

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЕ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

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

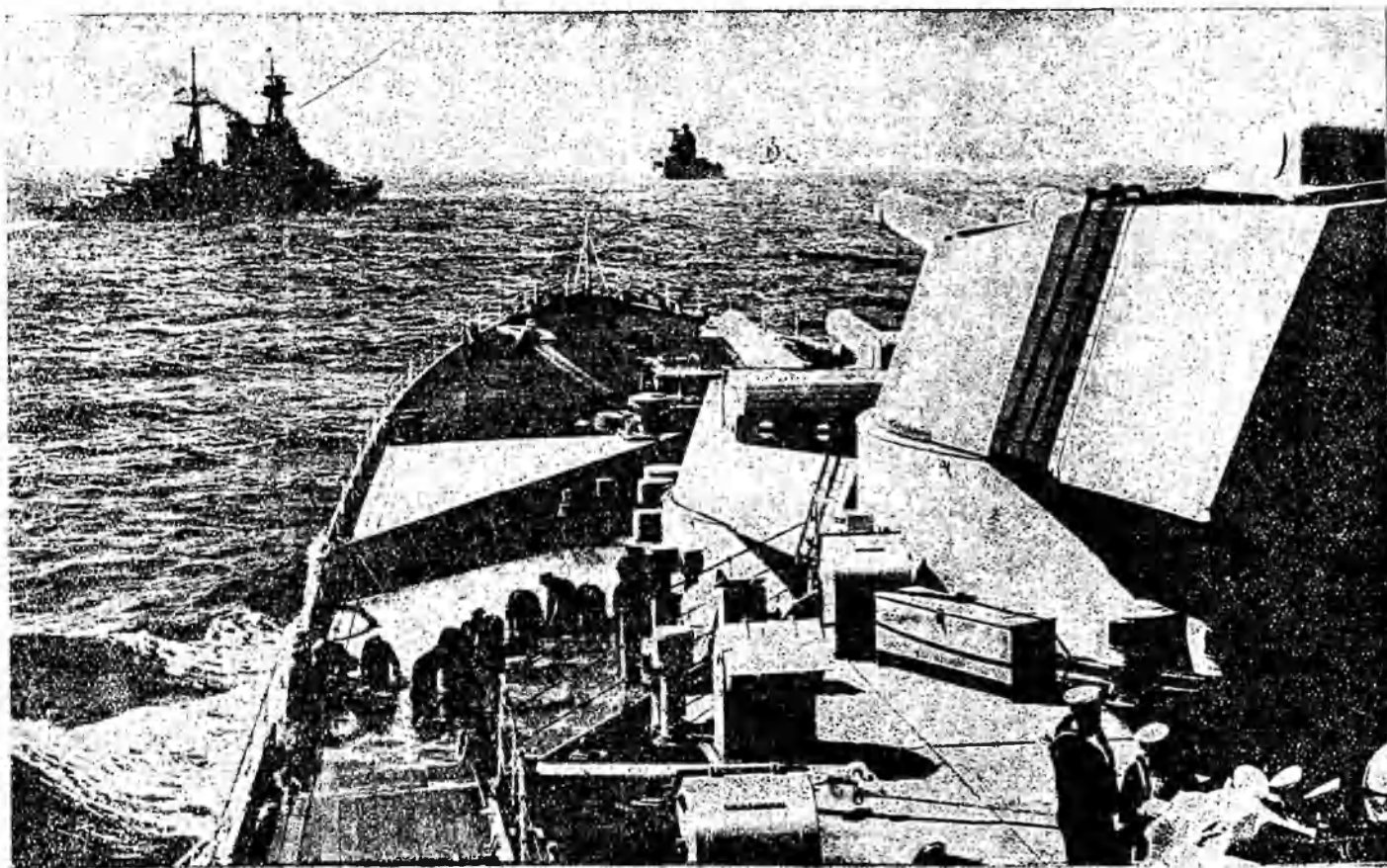
ДРУЖЕДМИЧНИКЪ ЗА МОРИКА ПРОСВЕТА И ОБНОВА
ДЪЖКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Година VI.

Варна, 1. Юли 1940 год.

Брой 140.

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



Ескадра линейни кораби въ открито море

КОЛОНА ЗА ЧЕТЦИТЪ

На свещ. А. Джаневъ—Пазарджикъ, относно торпед кораби.

На зададенитъ множество въпроси, естествено, че ще отговоримъ по редъ, обаче, поради малкото разполагаемо въ колоната за четцитъ мѣсто, уредничесвото на вестника е принудено да даде само възможнитъ най кратки сведения.

Най малкитъ и леки бойни кораби, които иматъ за главно оръжие торпедото се наричатъ съ общото име торпедни кораби.

Въ зависимостъ на водоизмѣстването и начинътъ на действие, торпеднитъ кораби се раздѣлятъ на флотиловодачи, изстрѣбители, торпедоносци, подводници и торпедни лодки.

Флотиловодачитъ сж най голѣмитъ торпедни кораби, притежаващи водоизмѣстване надъ 2,000 тона. Иматъ назначение да покровителствуватъ атакитъ на изстрѣбителитъ и торпедоносцитъ.

Изстрѣбителитъ представляватъ усъвършенстванъ видъ торпедоносци съ предназначение да атакуватъ голѣмитъ бойни кораби, а освенъ това, превъзхождатъ по сила и скоростъ обикновенитъ торпедни кораби и сж въ състояние да отбиятъ атаката на торпедоноснитъ флотилии, като ги пресрещнатъ, догонятъ и унищожатъ съ своята артилерия.

Затова се наричатъ изстрѣбители на торпедоносци или за по-кратко — изстрѣбители.

Торпедоносцитъ, използвайки голѣмата си скоростъ се впусчатъ въ атака на вражескитъ главни сили въ най сѣдбоносния моментъ на дневния бой, за да решатъ изхода отъ сражението или облекчатъ тежкото положение на собственитъ сили; Тѣ охраняватъ главното ядро на бойния флотъ или ескадритъ които придружаватъ отъ действията на неприятелскитъ торпедоносци, подводници и торпедни лодки. Освенъ това, торпедоносцитъ успѣшно действатъ главно нощно време.

Подводницитъ сж кораби, които най-вече използватъ принципа на изненадата, и за които се открива широко поле на действие. Тѣхното назначение и резултатна употреба, както въ миналата, така и въ настоящата войни е известно.

Торпеднитъ лодки сж най-малкитъ бойни корабчета, притежаващи мощно сръдство за борба на море — торпедото. Както при недобра видимость, нощно време, така и презъ деня, торпеднитъ лодки, поради голѣмата си скоростъ действатъ масово и свѣткавично и представляватъ малка, трудно уязвима цель.

КАЛЕНДАРЪ НА
„МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“

— На 21 юни 1917 год. българскитъ самолети, макаръ и малко на брой, смѣло атакували и обсипали съ бомби градоветъ Сулина и Вилковъ, тѣхнитъ пристанища, каналитъ при устието на Дунава и плаващитъ по тѣхъ или стоящи на котва неприятелски кораби.

До края на войната, нашитъ водосамолети действували главно въ областта на дунавскитъ устия, като многократно сж атакували градоветъ Сулина, Вилковъ, Исмаилъ и други селища, кждето били съсрѣдоточени неприятелскитъ войски, складове и батареи.

Нашитъ водосамолети непрестанно следяли за движението на противниковитъ бойни и търговски кораби и често ги обсипвали съ своитъ бомби.

При тия си действия, водосамолетитъ всѣкога срѣщали силниятъ отпоръ на неприятелската противосамолетна артилерия, но въпрѣки това, макаръ и много пжти олучени отъ кжсоветъ на разпрѣскащитъ се въ въздуха гранати, напълно успѣшно сж изпълнявали възложениитъ имъ трудни задачи.

Изобщо, презъ цѣлата война, водосамолетитъ отлично изпълнили своето назначение като разузнавачи и твърде успѣшно съдействали, както на флота и брѣговитъ части при отбраната на нашитъ брѣгове, така и на войскитъ, които при настѣплението въ Добруджа се движели близо до морето.

— На 21 юни 1919 год. интернираниятъ въ Скапа Флоу, съгласно условията на примирието германския флотъ билъ неочаквано потопенъ отъ собственитъ си обслуги, съ което се осуетила възможността нѣмскитъ бойни кораби да бждатъ използвани отъ държавитъ — победителки. Нѣмскиятъ флотъ тогава билъ командванъ отъ адмиралъ Ройтеръ.

— Много пжти презъ време на продължителнитъ Англо-Холандски войни, английскиятъ флотъ е изпадалъ въ твърде затруднено и сѣдбоносно положение.

Така на 24 юни 1667 год. британскитъ морски сили, следъ предварителнитъ и ожесточени действия на предвождания отъ адмиралъ Ройтеръ холандски флотъ, били разбити и напълно блокирани въ устието на р. Темза.

