406 Тукъ Градската библиотека

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЬ ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

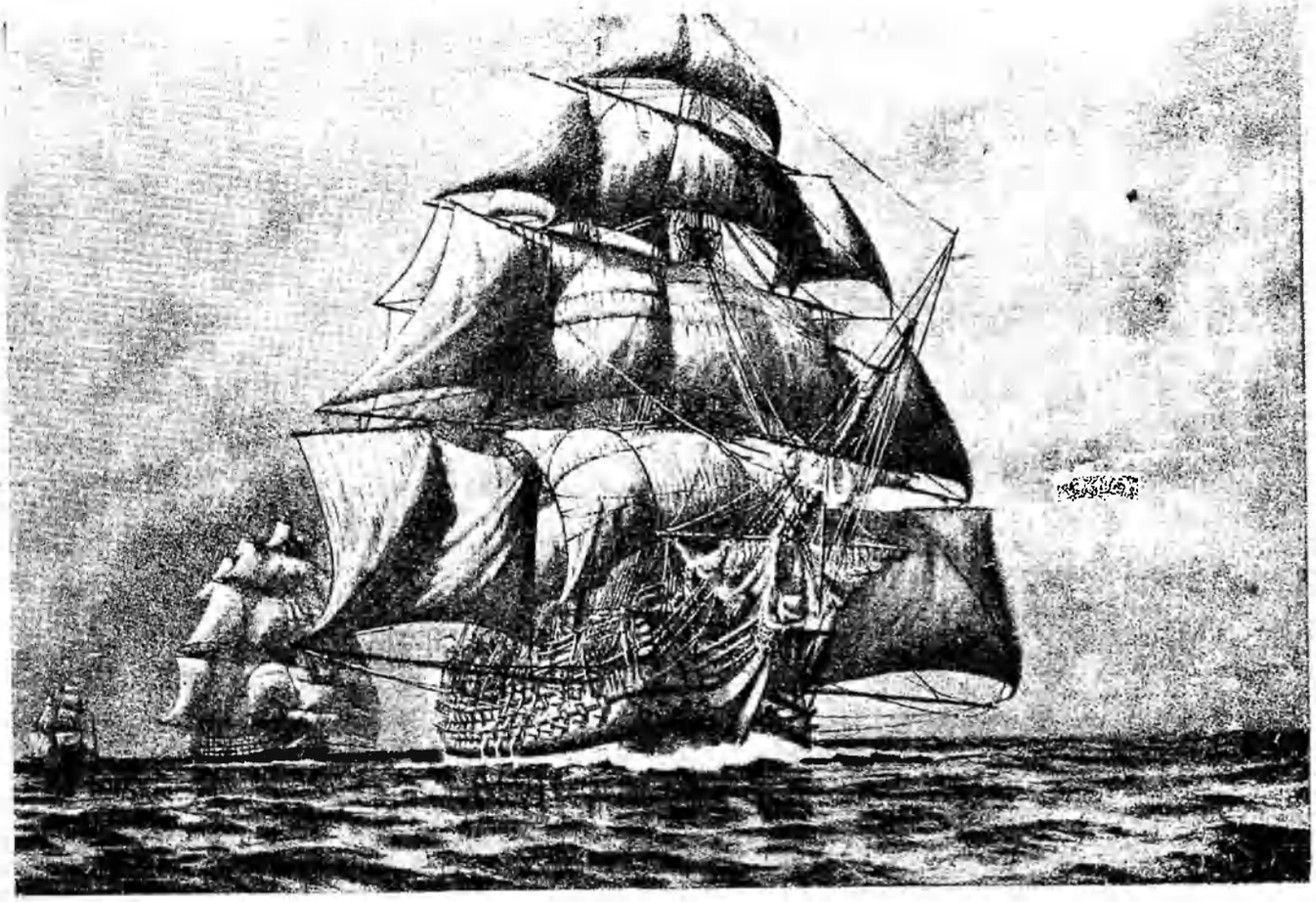
ВЕСТНИКЪТЪ Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТѢ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ, КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.



Година VI. Варна, 1. Май 1940 год. Брой 135.

ФЛОТЪТЪ Е НАЙ-ВѢРНИЯТЪ СТРАЖЪ НА ОТЕЧЕСТВЕНИТѢ ВОДИ И НАЙ-СИГУРНИЯТЪ ЗАЩИТНИКЪ НА РОДНИТѢ БРѢГОВЕ



Английскиятъ флотоводаченъ корабъ на адмиралъ Нелсонъ — „Victory“ на 1 юни 1803 год.

КОЛОНА ЗА ЧЕТЦИТѢ

На П. А. И. — София, относно въпроса за най-голѣмитѣ орѫдия на бойнитѣ кораби.

Известно е, че най главното срѣдство за борба на линейнитѣ кораби сѫ орѫдията. Тѣхниятъ брой, сгрупированото имъ въ артилерийски кули, калибърътъ, както и тежината на гранатитѣ сѫ различни въ всѣка морска държава.

За сега най голѣмокалибрени орѫдия притежаватъ нѣкои отъ линейнитѣ кораби на Англия, Япония, Америка и Русия.

Английскитѣ линейни кораби „Нелсонъ" и „Родней" притежаватъ по деветъ 406 мм. орѫдия, поставени по три въ артилерийска кула и намиращи се върху предната половина на кораба. Новостроящитѣ се четири 40,000 тонни линейни кораба отъ вида на „Лайонъ", сѫщо така ще притежаватъ 406 мм. орѫдия, обаче броятъ имъ е неизвестенъ.

Двата японски линейни кораба „Муцу" и „Нагато" притежаватъ по осемь 406 мм. орѫдия, разположени по две въ четири артилерийски кули. Новостроящитѣ се два кораба съ водоизмѣстване по 42,500 тона ще бѫдатъ въорѫжени съ по 8 или деветъ 406 мм. орѫдия.

Отъ американскитѣ линейни кораби три отъ вида на „Колорадо" иматъ по осемь 406 мм. орѫдия, а строящитѣ се шесть линейни кораба отъ вида на „Алабама" сѫ въорѫжени съ деветъ 406 мм. орѫдия. Предвиденитѣ да бѫдатъ заложени въ постройка 45,000 тонни линени кораби „Ню Джерсей" и „Иова" ще бѫдатъ въорѫжени съ по 12—406 мм. орѫдия.

Намиращиятъ се въ постройка руски линеенъ корабъ „Третий Интернационалъ" ще притежава осемь или деветъ 406 мм. орѫдия.

Дължината на 406 мм. орѫдия обикновено е 18·27 метра. Тежината на снарядитѣ за сѫщитѣ орѫдия въ различнитѣ държави е различна. Английскитѣ 406 мм. снаряди иматъ тяжесть 907 кгр. и развиватъ начална скорость 808 метра въ секунда; Японскитѣ снаряди отъ сѫщия калибъръ притежаватъ тяжесть 993·4 кгр. и начална скорость 850 метра въ секунда, а американскитѣ 406 мм. снаряди иматъ тежина 952 кгр. и начална скорость 854 метра въ секунда.

Новостроящитѣ се обаче, американски линейни кораби ще притежаватъ снаряди съ тяжесть 1,117 кгр. и начална скорость 900 метра въ секунда.

КАЛЕНДАРЪ НА „МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ"

—На 16 априлъ 1915 год. действащиятъ срещу Дарданелитѣ английски линеенъ корабъ „Лордъ Нелсонъ" получилъ четири тежки гранатни попадения отъ турската брѣгова артилерия и билъ тежко повреденъ.

—На 21 априлъ 1916 год. германскиятъ спомагателенъ корабъ „Либау", който пренасялъ орѫжия за подготвеното отъ Съръ Рожеръ въстание въ Ирландия, поради издаване, билъ обкрѫженъ отъ английски бойни кораби и се самопотопилъ.

