' С.

Въ Европа пристанището съ най-топъл климатъ е Малага съ срѣдната годишна температура 18°80' (срѣдната дневна температура на най-топлия месецъ 26°80' С, а тая на най-студения 12°70' С).

## ДВИЖЕНИЕТО ПРЕЗЪ ПАНАМСКИЯ КАНАЛЪ

Споредъ сведенията дадени отъ управата на Панамския каналъ, миналата година презъ последния сж преминали въ дветъ направления всичко 5903 търговски кораба (срѣдно по 16 на день) съ общо водоизмѣстване 27,867,000 тона.

По отношение народността на корабитъ, първо мѣсто заема Америка, следвана отъ Англия, Норвегия, Япония и Германия.

Следващитъ цифри установяватъ движението презъ Панамския каналъ въ последнитъ нѣколко години:

|           |                 |
|-----------|-----------------|
| 1929 год. | 30 353,000 тона |
| 1930      | 29,261,000      |
| 1032      | 22,636,000      |
| 1934      | 28,971,000      |
| 1935      | 26,797,000      |
| 1937      | 28,560,000      |
| 1938      | 27,949,000      |
| 1939      | 27,867,000      |

Нямалението на общия тонажъ преминали кораби презъ миналата спрямо тая въ 1938 год. се дължи главно на ограничение корабното движение между Америка и Далечния изтокъ.

Движението на корабитъ отъ източнитъ брѣгове на Америка презъ канала въ западно направление отбелязва намаление отъ 18°5 до сто, а въ обратна посока, отъ Тихия океанъ къмъ изтокъ тсва намаление достига дори 35 на сто. За смѣтка на това намаление, корабното съобщение отъ западна Канада презъ канала къмъ Европа, отбелязва значително покачване възлизащо 48 на сто.

Отъ западна Канада за Европа се пренасятъ главно пшеница и дървенъ строителенъ материалъ предимно канадски боръ и бѣло кедрово дърво.

## КОРАБОПЛАВАНЕТО ПРЕЗЪ УСТИЕТО НА ДУНАВА

Съгласно помѣстениитъ въ чуждестранния печатъ данни за 1939 год. се установява, че презъ Сулинския ржавъ на главната плавателна артерия за Срѣдна Европа, рѣка Дунавъ, сж преминали разни търговски кораби съ общо водоизмѣстване 1,040,000 бр. р. тона. Отъ тия кораби първо мѣсто заематъ италианскитъ съ общо водоизмѣстване 343,000 бр. р. тона, следвани отъ гръцкитъ кораби съ 208,000, ромжнскитъ съ 199,500 и английскитъ възлизащи на 113,500 бр. р. тона.

Срѣдното месечно водоизмѣстване на корабитъ преминали устието на Дунава презъ месецъ юли било 115,500, а презъ септември, поради започването военнитъ действия спаднало на 54,9000 бр. р. тона. Презъ декември това движение на кораби отбелязва наново покачване и достига 102,000 тона.

Общото количество на превозенитъ презъ Сулина товари възлиза на 1,380,000 тона, отъ които 1,100,000 зърнени храни и 264,000 дървенъ строителенъ материалъ.

## НОВА ПРИДОБИВКА ЗА РОДНОТО РИБОЛОВСТВО

На 9 априлъ въ 16 часа, въ корабостроителницата на кооперация „Нептунъ“—Варна, се състоя скромно тържество, въ което, следъ обичайния водосветъ се спуснаха на вода новопостроенитъ рибарски моторни корабчета „Дръзки“ „Летящи“ и „Шумни“.

Постройката на тритъ риболовни корабчета започнала презъ 1939 г. Тѣ притежаватъ водоизмѣстване по 12 тона и мотори съ мощностъ 30—36 конски сили.

Макаръ и твърде малки по размѣръ, моторнитъ ладки все пакъ съставляватъ придобивка за родното корабоплаване и риболовство.

Корабчетата сж притежание на кооперацията „Нептунъ“ и сж нарочно построени и пригодени за риболовъ и ловидба на делфини.