Сжщиятъ день холандскитъ морски сили започнали усилената и безогледна бомбардировка на английскитъ брѣгове, около устието на голѣмата рѣка.

ПОЩА

Редакцията благодари за следнитъ получени дарения:

1. Отъ дружеството на запаснитъ офиц. — Варна 100 лв.
2. Ботю и Василъ Парашкевови — Габрово . . 100 лв.
3. Т. Атанасовъ — София 100 лв.
4. Огъ служащитъ при Пристан. работилн. — Варна 66 лв.
5. Ц. Стоевъ — гара Мездра 50 лв.
6. Сим. Кировъ — с. Веселинъ, Варненско . . . 50 лв.
7. К. Ил. Тръпчевъ — Варна 50 лв.
8. Сава Христовъ — мина Перникъ 50 лв.
9. Петъръ Къртевски — мина Перникъ 50 лв.
10. Михаилъ Панчевъ — мина Перникъ 50 лв.
11. Д. Стоиловъ — Кюстендилъ 50 лв.
12. Георги Савовъ — Варна 30 лв.
13. П. Поповъ — с. Брѣстоуецъ, Бургаско . . . 30 лв.
14. С. Недевъ, Царъ Крумъ — Преславско . . . 30 лв.
15. Б. Д. Вълчевъ — Варна 30 лв.
16. Мих. Д. Матевъ — Варна 20 лв.
17. Конда Стаматовъ — с. Старо Орѣхово 20 лв.
18. Ат. Пешевъ — Сливенъ 20 лв.
19. Петъръ Юр. Таневъ — с. Маслово, Софийско 20 лв.
20. П. А. Илиевъ — София 20 лв.
21. Олив. Георгиевъ, Варна 15 лв.
22. Студентско Академ. Дво — София 10 лв.
23. Ганчо П. Недѣлчевъ — Г. Джумая 10 лв.
24. Симо Върбановъ Славчевъ — София 10 лв.
25. Георги Юрдановъ Павловъ — София 10 лв.
26. К. Тоневъ — Бургасъ 10 лв.
27. М. Дюлгеровъ — Бургасъ 10 лв.
28. Димитъръ П. Петровски с. Кнежа, Орѣховско 10 лв.
29. Вълчо П. Бърдаревъ — с. Бреница, Б. Слатинско 10 лв.
30. Дичо Стояновъ — Ловечъ 10 лв.
31. Р. Анастасовъ — Ловечъ 10 лв.

(следва)

— По липса на мѣсто въ колоната „Поша“ редакцията нѣма възможностъ да напечата своевременно имената на всички дарители.

Поради голѣмиятъ тиражъ на вестника и увеличение на необходимитъ материали и сръдства за списването му, уредничесвото съжелява, че по настоящемъ се намира въ невъзмсжностъ да удовлетвори искането на многобройнитъ си нови четци, желающи да получаватъ двуседмичника. Това ще бжде извършено при първа възможностъ.

ОРГАНИЗАЦИЯ, ТОЧНОСТЪ И ПРЕДВИДЛИВОСТЪ

Развилитъ се въ последно време свѣтовни събития установиха съ голѣма яснота и убедителностъ, че наредъ съ високиятъ борчески духъ и достатъчната материална мощъ, за благополучното и резултатно изпълнение на предначертаната задача и постигане на победата, необходимо е народитъ да притежаватъ и съответната добра организация, точностъ и предвидливостъ въ провеждане на действията.

Вѣрно е, че за всѣки успѣхъ, намиращиятъ се на предна линия боецъ трѣбва да притежава силенъ и несломимъ борчески духъ, желѣзна дисциплина и да бжде ръководенъ отъ дейно командване, обаче сжшо така е вѣрно, че бойцитъ ще бждатъ значително възпрепятствани въ своитъ устремни напредвания, ако липсва съответната организация и точностъ за навременото попълване изразходванитъ въ боя запаси и доставянето на всичко необходимо за живота и действията на войскитъ.

Смѣло може да се подчертае, че главенъ дѣлъ въ постигнатитъ

отъ германскитъ войски победи иматъ предвидливостъта, точностъта и удивителната организация на непрекъснатиятъ подвозъ на материали отъ складоветъ въ страната по дългитъ снабдителни пѣтища къмъ преднитъ бойни линии, а сжшо и навремениятъ обратенъ отвозъ на всичко излишно, което би съставлявало грижа и тежестъ на войскитъ и би затруднило значително тѣхната свобода на действие.

Попълването на тоя грамаденъ разходъ отъ припаси се извършва чрезъ надеждния подвозъ, както отъ срѣдищата на воюващата държава, така и отъ първоизточникитъ на материалитъ въ близкитъ и далечни страни, предимно чрезъ воднитъ пѣтища, което обстоятелство изисква наличието на достатъченъ брой кораби и плавателни срѣдства.

Развитието на двубоя между великитъ сили наложи оживеното корабоплаване въ Черно и Срѣдиземно морета, въ което взеха участие и малкото наши търговски кораби.

Намѣсата на Италия въ войната увеличи зна-

чително и корабното движение по Дунава, по който широкъ и важенъ воденъ пѣтъ въ настоящо време се извършва голѣма частъ отъ подвоза на необходимитъ за държавитъ въ Срѣдна Европа различни припаси и първични материали.

Тия обстоятелства подчертахъ голѣмото значение на търговския флотъ и последицата отъ липсата на предвидливостъ и не навреме положенитъ усилия за набавянето на български рѣчни кораби и плавателни превозни сѣдове за използване по важната снабдителна артерия, отъ превознитъ такси на които срѣдства държавното съкровище би получило значителни приходи.

Организацията, точността и предвидливостъта следователно сж качества, които следва да се придобиятъ отъ трудолюбивия български народъ и които, наредъ съ високия борчески духъ, храбростъта и издържливостъта на българина, ще подпомогнатъ значително усилията за културното, стопанско и народностно преуспѣване на нашето Отечество.

МОРСКА МИСЪЛ

ЗНАЧЕНИЕТО НА ПОДВОДНИЦИТЪ

Знайно е, че при боинитъ действия голѣмъ дѣлъ въ победата има широкото използване принципа на изненадата.

Последната, поради своята неоскаваностъ, всѣкога отнема възможността за своевременното откриване намѣренята на противника и готовността на силитъ за отбивене внезапнитъ вражески удари.

Невидимото, неизвестното и неочакваното всѣкога представлява най-голѣмото, най-опасно и мощно сръдство за резултатни действия.

Най-силенъ и опасенъ е невидимиятъ врагъ, поради което се поражда и стремежътъ на различнитъ държави за ревнивото пазене въ тайна на изнамѣренитъ и създадени нови сръдства за борба.

Отъ бойнитъ кораби, подводникътъ е единствениятъ, който въ последно време поради изключителното използване изненадата и внезапнитъ действия, придоби голѣмо значение въ морската война.

Следствие съ своята невидимостъ, скритостъ и неуязвимостъ въ морскитъ дълбочини, гдето се движи и дебне своята жертва, подводникътъ се характеризира като ново и мощно сръдство за борба на море, намаляващо силата на голѣмитъ надводни бойни кораби и оспорващо имъ владението на обширнитъ океани и морета.

Военно-морската история подчертава напълно ясно огромното значение, което подводниците иматъ за безопасността на презморскитъ пътища.

Безпощадната подводна война и многобройнитъ примѣри на смѣли действия отъ германскитъ и английски подводници презъ Свѣтовната и настоящата войни, безспорно сж очевидно доказателство за голѣмата стойностъ на тоя родъ оружје за войната на море.

Прѣценявайки значението на подводния флотъ, Англия на нѣколко пѣти следъ Свѣтовната война повдигна настойчиво въпроса за ограничение и пълното отстранение на подводника. Обаче, както въ Вашингтонската морска конференция презъ 1922 год. и свиканитъ такива въ Лондонъ презъ 1930, 1932 и 1936 год. за ограничение на морскитъ въоръжения, предявенитъ отъ Англия предложения за окончателното премахване или ограничение общиятъ тонажъ на подводниците, нѣмаха почти никакви резултати. Постигнатата спогодба, относно хуманитарното водене на подводната война и нарочнитъ клаузи за командиритъ на подводнитъ кораби, ограничаващи използването и дейността на подводниците, не бѣ ратифицирана отъ договорящитъ страни Франция и Италия, които за сигурната отбрана на своитъ граници и защитата на морскитъ си интереси възлагаха голѣми надежди на подводния си флотъ.

Това обстоятелство наложи усилената постройка, както отъ Франция, така и отъ Италия на голѣмъ брой подводници, а отъ английска страна, постройката на надводни и нарочни кораби за борба съ подводната опасностъ, като се взеха и съответнитъ мѣрки за въоръжение на търговскитъ кораби презъ време на войната съ орждия и противоподводни бомби.

За золѣмото значение на подводниците свидетелствуватъ даннитъ относно броятъ на намиращитъ се въ строя и въ постройка подводници на различнитъ морски държави.