— На 21 априлъ 1917 г. нѣмската Фландърска флотилия изстрѣбители извършили набѣгъ по плавателния пѫть около Дувъръ, гдето потопили нѣколко английски стражни кораби. Въ състоялото се съ една британска изстрѣбителна флотилия сражение, германцитѣ изгубили два изтрѣбителя: „G 42" и "G 85".

—На 23 априлъ 1918 год. английски морски сили извършили нападение върху пристанището Зеебрюгге въ Фландрия съ цель, да го затворятъ чрезъ потапянето на кораби и попрѣчатъ съ това на намиращитѣ се тамъ германски подводници да излѣзатъ въ открито море.

За цельта въ входа на пристанището англичанитѣ самопотопили двата кръстосвача „Ифигения" и „Интерпризъ" като стоварили на пристанищната стена и войски. Последнитѣ били отблъснати съ голѣми загуби.

—На 24 априлъ 1916 год. германски морски сили извършили набѣгъ къмъ английскитѣ брѣгове и обстрелвали пристанищата Ярмутъ и Ловестовъ. При тая дейность линейниятъ кръстосвачъ „Зайтлицъ" се натъкналъ и взривалъ на мина, обаче полученитѣ отъ взрива разрушения не попрѣчили кръстосвача да се завърне въ базата си.

—На 25 априлъ 1915 год. Съглашенскитѣ морски сили въ съставъ: 80 превозни кораба съ войски, 11 линейни кораба, 25 кръстосвача, 30 изстрѣбителя и 50 спомагателни кораба, успѣли да навлѣзатъ въ Сарос-ския заливъ и стоварятъ десантъ на Галиполския полуостровъ.

—На 30 априлъ 1915 год. турскиятъ торпедоносецъ „Яръ Хисаръ" атакувалъ и повредилъ тежко чрезъ артилерийски огънь английския подводникъ „АЕ—2", който билъ самопотопенъ отъ обслугата си.

— Презъ априлъ 1916 г. германскитѣ подводници потопили всичко 96 неприятелски търговски кораба съ общо водоизмѣстване 225,000 бр. р. тона.

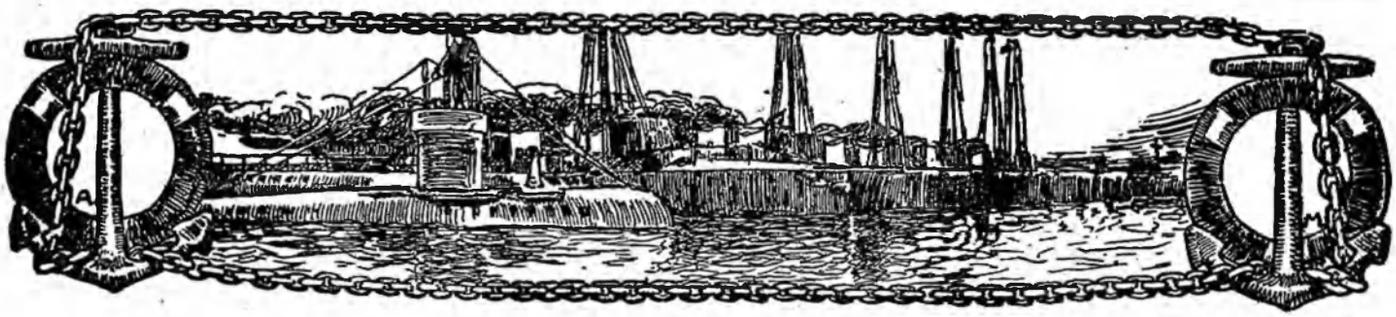
П О Щ А

Редакцията благодари за следнитѣ получени дарения.

1.	Иеромонахъ Стефанъ манастира Св. Георги —Поморие	200 лв.
2.	Здравко Минчевъ — Сливенъ	100 „
3.	Читалище „Василъ Левски"—Свиленградъ . .	100 „
4.	Д ръ Стефанъ Роглевъ --Варна	100 „
5.	Петко Кирчевъ— Горна Орѣховица . .	50 „
6.	Николай Николовъ — с. Слизе-поле	50 „
7.	Протоирей Петъръ Банджевъ	50 „
8.	Иванъ Ст. Поповъ- Варна	50 „
9.	Владимиръ Момчиловъ —София	50 „
10.	Инж. Александъръ Кировъ—Бургасъ . . .	50 „
11.	Василъ Михаиловъ — с. Обзоръ, Поморийско .	50 „
12.	Ал. Александровъ—Плѣвенъ	50 „
13.	Ловно д во „Соколъ"— Асеновградъ . . .	45 „
14.	Захари Кѫневъ— Варна .	40 „
15.	Трайко А. Трайковъ— Варна	40 „
16.	Т. Софийски—Варна . .	40 „
17.	Георги Т. Половъ—Русе .	40 „
18.	Крумъ Николаевъ—Русе .	30 „
19.	Цвѣтанъ Д. Главненски .	20 „
20.	Димитъръ Петровъ Воденичаровъ	20 „
21.	Маринъ В. Венковъ, Варна	20 „
22.	Михаилъ П. Ивановъ, Варна	20 „
23.	Христо П. Василевъ— с. Бѣли осъмъ	20 „
24.	Костовъ—механ., Орѣхово	20 „
25.	Александъръ Неновъ, Русе	20 „
26.	Борисъ Воденичаровъ— София	20 „
27.	Минчо Бончевъ—София .	20 „
28.	Ревирното Лесничейство —с. Ново село . . .	20 „
29.	Боянъ Тасевъ—Варна . .	20 „
30.	Маринъ Д. Василевъ гр. Плѣвенъ	15 „
31.	Сава Димовъ Колевъ гр. Плѣвенъ	15 „
32.	Радни Стойновъ Радневъ —Плѣвенъ	15 „
33.	А. П. Атанасовъ—моракъ	12 „

(Следва)

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



БОРБАТА ЗА ВОДНИТѢ ПѫТИЩА.

Известно е, че въ началото на априлъ, английски морски сили поставиха минни заграждания въ териториалнитѣ води на Норвегия съ цель, да се прекѫсне германскиятъ морски пѫть покрай норвежскитѣ брѣгове, по който Германия превозваше необходимитѣ ѝ материали и твърде ценнитѣ желѣзни руди.

Нѣколко дена покъсно, Свѣтътъ осъмна съ неочакваната весть относно бързитѣ и изненадващи действия на германскитѣ войскови, морски и въздушни сили въ Дания и Норвегия, съставляващи своевременна противомѣрка, целяща запазването на тоя важенъ морски пѫть.

Развилитѣ се въ последствие събития отбелязаха началото на ожесточената борба на двѣтѣ воюващи страни за овладяването на тая, твърде жизнена презморска артерия.

Стремежътъ за владението на морскитѣ пѫтища, всѣкога е съставлявалъ, както въ миналото, така и въ настоящо време, най-главната първопричина за кръвопролитнитѣ войни между народитѣ.

Последнитѣ, за запазване свободата на действие по тия пѫтища непрестанно напрѣгали сили и давали твърде скѫпи жертви.

Следенитѣ съ особено внимание събития около Норвегия, подчертаватъ още веднъжъ, съ достатъчна яснота голѣмото значение, което противницитѣ отдаватъ на северния морски пѫть, за овладяването на който и двѣтѣ воюващи страни хвърлиха въ люта брань голѣма часть отъ своитѣ разнородни сили и започнаха ожесточена борба.

Като последица отъ многобройнитѣ, макаръ и противоречиви сведения, отбелязани въ ежедневния печатъ и оповестени чрезъ свѣтовнитѣ радиопредаватели се установява, че въ тая борба Германия загубила голѣма часть отъ своя боенъ флотъ, срещу което отъ британскитѣ морски сили били потопени значителенъ брой голѣми и малки бойни еденици, обстоятелство, подчертаващо огромното и важно значение на воднитѣ пѫтища.