Съ тия три моторни лодки, броятъ на корабчетата, притежание на кооперация „Нептунъ“ се увеличава на седемъ. Тая малка флотилия подпомага значително развитието, както на риболова, така и ловидбата на делфини въ нашитъ води.



## РУСЕНСКИЯТЪ „ЯХТЪ КЛУБЪ“

По благородниятъ починъ на група русенски граждани, предимно младежи, въ 1931 г. се основалъ „Яхтъ клубъ“ — Русе, имащъ за целъ създаването на условия и удобства за засилване на водния спортъ, пропагандиране същия всрѣдъ русенската младежъ и насаждане въ последната привързаностъ и обичъ къмъ Дунава и родното море.

Въпреки тежките условия на следвоенния живоѣ, клубътъ развилъ похвална дейностъ, като привлѣкалъ за спортуване въ тихитѣ води на Дунава множество младежи и възрастни граждани, създавайки имъ най-благоприятни условия за използване яркото слънце, прохладната вода и чистиятъ въздухъ за закрепване на своето здраве и бодъръ духъ, и развиващъ въ своитѣ сърдца чувството на любовъ къмъ Дунава.



**Петъръ х. Стойковъ**

Основателъ на „Яхтъ-клубъ“ въ гр. Русе. Собственикъ на моторната лодка „Летяща нимфа“, която подарява на Дунавската на Н. В. флотилия

торъ за обслужване на клубния пристанъ, съответния брой плетени столове и маси, както и друга по-жестина. Този имотъ на клуба възлиза на 160.000 лева.

По настоящемъ при клуба се намиратъ 30 спортни лодки.

Споредъ записванията въ нарочната за целта книга се установява, че общиятъ годишенъ брой на излѣзлитѣ за спортуване по Дунава лодки възлиза на 700 съ облуги 1,800 души мъже и жени.



**Стефанъ Г. Станевъ**

Единъ отъ основателитѣ на „Яхтъ клубъ“. Собственикъ на моторната лодка „Летяща нимфа“, която е поднесена въ даръ на Дунавската на Н. В. флотилия

Една отъ първитѣ грижи на клуба била да пристѣпи къмъ изграждане на клубно помѣщение, като първоначално била стѣкмена малка дѣсчена постройка, служеща за запазване съоръженията на спортнитѣ лодки. Въ 1934 год. обаче, съ събранитѣ отъ членоветѣ срдства била изградена въ района на Русенското пристанище, върху площъ отъ 70 кв. метра, непосредствено до брѣга на Дунава, модерна двукатна желѣзобетонна постройка. Последната се състои отъ салонъ, канцелария, стѣлбище и две тераси. Обзаведена е съ 32 голѣми шкафа за пазене на облѣклото, два душа (мжжи и дамски), водно и електрическо съоръжение, фаръ-прожек-

По отношение на своята организация, клубътъ се отличава съ голѣмата си стегнатостъ и дисциплина, позволяващи да развие благоприятната и успѣшна дейностъ, както между членоветѣ на клуба, така и срѣдъ обществото. Клубътъ, всѣкога билъ въ услуга на любителитѣ на водния спортъ и на другитѣ спортни организации, като проявявалъ особена отзивчивостъ къмъ спортнитѣ дейности, които всячески насърчавалъ. Не сж минали състезания по Дунава безъ членоветѣ на „Яхтъ клубъ“ да не сж взели участие. Първенцитѣ състезатели всѣкога сж получавали скжпи отличия и награди.

Предвидъ събитията които смущаваха мира въ Европа, нѣкои отъ членоветѣ на клуба, водими отъ високи родолюбиви чувства, поднесо-



**Вѣнцеславъ Милче**

Единъ отъ основателитѣ на русенския „Яхтъ клубъ“. Още отъ малкъ предаденъ на водния спортъ. Притежателъ, заедно съ останалитѣ трима другари на „Летящата нимфа“, която подарява на Дунавската на Н. В. флотилия

ха въ даръ на Дунавската на Н. В. флотилия собственната си моторна лодка „Летяща нимфа“.