Въ началото на настоящата война, Англия притежаваше 62 подводника въ строя и 11 въ постройка, Франция 79 въ строя и 25 въ постройка, Германия около 61, Италия

106 въ строя и 27 въ постройка, Япония 75, Съединенитъ Щати около 100 и Русия надъ 160.

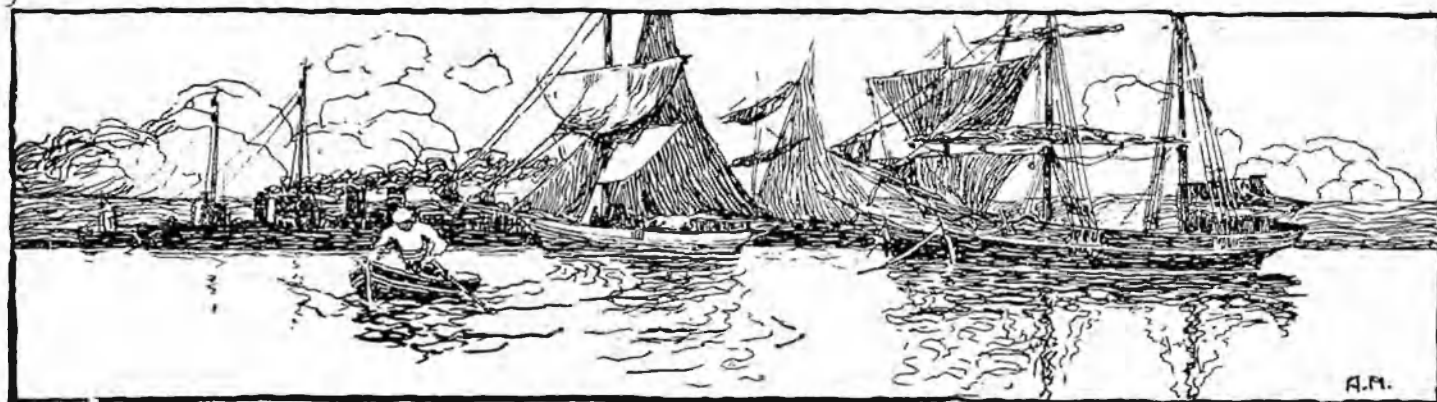
Отъ нашитъ съседи Румъния притежава 1 подводникъ и 2 въ постройка, Югославия—4 въ строя и 2 въ постройка, Гърция 6, а Турция—9 подводника въ строя и 8 въ постройка.

Какъвъ е сегашниятъ брой на подводниците въ воюващитъ страни е трудно да се установи, обаче, предполага се, че въпрѣки полученитъ загуби, броятъ имъ е нарасналъ значително, тъй като известно е, че презъ време на Свѣтовната война, Германия чрезъ съответната организация на своитъ корабостроителни възможности имаше въ строя и въ усилена постройка общо надъ 800 подводника.

Развилитъ се презъ настоящата война събития наново подчертахъ стойността на подводниците като резултатното сръдство за борба, за което свидетелствуватъ смѣлитъ действия на лейтенантъ Примъ въ Скапа Флоу, както и всѣкидневнитъ оповесявания чрезъ вестницитъ и радиопредавателитъ относно новитъ успѣхи на подводното оружје.

Поради своето голѣмо бойно значение и, въ сравнение съ голѣмитъ надводни кораби—твърде ефтената си постройка, подводниците сж единственитъ бойни кораби, напълно пригодни за защита на малкитъ, съ ограничени финансови възможности държави.

Имайки предвидъ голѣмото значение на подводника като надеждно оружје за борба на море, следва въ бъдещето създаване на нашия флотъ да бжде включена и постройката на подводници, които се считатъ за вѣрни стражи на отечественитъ води и сигурни защитници на роднитъ брѣгове.



МОРСКИ РИБОЛОВЪ

Мрежи отъ вжглища и варь.

Въпрѣки сѣществувашитѣ редица предпазни мѣрки, грижливо и внимателно стопанисване и пазене на риболовнитѣ мрежи, последнитѣ въ сравнително кратко време се повреждатъ, износватъ и се нуждаятъ отъ закрѣпване и замѣстване съ новоизплетени. Тия чести повреди и подмѣнявания на мрежитѣ сѣ свързани съ разходи на значителни суми. Съгласно помѣстенитѣ въ нѣмскитѣ списания сведения, въ Германия ежегодно се разходватъ около 165 милиона лева за отстранение повредитѣ по риболовнитѣ мрежи.

Обикновено тия мрежи се изплетатъ отъ ленени, конопени и памучни влакна и конци. Въ Германия обаче сѣ успѣли, следъ дългогодишни проучвания и опити да получатъ по химически начинъ синтетични, съвършено тънки искусствени нишки отъ вжглища и варь, които по издръжливостъ и трайностъ превъзхождатъ значително употребяемитѣ естествени влакна за плетене на риболовни мрежи.

Първоначално изработенитѣ целулозни отъ изкуствени, получени отъ химическата преработка на варьта и вжглищата влакна имали издръжливостъ шестъ до десетъ пѣти по-голъма отъ издръжливостта на целулознитѣ направени отъ вълнени или памучни тънки кѣрпи. Това установяване издръжливостта на изкуствени нишки дало поводъ, да се извършатъ опити за изработаване на риболовнитѣ мрежи изключително съ синтетични влакна отъ вжглища и варь.

Тия изкуствени влакна сѣ намѣрили приложение въ направата на работно облѣкло, притежаващо своиствата да бже лошъ проводникъ на топлината, студа и електричеството. Това облѣкло дава възможностъ за сигурна защита на работника отъ запалване, замръзване, влиянието на горещината и химическото действие, като съставляватъ добра изолация срещу електрическия токъ.

Съ тоя новъ способъ за получаването на изкуствени нишки чрезъ химическата преработка на вжглищата и варьта, въ Германия се създава нова индустрия, производството на която ще съставлява твърде изгодна износна стока за получаването на чужди платежни срѣдства.

Производството на китова масъ.

Главниятъ продуктъ, който се добива отъ преработването на убити

тѣ китове е китовата масъ, която се използва за разни индустриални цели.

Споредъ сѣществувашитѣ сведения, въ време на китоловството презъ 1939 година, били получени 2,820,772 бѣчи китова масъ, отъ които 1,206,774 бѣчи следствие китолова въ европейскитѣ ледовити области. Отъ последното количество 483,856 бѣчи масъ били изработени отъ норвежскитѣ китоловци и 722,918 бѣчи отъ тия на другитѣ държави.

Следствие на сѣществувашата война, условията за китоловството въ последно време сѣ ограничени, което обстоятелство има за последица и значителното намаляване производството на китова масъ. Поради това, цената на последната, въ сравнение съ цената на китовата масъ преди избухване на войната е повишена съ 150%.

Отъ това значително повишение се възползвали главно японскитѣ китоловни сдружения, които увеличили производството на китова масъ съ 300% и сѣ изнесли значителни количества за чуждитѣ страни, отъ които износъ сѣ осъществили добри печалби, възлизащи на 45 милиона иени.

Ловидбата на тюлени.

Наредъ съ китоловството, въ севернитѣ ледовити морета е разпространена и ловидбата на тюлени.

Най-добъръ опитъ въ това направление иматъ норвежскитѣ тюленоловци, споредъ които, най-подходящи кораби за ловидбата на тюлени се считатъ тия съ дървени стени, тъй като сѣ значително по-издръжливи отъ желѣзнитѣ и притежаватъ по-голъма пѣргавина и устойчивостъ срещу налѣгането на леденитѣ маси.

На основание на тая опитностъ е изработенъ съответниятъ видъ тюленоловнъ корабъ, който обикновено има следнитѣ данни: дължина 25, широчина 6 и газене 3'5 метра; за двигатели притежава, както вътрѣлно стѣкмяване, така и дизелмоторъ съ мощностъ 300 к. с., осигуряващъ на кораба скоростъ отъ 9 мили. Корабътъ е снабденъ съ нароченъ винтъ, направенъ отъ поникелована стомана и пригоденъ за работа всрѣдъ леденитѣ полета.

Въ товарнитѣ отдѣления сѣ помѣстени осемъ голѣми, сменяеми котли за поставяне на полученитѣ отъ тюленитѣ тлѣстии.

Обикновено тюленътъ се среща

най-вече въ севернитѣ ледовити морета, около Шпицбергенъ и източнитѣ брѣгове на Гренландия, отъ 66 до 77 градуса северна ширина, гдето се движи въ голѣми и многобройни стада. Сѣществуватъ два вида тюлени: *phoca groenlandica* и *cystophoca cristata*, които, за да родятъ своитѣ малки тюленчета се изкачватъ върху обширнитѣ плаващи ледени блокове. Времето за раждането на младитѣ тюленчета трае отъ срѣдата на мартъ до края на месецъ априлъ.