Борбата за владението на тия пѫтища продължава да се води съ небивало до сега ожесточение, съ всички възможни сили и срѣдства на воюващитѣ страни, и ще продължи безъ огледъ на даденитѣ голѣми жертви до тогава, до като единъ отъ сражаващитѣ се врагове остане господарь на морскитѣ пѫтища, главнитѣ артерии, чрезъ които държавитѣ черпятъ всичко необходимо за своето сѫществуване и всестраненъ напредъкъ.

МОРСКА МИСЪЛЬ

ВЪПРОСЪТЪ ЗА ПРОЛИВИТѢ

Необходимостьта отъ пълното провеждане на блокадата и икономическото обкржжаване на Германия, отъ страна на съюзницитѣ, предизвика въ последно време появата въ печата на редица гледища относно преминаването презъ Проливитѣ и възможнитѣ действия на британскитѣ морски сили въ Черно море. Поради това, въпросътъ за Проливитѣ отново получава своята важность.

Съ наименованието Проливи се означаватъ двете водни тѣснини Босфора и Дарданелитѣ, съединяващи Мраморно море съ Черно и Срѣдиземно морета.

Сегашниятъ господарь на Проливитѣ, Турция, съгласно историческитѣ данни завоювала воднитѣ тѣснини презъ 1453 год. и отъ тогава, въ продължение на триста години била пълна владѣтелка, освенъ на Босфора и Дарданелитѣ, още и на цѣлото Черно море, което напълно се считало за вжтрешно турско море.

Поради владението отъ Турция и на цѣлата източна часть на Срѣдиземно море, въ миналото не билъ абсолютно никакъ повдиганъ въпросътъ отъ другитѣ морски държави относно затварянето или възможностьта за свободенъ пропускъ на кораби презъ Проливитѣ.

Само венецианскитѣ кораби до 1540 год. имали свободния достжпъ и търгували съ корабитѣ си въ Черно море. Всички кораби на другитѣ държави, превозващи товари за черноморскитѣ пристанища, трѣбвало да претоварватъ своитѣ стоки върху турскитѣ кораби, които ги пренасяли до тѣхното мѣстоназначение.

Едва въ 1696 год. когато владенията на Русия при царуването на Петъръ Велики достигнали до Черно море, въпросътъ за затварянето на Проливитѣ за пръвъ пжть билъ изложенъ на свѣтовната сцена и Турция обявила тѣснинитѣ напълно затворени за всички кораби, които не носятъ и не плаватъ подъ турско знаме.

Стремежътъ на обширната руска империя да получи свободенъ излазъ къмъ топлитѣ морета, предизвикалъ редица войни. Следъ продължителна борба, Русия успѣла едва въ 1774 год. чрезъ сключения миренъ договоръ въ Кючюкъ Кайнарджикъ, да се признае Черно море за отворено и възможностьта за свободното и безпрепятствено преминаване на всички търговски кораби презъ Проливитѣ. Въпрѣки това обаче Турция запазвала правото за пропускъ на чуждитѣ военни кораби презъ Дарданелитѣ и Босфора.

Въ това време Англия се очертала като велика морска сила, владѣтелка на обширнитѣ океани и морета. Следъ появата на британското влияние въ източната часть на Срѣдиземно море, въпросътъ за Проливитѣ билъ изнесенъ на политическата сцена, и отъ тогава се поражда стремежътъ на Англия да възпрепятства всѣчески на Русия да проникне на югъ и съ това застраши британскитѣ жизнени интереси въ Индия.

Отъ тогава историята на Проливитѣ съставлява вѣковната борба на тия два свѣтовни колоса, която се изрази въ състоялитѣ се редици конгреси на великитѣ сили, целящи да разрешатъ въпроса относно Босфора и Дарданелитѣ.

Тая английска политика и противомѣрка на руското проникване на югъ, къмъ свободнитѣ и топли морета, ясно се очертала въ изработената въ Лондонъ презъ 1841 год. конвенция за Проливитѣ, Парижкиятъ конгресъ въ 1856 год., споразумението сключено презъ 1870 г. и постановленията на Берлинския конгресъ въ 1878 год.

Дори и презъ Кримската война, 1854 — 1856 год. Англия извършила опитъ, не само да прекжсне естественото стремление на руската империя къмъ топлитѣ морета и задържането ѝ далечъ отъ британскитѣ морски пжтища въ Срѣдиземно море, но и чрезъ сила да отстрани Русия отъ черноморското крайбрѣжие.

Така сжщо въ Освободителната война презъ 1878 год., когато рускитѣ войски победоносно се насочили и застанали предъ стенитѣ на Цариградъ, въ пристанището на турската столица се появили британски морски сили, които били готови да се намѣсятъ въ войната и защитятъ интереситѣ на Англия. Освенъ това и въ състоялиятъ се Берлински конгресъ въ 1878 год., Русия била принудена да се откаже отъ значителна часть на своитѣ искания.

Едва презъ време на Свѣтовната война Англия промѣнила коренно своето становище спрямо Русия, като обещала на последната подкрепата за завземане и владението на Проливитѣ.

Съгласно постигнатото тайно споразумение между силитѣ на Съглашението, следъ завършване на Свѣтовната война, Турция трѣбвало да бжде подѣлена между победителитѣ.

Тая подѣлба трѣбвало да бжде извършена споредъ нарочно изработената карта, скица отъ която е помѣстена на следващата страница отъ вестника.

Споредъ тая карта, на Русия се давало правото да окупира голѣма часть отъ Турция въ Мала Азия, южно отъ Батумъ; двата брѣга на Босфора, островитѣ въ Мряморно море, европейска Турция съ северна линия Еносъ—Мидия и европейскиятъ брѣгъ на Дарданелитѣ. Англия заемала земитѣ около Багдатъ и Басра съ зона на влияние „Б“ и островъ Кипъръ. На Франция се давала източната часть на Малоазиатска Турция, Санджака Александрета и Сирия, а Италия трѣбвало да вземе югоисточната часть на Мала Азия съ островитѣ на Додеканеза и зона на влияние „В“.

Турция оставала малка азиатска държава, владеяща земитѣ около Анкара, южниятъ брѣгъ на Дарданелитѣ и часть отъ южното крайбрѣжие на Мраморно море.

Въ действителность обаче, следъ завършването на Свѣтовната война и сключването на Севърския миренъ договоръ на 10 августъ 1920 г., Русия била съвършенно изключена отъ подѣлбата на Турция, която трѣбвало да бжде раздѣлена между Гърция и Франция. На Италия, въпрѣки даденитѣ обещания за намѣсването ѝ въ войната, сжщо била отказана югозападната часть на Мала Азия. Проливитѣ се включвали подъ непосрѣдственото влияние и надзорничество на Обществото на Народитѣ, чрезъ съответната комисия въ Цариградъ.

Поведената отъ Ататюркъ упорита съпротива, освободила Мала Азия отъ гръцкото и французко нашествия, като предизвикала сключването на Лозанския миренъ договоръ на 24 юли 1923 год., съ който на Турция се давало правото да разполага съ сегашнитѣ си граници.

Едновременно съ Лозанския договоръ билъ разрешенъ и въпросътъ за Проливитѣ, за изпълването на които билъ изработенъ и одобренъ нарочень правилникъ, устано-

вяващъ всички случаи на възможность за безпрепятственото преминаване презъ воднитѣ тѣснини, Босфора и Дарданелитѣ.

Съгласно тия постановления осигурявало се свободното преминаване и плаване презъ Проливитъ, както по вода, така и по въздуха. Съ това Черно море било вече свободно море.

Последното обстоятелство имало особено голѣмо значение за черноморскитѣ крайбрѣжни държави, които въ всѣко време (мирно и военно) могли да осигурятъ връзката си съ всѣка държава въ Свѣта, освенъ въ случаитѣ, когато сж въ война съ Турция.