Преценявайки добре важноста на съвременната обстановка, тѣ сж готовностъ подпомогнаха родния флотъ съ едно съобщително срдство, а съ това изпълниха още единъ дългъ къмъ родината.

Русенскиятъ „Яхтъ клубъ“ се отличава съ благородството на своитѣ членове, строгата имъ дисциплина и високъ духъ, качества, които сж надеждно указание, че и въ бъдеще управата и членоветѣ ще продължатъ ценната си дейностъ за развитието на водния спортъ.



**Драгомиръ Ст. Балановъ**

Основателъ на „Яхтъ клубъ“. Притежавалъ е последователно: гребна лодка, русалка, лодка съ извънбортенъ моторъ, а заедно съ своитѣ другари и на „Летящата нимфа“, която подарява на Дунавската на Н. В. флотилия

## СВЕДЕНИЯ ЗА ЧУЖДИТЕ ФЛОТИ

### Испания

Следъ победата на Франко испанското правителство полага голѣми грижи за бързата постройка на нови бойни кораби и увеличение морската мощь на Испания.

Споредъ сведенията отбелязани въ чуждостранния печатъ, изработена била нарочна корабостроителна програма включваща постройката на следнитѣ кораби: четири 35,000 тонни линейни кораби, 14 кръстосвача съ водоизмѣстване по 15,000 тона, 18 флотиловодача и 14 подводника.

Като се вземе предвидъ приблизителното водоизмѣстване на всѣки флотиловодачъ 2,000 тона и на всѣки подводникъ 1,000 тона, общото водоизмѣстване на предвиденитѣ за строежъ 50 кораба възлиза на 400,000 тона.

Споредъ други сведения, общото водоизмѣстване на бойнитѣ единици, които ще бждатъ заложени въ постройка възлиза на 225,000 тона, което вѣроятно ще съставлява и самата действителностъ.

Генералъ Франко отхвърлилъ всички предложения на чуждестраннитѣ корабостроителници и решилъ корабитѣ да бждатъ построени въ испанскитѣ корабостроителници въ Картагена и Елъ Фероль. Така сжщо и постройката на корабнитѣ орждия била възложена на собствениѣ орждейни фабрики.

Морската корабостроителница Морелъ въ настояще време се подобрява и разширява. Въ последната сж извършени предварителнитѣ приготовления за залагането въ строежъ на първитѣ кораби отъ строителната програма.

Къмъ 1 януари 1940 г. испанскитѣ флотъ ималъ следниятъ съставъ: шестъ кръстосвача съ водоизмѣстване 41,971 тона, двадесетъ изтрѣбителя отъ които „Цеута“, „Мелипла“, „Хуеска“ и „Теруелъ“, сж купени въ последно време отъ италианския флотъ; деветъ подводника отъ които „Генералъ Санджурджо“ и „Генералъ Молла“ сжщо така сж купени отъ Италия;

Четири минопоставача съ общо водоизмѣстване 8,400 тона; тринадесетъ канонерки и 24 спомагателни кораба.

Въ началото на настоящата година въ постройка се намирили изтрѣбителитѣ „Алава“ и „Линтерсъ“ притежаващи водоизмѣстване 1536 тона, скоростъ 38 мили и въоръжение: четири 120 мм. орждия и осемъ 533 мм. торпедни трѣби. Сжщо и тритѣ подводника отъ вида на „Д 1“ съ чадводно водоизмѣстване 1050 тона, скоростъ 20.5 мили, едно 102 мм. орджие, 2 картечниции шестъ 533 мм. торпедни трѣби.

Следъ превземането на Картагена

отъ националнитѣ войски, въ корабостроителницата се намирили въ постройка 6 подводника, въ тѣхния брой вѣроятно и отбелязанитѣ 3 подводника отъ вида на „Д 1“.

На 1 януари настоящата година личниятъ съставъ на испанския флотъ се състоялъ отъ 950 офицера, 1350 подофицера и 20,000 моряка.

### Русия

Морскитѣ сили на Русия сж разпредѣлени въ района на Балтийско и Северното ледовито море, Далечния изтокъ и Черно море.