Въ първитѣ дни на раждането, кожата на младитѣ тюлени добива снѣжно-бѣлъ цвѣтъ и се покрива съ дълги лѣскави, сребристи косми, който видъ и цвѣтъ тюленитѣ запазватъ въ продължение на 14 дена. Това време се счита като най-подходящо за ловидбата на тюлени. Следъ две седмици, косъмътъ на различни мѣста отъ тѣлото потъмнява и промѣня своя цвѣтъ, което обстоятелство съвпада съ времето, когато младитѣ тюлени преставатъ да бозаятъ отъ своитѣ майки.

Именно въ това време тюленоловцитѣ близатъ върху плаващитѣ ледени блокове и чрезъ дълги, нарочни тояги убиватъ чрезъ удари младитѣ тюлени, а по-възрастнитѣ — чрезъ пушечни изстрели.

Убититѣ тюлени се влечатъ и прибиратъ на кораба, гдето кожата имъ се одира, опѣва върху наклонни дѣски и следъ насоляване, складирва въ нарочнитѣ помѣщения, а отдѣленитѣ мазнини се поставятъ въ съответнитѣ котли.

Най-добре развито е тюленоловството въ Норвегия, която притежава около 100 тюленоловни кораба. Съгласно норвежскитѣ статистически данни, въ зависимостъ отъ благоприятното време, сѣществувашитѣ прѣчки отъ леденитѣ маси срѣщнатитѣ тюленови стада, годишно всѣки тюленовъ корабъ донася срѣдно отъ 1,000 до 4,000 броя тюлени на стойностъ нѣколко милиона крони.

Годишно тюленоловнитѣ кораби извършватъ обикновено по три плавания, отъ които първото плаване е отъ най-голъмо значение, тъй като съвпада съ времето, когато тюленитѣ раждатъ, а известно е, че най-добри и най-ценни сѣ кожитѣ на младитѣ тюленчета.

Освенъ кожитѣ на тюленитѣ доходи сѣ и тлѣстинитѣ, дебелината и количеството на които е въ зависимостъ отъ годишното време и различнитѣ условия за прехранване на тюленитѣ.



ВЕНН-МОРСКА ИСТОРИЯ

ВТОРИЯТ ПОХОДЪ НА СПОМ. КРЪСТОСВАЧЪ „МЬОВЕ“

Следъ дълга почивка на обслужване и подтѣгане на котлитѣ и машинитѣ, спомагателниятъ кръстосвачъ „Мьове“ въ есента на 1916г. успѣлъ отново да се промъкне презъ английската блокада и предприелъ вториятъ си походъ за водене корсарска война въ водитѣ на Атлантически океанъ. Тоя пѣтъ кръстосвачтъ прѣмѣнилъ името си на „Венега“ и ималъ за първа задача да се движи по оживения корабенъ пѣтъ между Англия и Ню Йоркъ.

На 1 декември привечеръ „Мьове“ забелязалъ въ далечината на западния хоризонтъ черни кълба димъ произлизащъ отъ корабъ съ западна посока на движение. Кръстосвачтъ се впусналъ въ гонидба. Едва на заранѣта на 2 декември преследваниятъ корабъ билъ настигнатъ. Последвалъ обичайниятъ международенъ прѣпоренъ сигналъ, корабтъ веднага да преустанови своето движение, а когато тая заповѣдъ не била изпълнена, предъ носътъ на бѣглеца се издигнали нѣколко прѣски вода, причинени отъ снаряжитѣ на „Мьове“. Въпрѣки това корабтъ продължилъ своето движение, като чрезъ корабната радиостанция се опиталъ да поиска помощъ, обаче единъ попадналъ въ радиотелеграфното помѣщение снарядъ поставилъ край на тия опити. Извършвайки отчаенъ опитъ да отбѣгне своята съдба, преследвания корабъ открилъ стрелба съ кърмовото си оржие. Скоро обаче нѣколко петнадесетъ сантиметрови снаряди попаднали въ кърмовата му частъ и той се принудилъ да спре и послушно да изпълни даденитѣ му отъ спом. кръстосвачъ заповѣди.

Установило се, че това билъ английскиятъ корабъ „Voltaire“. Последниятъ билъ потопенъ чрезъ поставянето въ подводната му частъ на взривни патрони.

Следъ нѣколко часа билъ спрянъ и провѣренъ белгийскиятъ корабъ „Замландъ“ превозващъ 9,000 тона замразено месо, предназначено за Белгия. Съгласно постигнатото споразумение съ германското правителство, корабтъ ималъ необходимото разрешение за пренасяне отъ Америка на различни хранителни припаси, предназначени за изхранване населението въ завоюваната частъ отъ Белгия, поради което, следъ повреждане на радиостанцията, той билъ освободенъ да продължи своя пѣтъ.

Въ продължение на следващитѣ четиринадесетъ дни, на хоризонта

не се появилъ никакъв корабъ. Напразно наблюдателитѣ се взирали на всички страни и не виждатъ нищо друго освенъ безкрайната синева на океана и надвисналиятъ надъ него чистъ небосводъ.

Най подиръ се появилъ голѣмъ четиристотенъ корабъ, въ чиято близостъ „Мьове“ свалилъ предпазнитѣ си стени и неочаквано насочилъ своитѣ оржия. Ясно се забелязвало какъ частъ отъ обслужката на кораба се втурнала къмъ кърмовото оржие съ задача да открие стрелба по нѣмския кръстосвачъ. Единъ залпъ обаче, отъ оржията на „Мьове“, прекратилъ всѣкакво действие и всякъ паникѣ върху кораба. Обслужката на последния се спуснала къмъ спасителнитѣ лодки. На командния мостъ не останалъ никой, а отъ машиннитѣ и огнярни отдѣления, изкочили бързо върху палубата машиниститѣ и огняритѣ. Машината на кораба обаче, изоставена безъ обслуга не е била окончателно спрѣна и поради това корабтъ продължавалъ бавно да се движи. Спуснатитѣ отъ „Мьове“ две лодки съ голѣма мжка успѣли да приближатъ и застанатъ на стена на кораба, върху който нѣмскитѣ моряци се изкачили и съ пистолети вържа сполучили да поставятъ всичко въ редъ. Обслужката на английския корабъ „Mount Tetmque“ била пренесена върху „Мьове“, заедно съ голѣмо количество хранителни припаси за намиращитѣ се на кръстосвача пленници отъ потопенитѣ кораби.

На 8 декември „Мьове“ потопилъ три кораба: Единъ малъкъ вътрешенъ корабъ съ водоизмѣстване 120 тона, товарниятъ корабъ „Kinge George“ превозващъ 600 тона барутъ и корабтъ „Cambrian Range“ съ 5500 тона твърде цененъ товаръ.

На 10 декември кръстосвачтъ срещналъ и потопилъ най-голѣмия отъ всички кораби които ималъ случая да унищожи презъ време на двата си похода, „Georgic“, притежаващъ водоизмѣстване 10,077 бр. р. тона. Корабтъ превозвалъ товаръ отъ 8,000 тона, между които и 36 бронирани автомобили и за жалостъ, 1,200 хубави коне, завързани въ нарочнитѣ дървени обори върху палубата. Нѣмскитѣ моряци съ мжка наблюдавали, какъ известна частъ отъ тия благородни животни, преди да бждатъ напълно погълнати отъ океанскитѣ води, отчаяно плузали въ различни посоки, око-

ло мѣстото на потъването.

Спомагателниятъ кръстосвачъ се насочилъ на югъ и за да измѣни своя видъ билъ наново боядисанъ въ черно съ кафяви палубни надстройки.

Следъ нѣколко дена на разсѣмване „Мьове“ заловилъ английския корабъ „Iarrowdale“, който ималъ сжщиятъ като на нѣмския кръстосвачъ видъ: черни стени и кафяви надстройки. „Iarrowdale“ превозвалъ военни материали състоящи се отъ 117 камиона, 3200 стоманени плочи за направа на снаряди и 30,000 свитъци бодлива телъ. Освенъ това, корабтъ ималъ пълни запаси отъ въглища, достатѣчни за едномесечно непрекъснато движение. Поради това, командирѣтъ на „Мьове“, кап. лейтенантъ графъ Дона решилъ да изпрати кораба въ нѣкое нѣмско пристанище заедно съ цѣлиятъ му товаръ и съ обслугитѣ отъ потопенитѣ кораби на брой 460 души.

За командиръ на кораба билъ назначенъ пакъ мичманъ II р. Бадевицъ, който презъ време на първиятъ походъ на „Мьове“ бѣ отвелъ корабтъ „Westburne“, сжщо съ обслугитѣ на потопенитѣ кораби, въ Санта Крузъ. Отъ тамъ храбриятъ мичманъ успѣлъ при трѣрде голѣми трудности, преоблѣченъ като езуитинъ да пристигне въ Кадиксъ отъ гдето, съ случайно намиращиятъ се нѣмски подводникъ се отзовалъ въ пристанището Пола и благополучно пристигналъ въ Берлинъ. Здравъ и читавъ, съ желѣзенъ кръстъ на гърдитѣ, мичманъ Бадевицъ се представилъ единъ денъ предъ кап. лейт. Графъ Дона, за да вземе наново участие въ втория походъ на нѣмския спомагателенъ кръстосвачъ.