На последната било забранено да военизира и укрепява Проливитѣ, както и да държи въ непосрѣдствена близость голѣми войскови части.

Въ продължение на тринадесеть години Турция търпеливо понасяла тая възбрана за военизиране на Проливитѣ.

Едва презъ юли 1936 г. Турция счете за необходимо наново да повдигне разрешението на въпроса за Проливитѣ и получи съгласно спогодбата въ Монтрьо пълното право да извърши необходимитѣ укрепителни и др. работи за осигуряване на тѣхната защита.

Спогодбата въ Монтрьо включва следнитѣ по главни, на кратко изразени правила:

1. Въ мирно време всички търговски кораби свободно могатъ да преминаватъ презъ Проливитѣ;

2. Въ време на война, когато Турция остава неутрална, търговскитѣ кораби запазватъ свободния пропускъ презъ воднитѣ тѣснини.

Ако Турция е воюваща страна, преминаването на корабитѣ отъ неприятелскитѣ държави е напълно забранено. За останалитѣ държави, ако Турция намѣри за необходимо, предвиждатъ се известни ограничения;

3. Въ мирно време, преминаването на Проливитѣ е съвършенно свободно само презъ деня за лекитѣ морски единици на всички държави както и по голѣмитѣ бойни кораби на крайбрѣжнитѣ черноморски държави, обаче само следъ предварително четиринадесеть дневно уведомяване. За преминаването на подводницитѣ важатъ отдѣлни разпореждания;

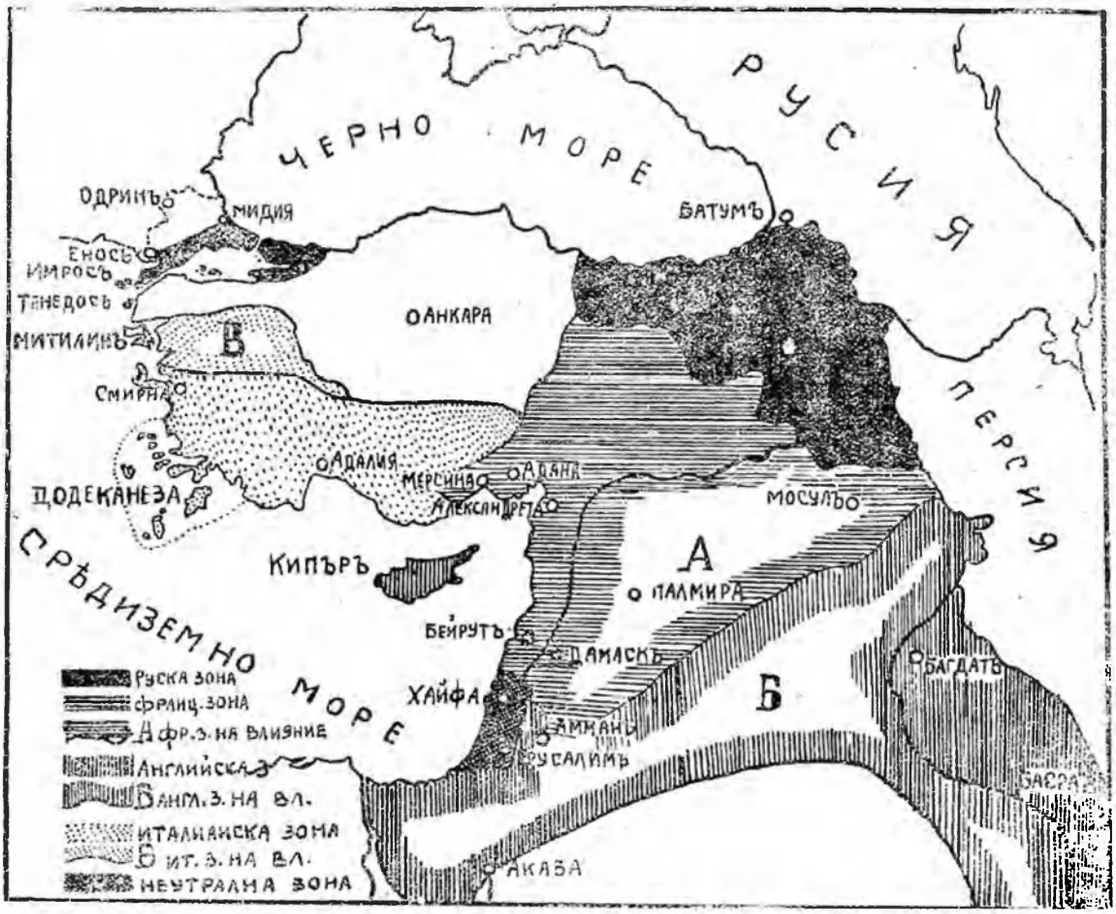
4. Въ време на война, преминаването на всенни кораби презъ Проливитѣ се забранява. Изключения сж възможни само го отношение изпълнение задълженията и взетитѣ решения отъ Обществото на Народитѣ, въ случаитѣ, когато се налага да се даде помощь или се взематъ съответнитѣ наказателни мѣрки спрѣмо нѣкоя държава.

Правило 20 гласи: Въ време на война, когато Турция е сжщо воюваща страна, постановленията на правила 10 до 18, третиращи въпроса относно преминаването на военни кораби презъ Проливитѣ, не се прилагатъ; Преминаването на бойни кораби презъ Босфора и Дарданелитѣ е възможно изключително съгласно съображенията на турското правителство.

Правило 21 гласи: Въ случаитѣ, когато Турция установи, че е заплашена отъ непосрѣдствена опасность за възможна война, тя има пълното право да приложи постановленията на правило двадесето.

Тайнитѣ постановления на сключеното въ края на октомври 1939 г. тристранно споразумение между Англия, Франция и Турция сж неизвестни.

Едно обаче, е твърде ясно. Съсключване на споразумението въ Монтрьо, въ което взематъ участие представителитѣ на заинтересованитѣ държави, членове въ Обществото на Народитѣ, Турция получи, както свободата на действие при вземане на съответнитѣ мѣрки за отбраната на Проливитѣ, така и наново се очерта като пълен господатъ на Босфора и Дарданелитѣ, чиито ключове държи здраво въ своитѣ ржце.



Скица за предварителното вѣроятно разпредѣляне зонитѣ на влияние въ Турция следъ Свѣтовната война.

Ето защо и въ последно време чуждестранния и мѣстенъ печатъ даде ,макаръ и кратки и непровѣрени сведения относно искането на Англия, да получи, подъ предлогъ стесняване обрѣча на стопанската блокада срещу Германия въ Черно море, свободенъ пропускъ на часть отъ своитѣ морски сили презъ Проливитѣ.

Важното политическо и стратегическо значение на воднитѣ тѣснини въ Близкия изтокъ е общоизвестно.

При сключване спогодбата въ Монтрьо презъ 1936 г. бѣ ясно установено, че Турция не ще вземе страна въ бждещитѣ вѣроятни свѣтовни конфликти. Даденитѣ многократни увѣрения отъ Ататюркъ и правителството, че Турция се счита достатъчно силна за защитата на своитѣ интереси и ще остана далечъ отъ свѣтовнитѣ стълкновения, затвърдиха убеждението, че бждещето управление и уреждане използването на Проливитѣ съгласно спогодбата, е повѣрено въ здрави и вѣрни на Обществото на Народитѣ ржце. Постановленията обаче на прав. 21 отъ спогодбата даватъ на Турция пълна свобода на действие и бждещето ще установи, дали последната ще счете за необходимо да се възползва отъ тия постановления.