Даннитѣ за новопостроенитѣ бойни кораби и строящитѣ се такива, споредъ съществуващитѣ нарѣчници за свѣтовнитѣ флоти не сж достатъчно пълни, тѣй като всички сведения относно корабитѣ на Русия грижливо се пазятъ отъ последната въ пълна тайна.

Къмъ 1 януари 1940 год. съставътъ на руския боенъ флотъ билъ следния:

Въ Далечния изтокъ въ главното срѣдище Владивостокъ Русия разполага съ 58 подводника, данни за които липсватъ; 8 миночистача съ водоизмѣстване по 500 тона, скоростъ 18 мили едно 100 мм. и две 45 мм. орждия; два стражни кораба съ водоизмѣстване по 810 тона, скоростъ 20 мили и три 102 мм. орджие; 30 торпедни лодки и 4 други спомагателни кораба.

Освенъ тия кораби въ Амуръ се намиратъ още 11 рѣчни монитора, отъ които петъ отъ вида на „Красни Востокъ“ притежаващи водоизмѣстване по 950 тона, скоростъ 11 мили и въоръжени съ осемъ 120 мм. и три 75 мм. орждия и 7 картечниции. По настоящемъ тѣ се считатъ за най голѣмитѣ и силно въоръжени рѣчни монитори въ свѣта.

Въ Балтийското и Северното ледовито морета Русия притежава най голѣмата частъ отъ своитѣ морски сили състоящи се отъ: двата линейни кораба „Октомврийская Революция“ и „Маратъ“ притежаващи водоизмѣстване по 23,300 тона, скоростъ 23 мили и главно въоръжение: дванадесетъ 305 мм. шеснадесетъ 120 мм. и шестъ 75 мм. орждия, 8 картечниции, 4 торпедни трѣби и единъ водосамолетъ; двата кръстосвача „Максимъ Горки“ и „Кировъ“ съ водоизмѣстване 8000 тона, скоростъ 33 мили, деветъ 180 мм. и четири 102 мм. орждия, шестъ торпедни трѣби и два водосамолета; лекитѣ кръстосвачъ „Аврора“, минопоставачътъ „Марти“ носящъ 300 заградни мини; два флотиловодача отъ типа на „Ленинградъ“ съ водоизмѣстване 2,895 тона, скоростъ 35 мили; 25 изтрѣбителя, 14 торпедносеца, 72 подводника, 3 минопос-

вача, 13 миночистача, 8 стражни кораба, 60 торпедни лодки и 10 други спомагателни кораба.

Въ Черно море се намиратъ следнитѣ бойни кораби: линейниятъ корабъ „Парижская коммунa“, самолетоносачътъ „Сталинъ“ съ водоизмѣстване 9,000 тона и скоростъ 30 мили; кръстосвачътъ „Красний Кавказъ“; три кръстосвача: „Червена Украина“, „Прсфинтернъ“ и „Коминтернъ“; 3 флотиловодача отъ вида на „Ташкентъ“, шестъ изтрѣбителя, 30 подводника, 5 минопоставача и 30 торпедни лодки.

Освенъ тия кораби въ Каспийско море Русия притежава 5 канонерки.

### Унгария

На Дунава Унгария притежава малъкъ рѣченъ флотъ състоящъ се отъ 14 кораба съ общо водоизмѣстване 1669 тона. Отъ тия кораби 6 сж стражни съ водоизмѣстване по 140 тона.

Макаръ и твърде малъкъ въ сравнение съ флота на другитѣ дунавски държави, унгарскитѣ флотъ превишава десеторно нашитѣ рѣчни сили на Дунава.

### Норвегия

Известни сж развититѣ се въ последно време действия на воюващитѣ страни въ териториалнитѣ води на Норвегия и самото крайбрежие на Скандинавската държава.

Разполагаемитѣ морски сили на Норвегия не сж били достатъчно мощни за да се противопоставятъ както срещу действията на британскитѣ бойни кораби, така и спрямо стоварването на десантъ и завземането отъ германскитѣ войски на различни укрепени мѣста по норвежкото крайбрежие.