Появилото се обаче голѣмо океанско вълнение затруднило пренасянето на пленницитѣ върху „Iarrowdale“; Високитѣ като планински хребети вълни застрашавали да разбиятъ спуснатитѣ лодки, върху корабнитѣ стени.

Въ това време на хоризонта се появилъ другъ корабъ, „St. Theodore“, който следъ кратко преследване билъ спрянъ и следвало да бжде оглеланъ и провѣренъ, високо надигащитѣ се обаче вълни, съ глухъ ревъ прехвърляли палубата на корабитѣ. Какъ да се спусне и изпрати лодка на задържания корабъ?

По палубата на „Мьове“ се разнесло пищението на свирка и заповѣдта: Доброволцитѣ строй се!

Като единъ човѣкъ, почти всички излѣзли напредъ и застанали мирно, готови, въпрѣки опасността, да изпълнятъ заповѣдта на своя командиръ. Следъ кратко време, назначенитѣ доброволци благополучно успѣли да достигнатъ и се искачатъ върху палубата на „St. Theodore“.

Следъ извършването на установения прегледъ, лодката съ капитана на кораба и неговия помощникъ, губейки се отъ видимостъ всрѣдъ безднитѣ на вълнитѣ, сполучила да се завърне обратно къмъ „Мьове“. При заставането на стена, една огромна вълна застрашавала да обърне лодката, обаче въ последния мигъ, сржчнитѣ и бързодействащи моряци успѣли чевръсто да закачатъ кукитѣ на повдигателнитѣ вжжета и лодката съ голѣма бързина била издигната невредима на палубата.

Английскиятъ корабъ превозвалъ 7,000 тона доброкачествени каменни вжжлища, които били твърде необходими за следващитѣ действия на „Мьове“. Поради това командирътъ на нѣмскиятъ кръстосвачъ рѣшилъ да задържи кораба, за да попълва въ последствие запаситѣ отъ гориво.

На следния день вѣтърътъ и вълнението намалили своята сила и дали възможностъ за прехвърляне пленницитѣ върху „larrowdale“, който се отправилъ за Германия. Съ вдигнатъ прѣпоренъ сигналъ, означаващъ: „Щасливо пжтуване“, отнасящо се до „Мьове“, „larrowdale“ се изгубилъ отъ видимостъ на хоризонта.

За командиръ на кораба „St. Theodore“ билъ назначенъ мичманъ II р. Кюлеръ, който получилъ датата и мѣстото за срещата съ „Мьове“.

Дълго още време голѣмото вълнение продължавало да бушува съ нестихваща сила. Грамадни вълни една следъ друга се надигали непрекъснато и подмѣтали като треска нѣмскиятъ кръстосвачъ. Постоянното клатушкане не давало възможностъ на обслугата да си почине и отдѣхне нито за минутка. За да даде възможностъ на подчиненитѣ си моряци да си починатъ, командирътъ на „Мьове“ насочилъ кораба на югъ, за действие въ южната половина на Атлантически океанъ.

На 17 декември билъ срещнатъ и задържанъ английскиятъ корабъ „Dramatist“, който изцѣло билъ натоваренъ съ взривни вещества. На следния день корабътъ билъ взриванъ.

На 23 декември „Мьове“ се срещналъ на уговореното мѣсто съ кораба „St. Theodore“, който получавайки две скорострелни орджия билъ стѣкменъ като втори спомагателенъ кръстосвачъ и получилъ името „Гайеръ“. За командиръ на новия

спом. кръстосвачъ билъ назначенъ старшиятъ офицеръ на „Мьове“, лейтенантъ Волфъ.

Въ първия коледенъ день, когато мисълта на моряцитѣ отъ „Мьове“ се отправила къмъ тѣхнитѣ близки въ далечното отечество, отъ югъ, откъмъ брѣговетѣ на Чили се появилъ голѣмъ вѣтроходъ, който подобно на огромна бѣла птица разпѣрилъ като крила многобройнитѣ си издути отъ благоприятния попжтенъ вѣтъръ платна, и се плзгалъ леко по набраздената повърхностъ на океана. Това билъ френския вѣтроходъ „Нантъ“, превозващъ 3,300 тона силитра, която неприятелътъ би превърналъ въ барутъ и взривни вещества за снарядитѣ и патронитѣ, следователно, въ прѣки коледния празникъ, войната наложила унищожението на вражеския корабъ.

Поставенитѣ взривни патрони били възпламенени. Следъ взриваването си тѣ отворили множество голѣми отвърствия въ дървенитѣ стѣни, презъ които морската вода бързо навлѣзла и изпълнила вжтрешността на вѣтрохода. Последниятъ се наклонилъ на едната си страна, стожеритѣ му се пречупили и платната, подобно на сетния ударъ отъ крилата на умирающа птица съ силенъ плѣсъкъ се потопили въ морската бездна, въ която изчезналъ за винаги красивиятъ бѣлъ вѣтроходъ, командирътъ на който тайничко избърсалъ търкулналата се по загорялата му буза сълза.

На 28 декември „Гайеръ“, получайвайки съответната заповѣдъ за среща въ края на януари, се отдалечилъ за самостоятелни действия. Скоро двата кораба се взаимно изгубили отъ видимостъ.

Срещу нова година откъснатиятъ и странствуващъ далечъ отъ родната земя кръстосвачъ получилъ следната радиограма:

„Отъ Науенъ за „Мьове“: Бадевицъ благополучно пристигна въ Свинемюнде. Взети сж мѣрки за запазване блѣскавитѣ успѣхи въ тайна. На всички благопожелания за щаслива нова година. Адмиралниятъ щабъ“.

Краткитѣ, съдържателни и ободрителни думи действително дошли като скжпъ новогодишенъ подаръкъ за обслугата на „Мьове“, която продължила празненството по посрещане на новата година до късно презъ нощта, размѣняйки мисли относно подвига на мичманъ Бадевицъ. Последниятъ наново отбелязалъ храбростта и умѣнието на нѣмския морякъ, тѣй като, въпрѣки наличието на обслугата отъ потопенитѣ английски кораби, която се състояла отъ 460 души и гжстата мрежа на неприятелскитѣ бойни единици блокираващи германскитѣ брѣ-

гове, той успѣлъ, съ помощта на своитѣ 15 души моряци, да се промжкне и отведе кораба „larrowdale“ въ родното пристанище.

Следващитѣ жертви на „Мьове“ били единъ английски голѣмъ вѣтроходъ и японския корабъ, „Худзонъ Мару“, старъ, твърде бовноходенъ корабъ, който билъ задържанъ за приютяване обслугитѣ на потопенитѣ кораби.

На 8 януари билъ срещнатъ и потопенъ корабътъ „Minieh“, който билъ съвършено празенъ. Отъ извършения предварителенъ прегледъ се установило, че корабътъ превозвалъ вжжлища за единъ английски кръстосвачъ, намиращъ се въ непосредствена близостъ на водния районъ, въ който действалъ „Мьове“. Затова нѣмскиятъ корабъ, следванъ отъ „Худзонъ Мару“ промѣнилъ посоката на движение къмъ изтокъ.

На следния день билъ потопенъ английскиятъ корабъ „Petherby“, натоваренъ съ 5,000 тона оризъ.

Всички заловени пленници отъ потопенитѣ кораби били пренесени върху „Худзонъ Мару“, който съ настжпването на тъмнината билъ отправенъ за неутралното пристанище на Пернамбуко.

Извършвайки преднамѣрено движение въ северно направление за да заблуди наблюдателитѣ отъ японския корабъ и не открие истинскитѣ си намѣрения, подъ прикритието на нощта, „Мьове“ се насочилъ обратно на югъ, за среща съ „Гайеръ“.

Движейки се далечъ отъ известнитѣ плавателни пжтища, „Мьове“ намалилъ своята скоростъ, съ което се дала възможността за отдихъ на обслугата и подтѣгане на котлитѣ и машинитѣ. Броятъ на постжпващитѣ на стража моряци билъ намаленъ до възможния минимумъ. Обслугата почивала подъ сѣнката на опнатитѣ върху палубата платна и слушала корабната музика, която изпълнявала народни пѣсни и отбрани маршове. Хората отъ „Мьове“ събирали сили за нови действия и нови подвизи.

На 17 януари презъ нощта на близко разстояние се появила слаба свѣтлина. Отъ „Мьове“ билъ даденъ свѣлиненъ знакъ, на който отъ очертаващата се сѣнка на корабъ отговорили съ три зелени свѣтлини, съставляващи оговорения опознателенъ знакъ съ „Гайеръ“.