ВОЕННО-МОРСКА ИСТОРИЯ

ДЕЙСТВИЯТА НА СПОМАГАТЕЛНИЯ КРЪСТОСВАЧЪ „МЬОВЕ“

(Продължение отъ брой 135)

За поставенитѣ взривни патрони било доведено до знанието на англичанитѣ отъ кораба съ указание, че при всѣко най-малко враждебно действие отъ тѣхна страна, корабътъ веднага ще бѫде потопенъ.

На 17 януари „Аррат“ се отправилъ за указаното неутрално пристанище, гдето, въпрѣки кръстосващитѣ край американскитѣ брѣгове британски кръстосвачи, успѣлъ да пристигне благополучно на 1 февруари.

„Мьове“ се насочилъ на югъ, за да се срещне „Corbridge“.

На 22 януари билъ потопенъ англійския корабъ „Edinburgh“, а на 26 януари кръстосвачътъ преминалъ екаатора, при което преминаване било извършено обичайното кръщаване на моряцитѣ отъ обслугата, които за пръвъ пѫть навлизали съ кораба въ другото полушарие на земното кълбо.

На 28 януари 1916 год. „Мьове“ срещналъ „Corbridge.“ Двата кораба се отправили за устието на Амазонка, гдето потърсили подходящо мѣсто за товарене на вѫглища.

Устието на рѣката било известно съ силнитѣ си приливни и отливни течения и множеството ржавни пѣсъчни плитковини. Следвайки предпазливо единъ следъ другъ и измѣрвайки често дълбочината, корабитѣ открили достатъчно дълбокъ ржавъ и се отправили внимателно срещу течението на рѣката.

При единъ завой на плавателния пѫть, корабитѣ открили подходяща котвена стоянка, добре защитена и скрита отъ наблюдение, гдето се закотвили единъ до другъ.

Близкиятъ брѣгъ билъ обрасълъ отъ буйна разстителность и високи палми, които се огъвали отъ силния тропически вѣтъръ. Надъ корабитѣ гордо летѣли чудновати птици, предимно такива отъ рода на фламинго съ розави пера, а отъ сушата долитали крясъцитѣ на папагали и маймуни. При подобна тропическа обстановка и непоносима горещина, започнало твърде трудното прехвърляне на каменни вѫглища отъ „Corbridge“ върху „Мьове“.

Въ разгара на уморителната работа настѫпило силното приливно течение. Котвените вериги се опънали до скѫсване. Корабитѣ били принудени да се отдѣлятъ единъ отъ други и съ движение на парнитѣ си машини, въ продължение на два часа устоявали на силното течение. Това действие се повтаряло на всѣки дванадесеть часа.

Въ продължение на три денонощия „Мьове“ успѣлъ да натовари 1,000 тона вѫглища и се отправилъ за нови действия въ океана. Предъ устието на Амазонка, корабътъ „Corbridge“ билъ потопенъ.

Четири денонощия нѣмскиятъ кръстосвачъ кръстосвалъ по плавателнитѣ пѫтища предъ североизточното крайбрѣжие на Южна Америка, безъ да срещне нѣкакъвъ корабъ.

Най-подиръ на хоризонта се появилъ корабъ, който се оказалъ белгийския „Люксенбургъ“ съ пълненъ товаръ отъ 6,000 тона каменни вѫглища. Корабътъ билъ потопенъ следъ предварително пренасяне на обслугата върху „Мьове“.

По-голѣмата часть отъ обслугата на потопениятъ корабъ се състояла отъ неутрални моряци, предимно испанци и гърци, които съ своитѣ мандолини, китари, маймунки и папагали, внесли разнообразие и веселость всрѣдъ моряцитѣ на нѣмския кръстосвачъ.

Скоро било заловено явно радиосъобщение отъ англійския корабъ „Flamenco“, който съобщавалъ, че презъ нощьта ще мине на петьдесеть мили западно отъ Фернандо ди Норопха.

„Мьове“ се отправилъ къмъ посоченото мѣсто, гдето заелъ очаквателно положение съ напълно загасени огньове. Скоро се появилъ и англійския корабъ, който съ получаване съответната заповѣдь отъ нѣмския кръстосвачъ да преустанови своето движение, веднага поискалъ по радиото помощь. Въ сѫщото време, изстрелянатa отъ „Мьове“ граната попаднала въ радиотелеграфната станция на „Flamenco“ на който избухналъ пожаръ.

Буйни, кървавочервени пламаци обвили, англійския корабъ, обслугата на които побързала да го напустне спущайки на вода корабнитѣ лодки. Въ бързината една отъ лодкитѣ се обърнала и двадесеть души паднали въ водата, обаче всички, съ изключение на единъ били спасени.

Отъ обслугата на кораба се узнало, че презъ нощьта „Мьове“ миналъ много близко до англійския кръстосвачъ „Glasgow“, обаче двата кораба се разминали безъ да се открият.

***

День и нощь непрестанно странствувалъ „Мьове“ по о б ш и р н и я океанъ, безъ да срещне нѣкакъвъ корабъ. Напразно погледитѣ се отправяли по необятната водна ширь за да открият на хоризонта кълба димъ, стожернитѣ върхове или очертанията на корабъ.

Еднообразно и тихо протичали днитѣ за обслугата на „Мьове“ намиращъ се далечъ отъ своето отечество.

Преминавайки въ северната часть на Атлантически океанъ, най-подиръ нѣмскиятъ кръстосвачъ срещналъ презъ нощьта корабъ, когото попиталъ чрезъ свѣтливенъ сигналъ за името. Корабътъ съобщилъ, че се именува „Heraclea“. На „Мьове“ се осъмнили за истинността на това име, тъй като въ списъцитѣ на „Лойдъ-Регистъръ“ не сѫществувалъ корабъ съ подобно име. Когато отъ нѣмския кръстосвачъ спуснали лодка за да провѣрятъ кораба, последниятъ издебналъ тоя моментъ и съ възможната пълна скорость извършилъ опитъ за бѣгство, обаче даденитѣ отъ „Мьове“ орждейни изстрели го заставили да спре.

Въ действителность корабътъ се именувалъ „Westburne“ и билъ натоваренъ съ вѫглища.

Сѫщата нощь билъ спрянъ и потопенъ англійския корабъ „Horace“ превозващъ твърде ценен товаръ отъ вълна, месо и жито.

Върху „Мьове“ се събрали 180 души отъ обслугитѣ на потопенитѣ кораби. Затова кап. лейт. Дона рѣшилъ да използва Westburne“ за пренасянето имъ до нѣкое неутрално пристанище.

Корабътъ, подъ командването на мичманъ II р. Бадевицъ и съ германско знаме, се отправилъ за испанското пристанище Сента Круцъ гдето пристигналъ и се закотвилъ до намиращия се на котва англійски кръстосвачъ „Sutlej“ Испанскитѣ пристанищни власти издали заповѣдь, споредъ която „Westburne“ трѣбвало въ срокъ отъ двадесеть и четири часа да напусне пристанището. Англійскиятъ кръстосвачъ, въ очакване излизането на „Westburne“ кръстосвалъ въ водитѣ предъ пристанището съ цель, да потопи кораба. Последниятъ, следъ като снелъ на брѣга обслугитѣ на потопенитѣ кораби, отправилъ се отъ пристанището къмъ териториалнитѣ води, гдето отново спусналъ котва. Следъ необходимата кратка подготовка, корабътъ билъ потопенъ, въпрѣки непосрѣдствената близость на англійския кръстосвачъ. Мѣмскитѣ моряци били интернирани и въ последствие успѣли чрезъ бѣгство да се завърнатъ въ родината. (Следва)

ПЪРВОТО МИННО ЗАГРАЖДАНЕ

Едно отъ главнитѣ срѣдства за отбрана брѣговетѣ на притежаващитѣ малоброенъ боенъ флотъ държави, сж миннитѣ загражданія. Поставени на известна далечина отъ брѣга, въ воднитѣ райони предъ важни пристанища, заливи и удобни за десантъ мѣста, миннитѣ загражданія представляватъ скрита опасность за врага и възпрепятстватъ на безнаказаното приближаване и действие на непріятелскитѣ бойни кораби по брѣговата ивица.