Къмъ 1 януари 1940 год. Норвегия притежавала следнитѣ бойни кораби:

Четири брснирани кораба за брѣгова отбрана съ общо водоизмѣстване 14,050 тона. Корабитѣ сж въоръжени съ по две 210 мм., шестъ 152 мм. и 10 по малко калибрени орждия. Развиватъ скоростъ 17 мили;

Два бързоходни минопоставача, побирещи съответно 250 и 200 заградни мини и притежаващи скоростъ 22 мили;

Шестъ изтрѣбителя съ общо водоизмѣстване 3,174 тона;

Три торпедоносеца, деветъ подводника, деветъ минопоставача, 22 малки торпедоносеца, 1 торпедна лодка и 7 други спомагателни кораба.

Въ началото на годината се намирили въ постройка: петъ изтрѣбителя и два минопоставача.

Къмъ началото на априлъ Норвегия притежавала въ строя всичко 49 кораба съ общо водоизмѣстване 29,271 тона, а въ постройка седемъ, съ общо водоизмѣстване 4,870 тона.



# СТРАНИЦА ЗА МЛАДИТЪ

## ХРИСТОФОРЪ КОЛУМБЪ

(Продължение от брой 134)

Единствен севилският корабоводачъ Педро Ледесма се решил да премине тая п'неста преграда. Борейки се съ вълнитѣ, управляваната съ вещина лодка успѣла невредима да премине плитковината и плавайки въ тихитѣ води на залива, се насочила къмъ колонията.

Следъ като билъ известенъ за извършенитѣ отъ туземцитѣ ожесточени нападения върху колонията, Колумбъ решилъ да прибере всички испанци обратно на корабитѣ, за което далъ и съответнитѣ нареждания.

Съ голѣми усилия колониститѣ успѣли да пренесатъ останалитѣ още товари и да се завърнатъ на корабитѣ, които въ последнитѣ дни на априлъ вдигнали котва и се отправили по обратния пътъ за островъ Еспаньола.

Достигайки Порто Белло, Колумбъ билъ принуденъ да изостави единъ отъ своитѣ кораби, който билъ съвършено прояденъ отъ червеитѣ дързеди и по-нататъшното му използване било невъзможно и опасно. Обслужитѣ били разпределени по останалитѣ два кораба.

На 30 май 1503 год. мореплавателтъ достигналъ брѣговетѣ на о-въ Куба, гдето заповѣдалъ корабитѣ да се закотвятъ, за да даде починка на изтощената услуга и се снабди съ възможнитѣ хранителни припаси отъ сушата, тъй като гладътъ отъ дълго време измичвалъ испанцитѣ.

Появилата се обаче силна буря и голѣмо вълнение, не позволявали сношението съ брѣга. Шестъ денонощия корабитѣ били непрестанно заливани отъ грамаднитѣ вълни и едва устоявали на силния напоръ на стихийния вѣтъръ. Котвенитѣ вериги се скъсали, а резервнитѣ котви едва задържали корабитѣ.

Следъ стихване на бурята, корабитѣ внимателно продължили движението на изтокъ, покрай брѣговетѣ на острова.

Двата кораба едва се държали на повърхността. Поради съществуващитѣ многобройни отвори, причинени отъ червеитѣ въ корабнитѣ стени, презъ последнитѣ непрестанно навлизала вода, която изпълвала корабнитѣ помѣщения. Борбата срещу нахлуващата вода била извънредно тежка. Посрѣдствомъ ръчниятѣ помпи, ведре и други съдове, моряцитѣ едва успѣвали да извърлятъ събиращата се въ вътрешно-

стѣта на корабитѣ вода. Последнитѣ постоянно се намирили подъ заплахата отъ потъване.

Едва на 23 юни 1503 год. корабитѣ благополучно достигнали о-въ Ямайка, гдето хвърлили котва въ залива Пуерто-Буоно (Сухиятъ заливъ), обаче, ненамирайки въ последния хранителни припаси и вода за пиене, на следния денъ се отправили и достигнали естественото пристанище Санъ-Глория.