Двата кораба застанали единъ до другъ и на следния день, започнало прехвърлянето на вжжлища върху „Мьове“. Въпрѣки сжществуващото вълнение кръстосвачътъ благополучно успѣлъ да натовари 1,700 тона гориво, следъ което корабитѣ се раздѣлили и се впуснали за нови действия всрѣдъ обширния океанъ.

(Следва)



МОРСКИ ВЕСТИ

Ново югославянско пристанище

Поради невъзможността отъ разширяване на пристанището Дубровникъ, югославянското правителство решило да построи друго модерно пристанище и съвременно упорно сръдище за флота въ Адриатическо море при устието на Нарета и въ близостъ на селището Плотеа.

Малкият островъ Осингъ, който се намира предъ устието и прегражда входяща бже съвършено отстраненъ, като полученитъ отъ това камани ще бждатъ използвани за постройката на пристанището.

Разширение на корабостроителницата въ Одесса.

Споредъ помѣстениитъ въ чуждо-странныя печатъ сведения, централното управление на „Цуморстрой“ за постройката на кораби е предприело въ послелно време разширение и подобрене на корабостроителницата въ Одесса „Андре Марти“. Работитъ по това разширение и преустройство сж вече започнати.

Следъ завършване на предвиденитъ подобрения, за които сж отпуснати 90 милиона рубли, корабостроителницата ще може да започне постройката на кораби съ по-голъмо водоизмѣстване. Новопостроенитъ два плаващи дока съ повдигателна сила отъ 6,000 тона, съгласно сведенията се използватъ вече, а следъ окончателното завършване на разширенията, корабостроителницата ще увеличи четири пѣти своята работоспособностъ.

Новопостроениятъ руски товаропѣтнически корабъ „Вишеславъ Молотовъ“ завършилъ успѣшно пробнитъ си плавания. Корабътъ притежава следнитъ данни: дължина 133'2, широчина 18'4 и височина 9'68 метра; водоизмѣстване 7,500 бр. р. тона и двигатели съ мощностъ 14,000 к. с. осигуряващи скоростъ на кораба 20 мили въ часъ.

Окончателната постройка на кораба била продължена поради обстоятелството, че предназначениятъ за кораба винтове, които били поржчани и изляти въ Англия, вследствие натъкването на кораба, който ги превозвалъ и взриваването му на заградна мина, потънали на морското дъно. Въ последно време корабътъ билъ принуденъ да използва запаснитъ винтове на едновидния на него товаропѣтнически корабъ „Иосифъ Сталинъ“.

Постройката на бетонни кораби Английското адмиралтейство въз-

ложило на нѣкои корабостроителници постройката на нѣколко опитни кораба отъ бетонъ. Като преимущество на бетоннитъ кораби се счита бързата имъ и евтина постройка и възможността отъ спестяване на желѣзото, което би се използвало за други нужди на войната.

Постройката на кораби отъ „камъкъ“ не съставлява новостъ въ корабостроителното дѣло; Презъ време на Свѣтовната война, както въ Америка, така и въ Германия били построени редица бетонни кораби, които обаче, не дали напълно задоволителни резултати. Въпрѣки тоя не напълно сполучливъ опитъ презъ миналата война обаче, въ Англия твърдятъ, че следъ 1918 год. били извършени редица подобрения въ постройката на бетонни кораби така щото, последнитъ напълно биха могли да замѣстятъ корабитъ построени отъ желѣзо. Освенъ това, и въ настояще време съществуватъ кораби направени отъ бетонъ, които редовно извършватъ корабното съобщение между Хавъръ и севернитъ французски африкански пристанища.

Поради невъзможността на английскитъ корабостроителници да изпълнятъ навреме даденитъ отъ чуждитъ държави поржчки за постройката на търговски кораби, воденитъ напоследъкъ въ Анкара преговори за постройката на единадесетъ търговски кораба за Турция били прекъснати и представителитъ на британскитъ корабостроителници напуснали турската столица.

Търговскиятъ флотъ на Белгия

Съгласно издадениятъ въ последно време отъ властѣта списъкъ за броя и имената на корабитъ отъ белгиския търговски флотъ се установява, че къмъ 1 януари 1940 год. Белгия притежавала всичко 88 кораба съ общо водоизмѣстване 353,997 бр. р. тона, отъ които 31 сж моторни съ водоизмѣстване 136,776 бр. р. т. и 9 наливни, за превозъ на течни горива.

Освенъ тия кораби Белгия притежава още 8 държавни кораба за превозване пѣтницитъ по вътрешнитъ водни канали, 21 вѣткача, 20 землеребачки, 14 водачески кораба, 1 вѣтроходенъ учебенъ корабъ и 91 яhti.

Корабитъ сж притежание на частни корабоплавателни дружества, отъ които, „Maritim Belge“ притежава 26, а Народното белгийско превозно

дружество—15 кораба.

Риболовниятъ флотъ на Белгия се състои отъ 502 рибарски кораба, които иматъ главното си седалище въ пристанището Остенде.

Нова гръцка корабостроителница

Новосъградената въ Скараманга гръцка корабостроителница, която е въ състояние и притежава всичко необходимо за постройката на кораби съ водоизмѣстване до 12,000 т., е започнало вече своята дейностъ.

Корабостроителницата разполага съ два сухи дока за обслужване корабитъ отъ гръцкия воененъ флотъ.

Първитъ кораби, които сж заложени въ постройка сж двата изстрѣбитела предназначени за гръцкитъ морски сили.

Унгарскиятъ търговски флотъ

За да осигури своята външна вносно-износна търговия Унгария въ последно време полага усилия да увеличи своя търговски флотъ.

За извършване на морското корабоплаване Унгария притежава кораби съ общо водоизмѣстване 45,000 бр. р. т. Въ нейно разположение сж дадени съгласно установенитъ договорни условия и 300,000 бр. р. тона италиански търговски кораби.

Следъ завършване на строяшитъ се въ корабостроителницата Ганцъ въ Будапеща два кораба съ водоизмѣстване по 4,000 тона, ще бждатъ заложени въ постройката и други такива за обслужване презморското корабоплавателно движение.

Освенъ съществуващитъ две корабоплавателни сдружения, въ Триестъ и Фиуме сж образувани нови унгарски сдружения, които на първо време ще разполагатъ съ кораби притежаващи общо водоизмѣстване 60,000 бр. р. тона, чрезъ които ще бже извършенъ външния морски стокообмѣнъ на Унгария.

Отъ Рейнъ къмъ Позенъ

Известно е, че презъ посленитъ години въ Германия бѣха завършени редица канали, свързващи плавателнитъ басейни на различнитъ рѣки, протичащи презъ страната.

Въ нѣмския печатъ е помѣстено съобщението за благополучното извършване на първото преминаване на кораба „Форверцъ“ презъ каналната мрежа, отъ Рейнъ, напрѣко презъ цѣла Германия, до областта въ Позенъ. Корабътъ „Форверцъ“ е товаренъ такъвъ съ водоизмѣстване 450 тона, превозащъ земледѣлски машини отъ Ноисъ за Вартегау.

СВЕДЕНИЯ ЗА ЧУЖДИТЪ ФЛОТИ

МОРСКИТЕ СИЛИ НА ФРАНЦИЯ

Въ началото на настоящата година французските морски сили сж имали следния съставъ:

Линейни кораби: Седемъ въ строя съ общо водоизмѣстване 163,945 тона и четири въ усиленна постройка отъ вида на „Ришелио“, притежаващъ водоизмѣстване 35,000 тона, скоростъ 31 мили; осемъ 381 мм., петнадесетъ 152 мм., дванадесетъ 100 мм. и осемъ 37 мм. орждия и 4 водосамолета.

Отъ намиращитѣ се въ строя линейни кораби „Страсбургъ“ и „Дюн керкъ“ сж нови, напълно завършени презъ 1937/38 год., а останалитѣ петъ сж стари, построени преди Свѣтовната война и подобрили следъ 1930 год.