Затова, своевременото поставянѣ на минни загражданія за защита уязвимитѣ отъ непріятелския флотъ заливи, пристанища и селища по крайбрѣжието на всѣка, опираща на море държава, съставлява първата задача на морскитѣ ѝ сили въ времето на мобилизацията и подготовката за война.

Миннитѣ загражданія постигатъ напълно значението при отбрана на брѣговетѣ само тогава, когато се поставятъ на време и изпреварятъ всѣко неочаквано действие на непріятелскитѣ морски сили. Ето защо, всѣка морска държава се стреми да притежава съответнитѣ срѣдства за незабавното поставяне при необходимость, на минни загражданія при изгледи за неминуема война съ своитѣ врагове.

***

Презъ време на мобилизацията въ Балканската война, когато българскиятъ народъ бѣ грабналъ оржжието за осжществяване на своитѣ отечествени идеали, минната часть отъ нашия малъкъ Черноморски флотъ получилъ тежката задача да постави минни загражданія предъ Варненския заливъ, за да се възпрепятства на всѣко вѣроятно действие на турския флотъ по нашитѣ брѣгове.

Задачата действително била трудна за изпълнение, защото нашиятъ флотъ не разполагалъ съ необходимитѣ нарочни плавателни срѣдства за бързото и успѣшно извършване на подобно опасно действие на море.

За цельта другитѣ държави имали нарочни минопоставачни кораби или използвали други такива, пригодени за поставянето на минни загражданія. Българскиятъ флотъ обаче, не притежавалъ нито минни заградители, нито подходящи кораби съ достатъчно водоизмѣстване, за вземане по-голѣмъ товаръ отъ мини, а сжщо и съответната скорость за бързото извършване на минно-заградителнитѣ действия.

Действително, младитѣ български моряци притежевали отлична подготовка по минното дѣло и твърде бързо и сржчно обслужвали доставенитѣ отъ Франция заградни мини, обаче, въ случая задачата налагала да се извършатъ действия въ открито море, далечъ отъ роднитѣ брѣгове, за което били необходими устойчиви, притежаващи добри мореходни качества кораби.

Тая трудность обаче, не попрѣчила на смѣлитѣ български моряци успѣшно да извършатъ дадената имъ повеля.

Съприсжщата на всѣки българинъ въ труднитѣ и сждбоносни моменти изобретателность и предприемчивость, моряцитѣ отъ миннata часть, следъ усилена и непрекжсната работа, стъкмили малкия паренъ катеръ „Воевода“ и шлепътъ „Амалия“ като минни заградители, съ които било поставено първото минно загражданѣ въ сжществуването на Българското царство.

Върху шлепа „Амалия“ била поставена дървена площадка съ релси, на които били натоварени десеть заградни мини. За по-голѣма устойчивость, въ вжтрешностьта на шлепа били поставени различни тяжести и цистерни съ вода, предназначена за котлитѣ на „Воевода“. Последниятъ се запасилъ съ пъленъ товаръ гориво.

Дветѣ малки плаващи сждини застанали една до друга и били съединени и закрепени помежду си посрѣдствомъ дървени греди.

Тоя своеобразенъ български миненъ заградитель се състоялъ отъ две плаващи една до друга части. Въ едната часть се намиралъ двигательтъ, посрѣдствомъ който минопоставача трѣбвало да се придвижи и достигне района на минното загражданѣ, а върху втората часть били натоварени самитѣ заградни мини.

Следъ тая предварителна подготовка, миннiятъ заградитель се отправилъ въ открито море за изпълнение на възложената задача.

Естествено, че скоростьта на заградителя била твърде малка. Наподобавайки пъпленето на костенурка, „Воевода“—„Амалия“, бавно се отдалечили отъ брѣга и благополучно достигнали означения за минното загражданѣ районъ, източно отъ фара Галата.

Брѣгътъ едва се очертавалъ въ далечината. Подскачайки отъ вълнението минопоставача започналъ изпълнението на своята задача. Напредъ, на хоризонта внезапно се появила тъмна ивица, която бързо приближавала, плъзгайки се по водната повърхность. Това билъ появилиятъ се силенъ насрещенъ вѣтъръ, отъ който гребенитѣ на вълнитѣ побѣлели и таинствено зашумѣли.

Първата заградна мина, плъзгайки се леко по релситѣ, полетѣла къмъ морската бездна и се изгубила въ пѣнеститѣ води. Следъ нея, като на учение, въ равни промеждутъци време се отжснали отъ „Амалия“ втората, третата и последующитѣ мини.

Следъ поставянето на четвъртата мина обаче, произлѣзла малка злополука. Поради голѣмото напрѣгане машината на „Воевода“, стремяща се да осигури възможния пъленъ ходъ на катера за преодоляване силния напоръ на насрещния вѣтъръ, появилъ се внезапенъ пропускъ въ съединителния вѣнецъ на главната пароотводна тржба. Следствие на тая повреда, причинена вѣроятно отъ изтъняване на азбестовитѣ оплътнители на вѣнеца, отъ последния започнала да излиза съ голѣмъ шумъ тънка струя пара. Поради това машината намалила своя ходъ и минопоставачътъ, носенъ отъ вѣтъра се движелъ обратно къмъ поставеното вече минно загражданѣ. Командирътъ на минопоставачътъ, лейтенантъ Винаровъ далъ съответната заповѣдь за хвърляне на котвата. Последната, придружена отъ силното тракане на котвената верига се спустнала къмъ морското дъно. Поради голѣмата дълбочина обаче, и малката дължина на котвената верига, „Воевода“ не успѣлъ да се задържи на мѣсто. Все пакъ котвата и веригата намалили бързото отнасяне на минопоставача къмъ собственото си минно загражданѣ. Бавно, но сигурно „Воевода“ — „Амалия“ се приближавали къмъ опасността да навлѣзатъ въ минното поле.

Въ тоя сждбоносенъ мигъ, старшиятъ машинистъ на „Воевода“, Василъ Вълковъ, установявайки приближаващата опасность, бързо съобразилъ и мигновенно извършилъ следнитѣ действия: Затворилъ крана за идващата отъ парния котелъ пара, разхлабилъ съединителния вѣнецъ на главната пароотводна тржба и, поставяйки сржчно нови азбестови оплътнителни пръстени, наново го стѣгналъ, като съ това отстранилъ повредата. Тия действия били извършени съ изумителна бързина. Следъ отварянето на съответния паренъ кранъ, машината отново заработила съ пълната си мощность.

„Воевода“ отново разлюлялъ своята снага и упорито се насочилъ срещу вѣтъра и вълнението.

Поставянето на минното загражданѣ продължило и било благополучно завършено.

Така, поставени при крайно неблагоприятни условия, смѣлитѣ български моряци успѣшно завършили своята задача и достойно изпълнили своя дългъ къмъ Родината.

Куюджуклиевъ



МОРСКИ ВЕСТИ

КОРАБОПЛАВАНЕТО ПРЕЗЪ ПРОЛИВИТЪ

Известно е, че съгласно постигнатата презъ 1936 год. въ Монтрьо спогодба, движението на търговскитѣ кораби презъ проливитѣ Босфора и Дарданелитѣ е напълно свободно за всѣка, притежаваща търговски флотъ държава.

До колкото е известно, подробни и точни данни относно корабоплаването презъ тоя важенъ морски пжть, съединяващъ Черно съ Срѣдиземно морета, не сж съставени.

Даденитѣ отъ турска страна данни, помѣстени въ предназначенитѣ съгласно постановленията на спогодбата въ Монтрьо сведения за Обществото на народитѣ въ Женева установяватъ, че общото водоизмѣстване на търговскитѣ кораби, преминали Проливитѣ презъ 1937 год. възлиза на 13 милиона тона.