Въ това пристанище мореплавателтъ билъ принуденъ умишлено да засѣдне своитѣ потъващи вече кораби, което било извършено последователно на 23 юни и 12 августъ върху пѣсѣчна плитковина.

Корабитѣ застанали единъ до другъ, напълнили се съ вода и сѣднали съ грѣбнацитѣ си на плиткото морско дъно. Надъ водната повърхност останали да стърчатъ палубитѣ и горнитѣ части на корабитѣ които, за да не се катурнатъ и легнатъ на една та сѣ страна, помежду си били съединени съ дървени греди и свързани съ вързала.

Върху кърмитѣ на корабитѣ испанцитѣ устроили жилищнитѣ си помѣщения, а на носоветѣ, които били насочени къмъ брѣга, съградили защитни кули за отбрана срещу вѣроятното нападение отъ туземнитѣ племена.

Колумбъ билъ особено загриженъ относно прехраната на своитѣ хора. Останалитѣ въ твърде ограничено количество хранителни припаси, следъ засѣдането на корабитѣ и напълване долнитѣ помѣщения съ вода, били окончателно развалени и съвършено негодни за употреба. Действително, отъ сѣседнитѣ туземни племена испанцитѣ успѣли да получатъ известно количество храни съ които удовлетворили своя гладъ, обаче следъ кратко време доставката била прекратена, поради изчерпването на запаситѣ.

За осигуряване съществуването на пжтешественицитѣ, наложило се да бждатъ изпратени доброволци за търсене на храна и въ другитѣ части на острова.

За целта билъ изпратенъ Диего Мендецъ съ трима моряка, които взели съ себе си товаръ отъ различни дребни вещи, необходими за размиѣна съ туземцитѣ, срещу доставенитѣ отъ последнитѣ хранителни продукти.

Благодарение на своята предприемчивостъ и съобразителностъ, въ непродължително време Мендецъ успѣлъ да намѣри и получи храна, която изпратилъ последователно на испанцитѣ чрезъ тримата моряци, съ поръчение, да бждатъ изработени разни игралки, въ замѣна на които било възможно да се получатъ достатъчно хранителни припаси.

Моряцитѣ единъ следъ други се завърнали обратно, носейки възможния п'ленъ товаръ разни храни. Мендецъ, макаръ и останалъ самъ, смѣло продължилъ обхождането на острова като достигналъ източния му брѣгъ, гдето срещналъ и се сприятелилъ съ водача на едно голѣмо племе. Последниятъ се съгласилъ да му даде лодка съ гребци.

Натоварвайки на лодката събраната храна и движейки се на западъ покрай брѣговетѣ на Ямайка, Мендецъ скоро достигналъ залива въ който се намирили корабитѣ на Колумба. Съ тая си дейностъ той благополучно изпълнилъ възложената му задача. Испанцитѣ се запасили за известно време съ добра и прѣсна храна.

Оставянето обаче на корабокрушенцитѣ въ това положение, далечъ отъ отечеството и останалия Свѣтъ и лишени отъ възможността да се завърнатъ обратно въ своята родина, не могло да продължи дълго време. Следвало да се намѣрятъ срѣдства и начинъ за достигане островъ Еспаньола отгдето да се иска съответната помощ.

Събирайки обслужитѣ Колумбъ съобщилъ, че сж необходимими доброволци, които да отнесатъ писмо до управителя на колонията въ Еспаньола съ молба, за изпращането на кораби за спасяване намиращитѣ се въ бедствено положение испанци. Никой не пожелалъ обаче да проплава дългото разстояние между двата острова и се впусне въ опасната пжтешествие съ подобна малка лодка, заплашена всѣки мигъ да бжде погълната отъ грамаднитѣ морски вълни.

Съзнавайки безизходното положение въ което се намирили испанцитѣ, единственъ Диего Мендецъ проявилъ смѣлостъ и решилъ да извърши опасното пжтуване до островъ Еспаньола.

(Следва)

Куюджуклиевъ



Сградата на русенския „Яхт-клуб“ (сведения на 9 стр.)

## 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.**

Въздухоопръснителни инсталации и хладилни инсталации.