„Дюнкеркъ“ притежава водоизмѣстване 26,500 тона, скоростъ 31.5 мили и въоръжение: осемъ 330 мм., шеснадесетъ 130 мм. и дванадесетъ по малкокалибрени орждия, 32 картечници и 4 водосамолета. Обслужва се отъ 1,381 души;

Самолетоносачи: Въ строя само единъ, „Беарнъ“ съ водоизмѣстване 22,146 тона, скоростъ 21.5 мили, носятъ 40 самолета и двата, намиращи се въ постройка: „Пенлеве“ и „Жофръ“ съ водоизмѣстване по 18,000 тона, скоростъ 32 мили, осемъ 130 мм. орждия и носящи по 40 самолета;

Тежки кръстосвачи: Седемъ отъ вида на „Алжери“ окончателно завършени презъ 1928 до 1934 год. и притежаващи еднакви данни: водоизмѣстване 10,000 тона, скоростъ 32 до 36 мили и въоръжение: осемъ 203 мм., дванадесетъ 100 мм. и осемъ 37 мм. орждия, 16 картечници, шестъ 550 мм. торпедни тржби и 2 водосамолета;

Леки кръстосвачи: Единадесетъ съ общо водоизмѣстване 79,729 тона, всички построени отъ 1926 до 1937 год. Притежаватъ скоростъ 28 до 39.8 мили и сж въоръжени съ по деветъ 152 мм. орждия и 2 водосамолета. Презъ 1939 год. били заложени въ постройку три нови кръстосвача отъ вида на „Дьо Грассъ“ съ водоизмѣстване 8,000 тона;

Торпедни кръстосвачи: Тридесетъ и два съ общо водоизмѣстване 77,846 тона. Притежаватъ: водоизмѣстване отъ 2,126 до 2,569, а двата, „Волта“ и „Могадоръ“ — по 3,800 тона; скоростъ 36.7 до 45.2 мили и въоръжение: петъ 138 мм. и четири 37 мм. орждия, 4 картечници, шестъ до деветъ 550 мм. торпедни тржби и 4 уреда за хвърляне на водни бомби. „Могадоръ“ притежава осемъ 138 мм. орждия и десетъ торпедни тржби;

Изстрѣбители: Двадесетъ и деветъ съ общо водоизмѣстване 38,609 тона. Притежаватъ скоростъ отъ 34.1 до 36.4 мили, четири 130 мм. орждия и шестъ 550 мм. торпедни тржби. Въ корабостроителницитѣ се намиратъ въ постройка 11 изстрѣбителъ отъ вида на „Флоретъ“ съ водоизмѣстване по 1,772 тона, скоростъ 37 мили и въоръжение: шестъ 130 мм. и четири 37 мм. орждия, 4 картечници, 7 торпедни тржби и 4 хвъргача на водни бомби.

Торпедоносци: Дванадесетъ, построени презъ 1936 до 1937 година, притежаващи водоизмѣстване 610 тона, скоростъ 34.5 мили и въоръжение: две 100 мм. и две 37 мм. орждия, 4 картечници и 2 торпедни тржби.

Въ постройка се намиратъ 14 торпедоносца съ водоизмѣстване по 994 тона, скоростъ 34 мили, четири 100 мм. орждия и 4 торпедни тржби;

Подводници: Франция къмъ 1 януари н. г. притежавала общо 104 подводника, отъ които 79 въ строя и 25 въ постройка. Отъ намиращитѣ се въ строя подводници 39 сж голѣми подводници съ надводно водоизмѣстване отъ 974 до 1379 т. и надводна скоростъ 16 до 20 мили и 10 торпедни тржби; 33 сж малки съ надводно водоизмѣстване 548 до 597 т., надводна скоростъ 14 мили и 7 до 9 торпедни тржби и 6 сж подводни минопоставачи, пригодени за носене и поставане на 32 заградни мини.

Франция притежава найголѣмия подводникъ въ Свѣта „Surcouf“, съ надводно водоизмѣстване 2,880 и подводно 4,300 тона, надводна скоростъ 18 мили и подводна 10 мили и въоръжение: две 203 мм. и две 37 мм. орждия, 4 картечници, 10 торпедни тржби и единъ водосамолетъ. Обслужва се отъ 109 човѣка и притежава районъ на действие 12,000 мили при надводна скоростъ 10 мили.

Въ постройка се намиратъ 6 голѣми, 15 малки и 4 минопоставачини подводници.

Леки морски сили: Тридесетъ и две канонерки, съ общо водоизмѣстване 29,744 тона, 10 рѣчни кораба, 16 миночистача, 23 преследвача на подводници и 8 торпедни лодки. Освенъ тия кораби въ строя, намиратъ се въ постройка: три канонерки, 31 миночистача, 25 преследвача на подводници и 28 торпедни лодки.

Спомагателни кораби: Осемъ превозни кораба съ водоизмѣстване 10,886 тона; Наливни кораби за превозъ на точно гориво, всичко 22 отъ които: 14 съ водоизмѣстване 59,165 тона въ строя и 8 съ 50,880

тона въ постройка; Осемъ учебни и деветъ измѣрвателни кораба.

Къмъ началото на настоящата година, следователно Франция притежавала всичко 467 бойни кораба съ общо водоизмѣстване 1,038,491 тона, отъ които въ постройка 159 кораба съ общо водоизмѣстване 347,498 т.

ГЪРЦИЯ

Съгласно сведенията, помѣстени въ чуждоstrанныя печатъ, къмъ 1 януари 1940 год. Гърция притежава воененъ флотъ, които е съставенъ отъ следнитѣ бойни кораби: Бронираниятъ корабъ „Георгиосъ Аверовъ“, притежаващъ водоизмѣстване 9,450 тона, скоростъ 23.2 мили; Четири 234 мм., осемъ 190 мм., шестъ 76 мм., четири 47 мм. и петъ 40 мм. орждия, 2 картечници и 3 торпедни тржби. Корабътъ е окончателно завършенъ въ 1910 — а презъ 1925—27 год. е преустроенъ и подобренъ;

Минопоставачтъ „Хели“, съ водоизмѣстване 2115 тона. Въоръженъ е съ три 152 мм. орждия и 2 торпедни тржби. Притежава съоръжения за носене и поставане на 100 заградни мини;

Десетъ изстрѣбителъ съ общо водоизмѣстване 12,196 тона. Отъ тия изстрѣбителъ четири сж завършени презъ 1912 год. въ английски корабостроителници и били предназначени за аржентийския флотъ. Презъ 1927 год. изстрѣбителитѣ били основно преустроени и подновени. Двата най-нови изстрѣбителъ „Василевсъ Георгиосъ“, и „Василиса Олга“ сж окончателно завършени въ 1939 год., притежаватъ водоизмѣстване 1,414 тона, скоростъ 35 мили, четири 120 мм. орждия, 7 картечници и 8 торпедни тржби. Отъ сжщиятъ видъ изстрѣбителъ се намиратъ въ постройка още два;

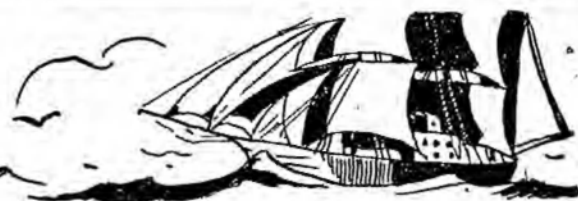
Тринадесетъ, торпедоносца съ общо водоизмѣстване 2,945 тона.

Шестъ подводника съ общо водоизмѣстване 4,130 тона. Подводницитѣ сж напълно построени въ французски корабостроителници презъ 1927/28 год., въоръжени сж съ по едно 100 мм. и едно 40 мм. орждия и шестъ до осемъ торпедни тржби; Учебниятъ вѣтроходенъ корабъ „Аресъ“ съ водоизмѣстване 2,200 т., предназначенъ за обучението на морскитѣ кадети;

Освенъ тия кораби Гърция притежава още: Четири минопоставача, четири миночистача и четири торпедни лодки, отъ които две въ строя и две въ постройка.

Всичко гръцкитѣ морски сили се състоятъ отъ 45 кораба съ общо водоизмѣстване 36,848 тона, отъ които въ постройка 4 кораба съ водоизмѣстване 2,888 тона.

МОРСКА ЛИТЕРАТУРА



О Ч А К В А Н Е

Азъ зная, ти ме чакашъ, мило мила,
заслушана въ далекъ и близъкъ шумъ.
Ти чакашъ ме тжгата си не скрила,
че може би съмъ пътникъ въ морски друмъ.

Нечакано щомъ тропне на вратата
ти плахо рипвашъ, зная азъ това...
...Не е ли той—надеждата ти свята,
детето ти морякъ що е сега?...

Затрепва ти сърдцето като птица
измжчено и остаряло вече,
защото катъ сияйната зорница
изчезнахъ азъ отъ тебе, на далечъ!...

И тъй все погледъ впила къмъ вратата
въ очакване да дойда азъ отъ вѣнъ,
очи затваряшъ леко въ тишината
и бавно се унасяшъ въ сладъкъ сѣнь...

Сънувашъ, знамъ, чедото свое мило
и виждашъ го... усмихва се морякъ.
Олеква на сърдцето ти унило
и спускашъ се да го цѣлунешъ пакъ...

Но въ мигъ вѣлна съ грохотъ се разбива.
Ти стрѣкашъ се. Поглеждашъ на навѣнъ.
Оглеждашъ вредомъ стаята плашливо,
не, нѣма го... било е всичко сѣнь...

Любомиръ М. Щеревъ—Варна.

КРАЙ СОЗОПОЛЪ

Днесъ залѣзатъ край Созополъ бѣ много по-червенъ отъ миналитѣ край-бръжни свечерявания. Всичко наоколо бѣ получило особенъ кървавъ цвѣтъ. Морето, скалитѣ, издигащи се мълчаливи предъ величието на тоя чуденъ залѣзъ, върховетѣ на дърветата, трептящитѣ стѣкла отъ прозорцитѣ въ града, фарътъ, оглеждащитѣ се въ спокойнитѣ води на залива лодки, всичко, като че ли изкаше да се приобщи къмъ тая необикновена тишина и почувства тжгата по замиращия день.