Сжщата година презъ Суецкия каналъ сж преминали търговски кораби съ общъ тонажъ 36·5 милисна регистеръ тона.

Централната банка на Турция съ бюлетики № 29 отъ октомври до декември 1938 год. отбелязва общия прегледъ на корабното движение презъ Босфора и Дарданелитѣ, което следъ 1930 год. възлизало отъ 13 до 20 милиона тона.

Корабното движение презъ Дарданелитѣ въ 1938 год.

Държави	Броятъ на корабитѣ	Нето регистъръ тона.
Англия	660	1,878,097
Гърция	968	1,848,363
Турция	734	1,486,958
Италия	555	1,453,624
Германия	358	1,079,546
Франция	154	797,092
Русия	293	752,960
Холандия	149	430,533
Норвегия	155	407,886
България	90	85,806
Ромъния	245	402,565
Швеция	78	199,949
Белгия	28	64,171
Унгария	35	56,193
Испания	21	59,327
Америка	46	232,268
Югославия	45	118,408
Полша	59	348,164
Дания	12	26,446
Япония	7	18,330
Египетъ	9	20,980
Финландия	5	14,121
Панама	27	82,210
Летония	1	2,191
Неизвестна	1	3,580
	4,735	11,869,873

Корабното движение презъ Босфора въ 1938 год.

Държави	Броятъ на корабитѣ	Нето р. тона
Англия	626	1,704,493
Гърция	863	1,706,629
Турция	757	1,503,234
Италия	539	1,434,199
Германия	339	1,011,204
Франция	199	666,180
Русия	287	761,271
Холандия	135	386,247
Норвегия	149	383,094
България	80	81,296
Ромъния	244	370,033
Швеция	63	210,967
Белгия	22	50,658
Унгария	26	45,474
Испания	22	52,865
Америка	40	200,130
Югославия	54	102,697
Полша	62	354,170
Дания	13	30,396
Япония	7	21,130
Египетъ	11	23,475
Финландия	7	18,487
Панама	26	79,120
Летония	1	2,171
Неизвестна	1	3,580
	4,563	11,180,320

Помѣстенитѣ таблици сж извлѣчени отъ сведенията за корабното посещение на пристанището Цариградъ презъ 1938 год. Макаръ и не напълно точни, тия сведения все пакъ даватъ приблизителни данни за движението на корабитѣ отъ разнитѣ държави презъ Проливитѣ.

Отъ таблицата се установява, че по отношение на тонажа, Англия държи първо мѣсто въ корабното движение презъ Дарданелитѣ, следвана отъ Гърция, Турция, Италия и Германия.

По отношение броя на корабитѣ обаче, Гърция има първенството съ 968 кораба, следвана отъ Турция, Англия и Италия. Това се дължи на низкото навло, което гръцкитѣ кораби вематъ за пренасянето на товари по морскитѣ пжтища.

Броятъ на българскитѣ кораби преминали презъ Дарданелитѣ възлиза на 90 съ общо водоизмѣстване 81,296 тона.

Броятъ и тонажа на ромънскитѣ кораби, преминали въ 1938 г. презъ Проливитѣ е почти петь пжти поголѣмъ отъ бъргарскитѣ; Статистиката отбелѣзва, че презъ Дарданелитѣ презъ отчетния периодъ сж преминали 244 кораба съ общо 370,033 нето регистъръ тона.

Изнесената отъ турскитѣ източници статистика обаче, не дава достатъчни данни, установяващи произхода и вида на товаритѣ превозвани отъ търговскитѣ кораби, преминали презъ Босфора и Дарданелитѣ. Поради това не може да се установи, дали въ действителность се извършва превозъ на сурови материали отъ Иранъ презъ Ерзерумъ за Трапезундъ и отъ тамъ, по морскитѣ пжтища къмъ пристанищата на различнитѣ държави.

Така сжщо, не може нагледно да се установи размѣрътъ на внасянитѣ презъ Дарданелитѣ и Босфора обработени материали и машини, предназначени за пристанищата въ Черно море, а чрезъ тѣхъ и къмъ съседнитѣ на това море държави.

Все пакъ таблицитѣ даватъ ясна и кратка представа за размѣрътъ на корабното движение презъ Проливитѣ.

Сравнявайки даннитѣ за 1938 год. относно корабоплаването презъ водитѣ тѣснини, възлизашо съгласно таблицитѣ на 4,563 кораба съ общо водоизмѣстване 11,180.320 нето регистъръ тона, съ тия за 1937 год. съгласно които водоизмѣстването на преминалитѣ Проливитѣ кораби възлиза на 13 милиона тона, установява се, че отъ 1930 год. корабното движение презъ Босфоро и Дарданелитѣ показва известно намаление. Това обаче, следва да се има за естествена последица тъй като, известно е, че следъ Свѣтовната война, поради изчерпване на разни материали и фабрикати се наложи твърде оживена търговия и стокообмѣнъ между държавитѣ въ Свѣта, изискващи усилено корабно движение.

Морето е източникъ на несмѣтни богатства

Колониитѣ, които Дания притежава обхващатъ обща повърхность 2,171,000 кв. километра съ население 45,000 души.

Въ Европа Дания владѣе островитѣ Ферьоеръ, съ повърхность 1,399 кв. клм. и население 25,600 души, а въ Америка—Гренландия, съ повърхность 2,170,000 кв. клм. и 99,000 жители.

Отъ Ферьоерскитѣострови се изнася главно риба и вълна, а отъ Гренландия—тюленови и китови продукти, пухъ отъ северни птици и медни руди.

ЗНАЕТЕ ЛИ?

— Че предприетото на 20 септември 1519 год. отъ Фернандо де Магелань, околосвѣтско пѫтуване продължило 1124 дена? Започнато съ петь малки кораби съ водоизмѣстване отъ по 75 до 120 тона, това смѣло морско пѫтешествие било завършено отъ Себастиянъ делъ Кано, който се завърналъ обратно въ Испания само съ кораба „Виктория", натоваренъ съ различни подправки, особенно ценни въ срѣднитѣ вѣкове, стойностьта на които покрила всички направени за експедицията разходи.

— Че още презъ времето на Кублай ханъ, който въ 1252 год. завладялъ Китайската империя, тогавашнитѣ дървени кораби притежавали множество напрѣчни прегради?

Последнитѣ раздѣляли кораба на водонепроницаеми отдѣления, които се давали подъ наемъ на разни търговци за поставяне на своитѣ стоки. Тъй като почти на всѣки два метра се намирали напрѣчни прегради, корабътъ притежавалъ твърде голѣма плавкость и при нахлуване, следствие случайна повреда на стенитѣ, на вода въ вѫтрешностьта му, запазвалъ своята мореходность и непотъваемость.

Въ последствие, т о в а клетъчно разпредѣление на корабитѣ било възприето при постройката най вече на военнитѣ единици и повишило значително непотъваемостьта имъ. Поради сполучливото клетъчно разпредѣление, което германскитѣ кораби притежавали въ Скагеракския бой, много отъ тѣхъ, въпрѣки полученитѣ гранатни попадения, запазили своята непотъваемость и успѣли да се завърнатъ въ базитѣ си.

— Че въ края на априлъ 1666 год. адмиралъ Ройтеръ съсрѣдоточиль въ Текселъ значителна часть отъ холандския флотъ, предназначенъ за борба срещу английскитѣ морски сили?

Тоя флотъ се състоялъ отъ 102 бойни единици, отъ които 55 линейни кораба съ по 70 до 80 орждия.

Цѣлиятъ флотъ, притежавалъ общо 4,716 орждия и се обслужвалъ отъ 22,000 души.