Отсреща, по крайбръжното шосе се движеха завръщащитѣ се отъ паша стада и долиташе тихиятъ имъ звѣнъ. Задъ фара, предъ вжглищнитѣ складове се намираха на котва нѣколко вѣтрохода. Презъ цѣлия день тѣ непрекъснато товариха дървени вжглища, но сега и тѣ бѣха се смълчали, сѣкашъ съзнаваха, че ще трѣбва да присѣдватъ и взематъ участие въ създаденото отъ природата тържество.

Природата искаше тая нощъ да покаже величието и красотата си, да бжде кокетна и очуди множеството, захласнати по нея погледи. Тя желаше като всѣка хубавица, да бжде безкрайно красива и харесвана отъ всички.

Червенината на запандния небосклонъ започна бавно да изчезва. Морето постепенно получи обикновенния си цвѣтъ. Отъ изтокъ бавно настъпи и се спустна тъмното було на нощта.

Единъ следъ други вѣтроходитѣ запалиха свѣтлинки, които заблещукаха като малки кандилца въ нощта. Отъ тѣхъ се носеше звѣнъ отъ вериги, откъслечни думи и скърцането на макари.

Преди нѣколко дни вѣтроходитѣ бѣха пристигнали едновременно, гонени отъ попътенъ вѣтъръ и, надпреварвайки се, единъ следъ другъ хвърлиха котва въ залива. Тѣ споможаха често Созополския заливъ и ние знаехме вече тѣхнитѣ имена и познавахме старитѣ имъ, добродушни капитани, съ които често беседвахме, слушахме тѣхнитѣ разкази за моретата, за буритѣ които бѣха преживѣли, слушахме тия загубѣли отъ непрестаннитѣ пътувания моряци, чийто сърдца си оставаха все така младежки и чисти.

Нощта дойде, тиха и звездна и всичко потъна въ таинствеността на тишината и мълчанието.

Събудихъ се отъ силенъ ревъ, ревъ на гигантъ, почувствуалъ крѣв-

на обида и решилъ съ единственъ мощенъ ударъ да смаже тоя който би дрѣзналъ да го предизвика.

Морето се бѣше надигнало стихийно. Вълнитѣ лудо, безредно, приближаваха къмъ скалитѣ—тѣхния общъ врагъ, срещу който съ грохотъ се хвърляха гърди срещу гърди, а пѣна летѣше носена отъ вѣтъра—единствения достоенъ зритель въ тая борба, свирешъ зловещо, или тихо шепнещъ, сѣкашъ насърдаваше ту едната, ту другата страна. Силна и страхотна буря бушуваше следъ красивия залѣзъ край Созополъ.

На сутринята всичко бѣше утихнало, свежо и спокойно и не даваше видъ, че презъ изтеклата нощъ е имало силна крайморска буря. Само дълбокото, тежко вдишване и широко повдигане на морската грѣдь показваше размѣра на състоялата гигантска борба.

Сжция день корабътъ „България“ пристигна въ Бургазъ съ счупено стърчило, скжсани вжжета по стожеритѣ, а по палубата му всичко бѣше измокрено. Личеше че е водилъ борба съ бурята, срещу която бѣше храбро устоялъ и излѣзалъ победителъ.

Т. Станчевъ

МОРСКО НА Н. ВЕЛИЧЕСТВО УЧИЛИЩЕ—ВАРНА**ОБЯВЛЕНИЕ**

Щабът на Морската Учебна на Н. В. Часть, съобщава, че през тази година въ Морското на Негово Величество Училище ще се приематъ около 35 младежи, следвали т. г. средно учебно заведение въ Царството и завършили успѣшно най-малко V класъ.

Заявленията за постѣпване въ училището, заедно съ необходимитъ документи се изпращатъ направо до Началника на Морската Учебна на Негово Величество Часть—Варна. Сжитъ трѣбва да постѣпятъ въ частта най-късно до 25 юлий т. година

Приемането на ученицитъ ще стане следъ установяване редовността на документитъ, медицински прегледъ и състезателенъ изпитъ по Алгебра, Геометрия и Български езикъ върху материала отъ V класъ.

Курсътъ на училището е 6 години.

Допълнителни сведения и упжтвания за условията, на които трѣбва да отговаря кандидата, могатъ да се получатъ отъ Морското на Н. Величество Училище гр. Варна, при поискване, срещу 10 лв. и пощенски разноски.

Упжтвания за постѣпване въ училището сж изпратени за сведение въ I, II и III мъжка гимназии София и мъжкитъ гимназии въ Пловдивъ, Варна, Русе, Бургасъ, Пльвенъ, Ст. Загора, Враца, Търново, Видинъ, Шуменъ, Ломъ, Габрово, Пазарджикъ, Ямболъ, Казанлъкъ, Свищовъ, ловець и пр.

Отъ управлението

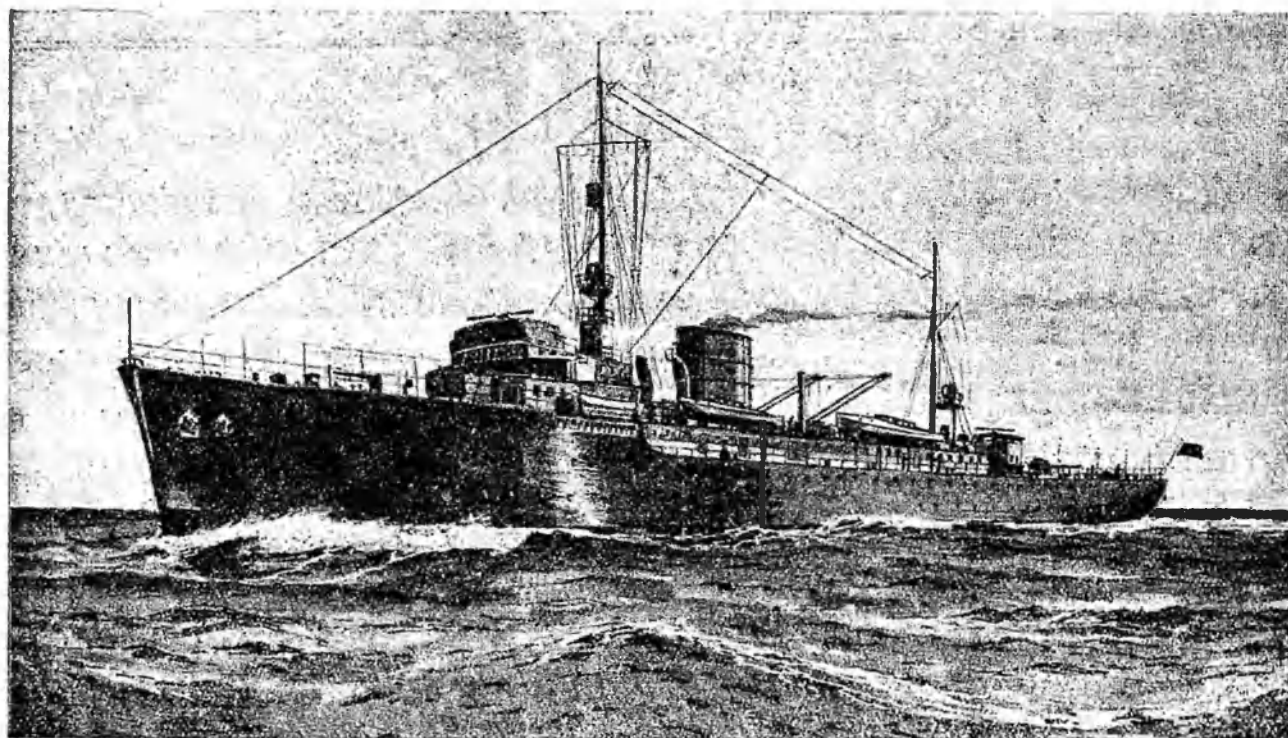
БОТЮ & ВАСИЛЪ ПАРАШКЕВОВИ—ГАБРОВО

—Телефонъ 218 Представителство — Търговия.

Държатъ винаги на складъ въ неограничено количество германскитъ препарати:

1. Шлайфпаста „Schnorbus“ за претриване на метални части: въ кутии отъ по 1 кгр. №№ 1, 2, F, FF, FFF, FFFF.
2. Течната замаска „Schnorbus“ за оплжтяване (съединяване) на металически части: въ кутии отъ по 1 кгр.

Употрѣблението на тия два препарата дава само икономия и удобство при работата, спестява време и пари.



Съвременен кораб—майка, придружаващ торпедни лодки

ДИНАМИКА А. Д.

София, пощенска кутия № 190

За телеграми: Динамика, София

ул. „Московска“ 7

Телефонъ: 2—33—33

ТЕХНИЧЕСКО БЮРО И ПРЕДСТАВИТЕЛСТВО

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

Мостови строежи отъ 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.