КОРАБИ—УЧИЛИЩА

Войната на море изисква наличието на значителенъ брой добре обучени моряци, които веднага да заематъ мѣстата на загиналитѣ свои съслуживци или да влѣзатъ въ състава на обслугата на новопостроенитѣ, влизащи въ строя и готови за действие въ открито море бойни кораби.

Това обстоятелство изисква, освенъ мобилизиранитѣ моряци, да бѫдатъ свикани и своевременно обучени въ морското дѣло и нови набори младежи, които, поради своята многобройность се нуждаятъ отъ съответнитѣ казармени помѣщения и учебни кораби.

По настоящемъ, за кораби — училища, германскиятъ флотъ използва голѣмитѣ презокеански пѫтнически кораби, на които усилено се извършва всестранната морска подготовка на младитѣ нѣмски моряци.

Предназначенитѣ по-рано, нарочни странични палуби за разходка на пѫтницитѣ въ време на продължителното плаване презъ океана, сега се използуватъ за строевитѣ обучения на моряшкитѣ роти. Върху горната палуба на носа и кърмата на кораба сѫ поставени разнокалибрени орждия, чрезъ които се извършва артилерийската подготовка. Разни други помѣщения се използватъ за обучение въ корабното вѫжарство, направата на разни вѫзли, орѫжезнание и пр.

Голѣмитѣ зали, предназначени за пушене, танцуване и занимание на пѫтницитѣ, сѫ пригодени за словестни занятия, теоритическа подготовка и физическото възпитание на младитѣ моряци. Последнитѣ сѫщо така се обучаватъ въ планомѣрното миене, чистене и стъкмяване на палубата, боядисване на корабнитѣ стени и обслужване на корабнитѣ лодки при тѣхното използване за обучение по гребане и вѣтроходство.

Следъ нѣколко седмиченъ престой на тия кораби — училища, младитѣ моряци се изпращатъ за продължение подготовката върху други, малки и голѣми кораби, или за носене на службата върху бойнитѣ единици отъ нѣмския флотъ.

„НѢМСКОТО ЗЛАТО"

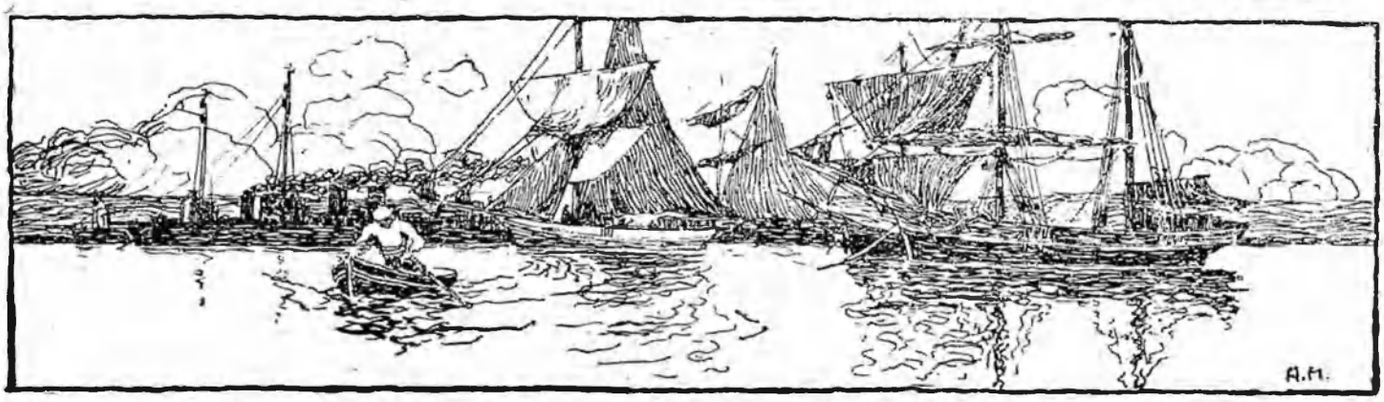
Съ наименованието „нѣмското злато" сѫ означени кехлибаровитѣ залежи, намиращи се край брѣговетѣ на Балтийско море.

Кехлибарътъ билъ известенъ още въ древнитѣ времена и при финикийското могѫщество съставлявалъ главенъ предметъ на финикийската търговия, като се добивалъ отъ севернитѣ страни на Европа и пренасялъ чрезъ Марсилия, Северна Италия и Венеция, по морскитѣ пѫтища въ Срѣдземно море къмъ държавитѣ въ Близкия изтокъ, Северна Африка и Суданъ, гдѣто се използувалъ отъ източнитѣ народи за направата на украшения и други нужди.

Главнитѣ нѣмски кехлибарови залежи въ Балтийско море се намиратъ въ брѣговата ивица въ Източна Прусия между селищата Кьонингсбергъ, Пилау, Брюстерортъ и Кранцъ, като обхващатъ область съ повърхность 300 до 400 кв. километра. Тия залежи, притежаващи приблизителна широчина отъ 6 до 8 метра се намиратъ на 30 до 40 метра подъ земната повърхность. Западната окрайнина на тая кехлибарова ивица се вдава далечъ отъ брѣга на Източна Прусия въ Балтийско море. При бушуващитѣ голѣми есенни бури, огромнитѣ морски вълни откѫсватъ отъ морското дъно различни величини кехлибарови камачета, които изтласкватъ къмъ пѣсъчния брѣгъ.

Следъ стихването на всѣка буря, нѣмски рибари и жителитѣ отъ крайбрѣжнитѣ села, облѣчени въ гумено облѣкло и каучукови ботуши, снабдени съ съответнитѣ гребла и мрежи, нагазватъ до поясъ въ водата и събиратъ кехлибаровитѣ отломки преди последнитѣ да бѫдатъ обратно отвлѣчени въ морскитѣ дълбочини или останатъ подъ дебелия пѣсъченъ пласть.

Тъй като съ добиването на кехлибара, мнозина отъ крайбрѣжното население получаватъ своето препитаване и държавата има значителни приходи, кехлибарътъ съ право е нареченъ „нѣмско злато". Следватъ подробни сведения въ брой 137.



СВЕДЕНИЯ ЗА ЧУЖДИТѢ ФЛОТИ

Германия

Нѣмскиятъ кръстосвачъ „Дойчландъ“ следъ завръщането си отъ водената въ Атлантически океанъ корсарска война, съгласно даденитѣ нареждания билъ преименуванъ на „Лютцовъ“.

Името „Дойчландъ“ било предназначено за другъ голѣмъ боенъ корабъ отъ нѣмскиятъ флотъ, който се намиралъ по настоящемъ въ усилена постройка.

Италия.

Италиянскиятъ министерски съветъ на 20 януари н. г. окончателно приелъ гласуванията държавенъ бюджетъ за 1940/41 год. който ще влѣзе въ сила отъ 1 августъ 1940 до 31 юни 1941 год.

Съгласно бюджета, сумитѣ предназначени за народната отбрана възлизатъ на 10,843,086,238 лири (46,840,132,548 лева) отъ които: 4,230,816,400 лири (18,275,126,848 лева) за войската; 3,350,591,834 лири (14,474,556,640 лева) за флота и 3,261,678,000 лири (14,090,448,960 лева) за въздушнитѣ войски.

Въ сравнение съ миналогодишниятъ бюджетъ, гласуванитѣ суми за флота за 1940/41 год. сѫ увеличени съ 557 милиона лири (приблизително 2½ милиарда лева).

Офицерскиятъ съставъ на италианскиятъ флотъ въ настояще време се състои отъ 3,936 души, разпредѣлени по длъжности както следва:

Морски строеви офицери	
Флотски адмирали	3
Ескадрени „	8
Дивизионни „	14
Контъръ „	11
Капитани I рангъ	96
Капитани II рангъ	192
Капитанъ-лейтенанти	267
Лейтенанти	698
Мичмани пър. и втори рангъ	445
Всичко	1,734

Корабни механници и инженеръ корабостроители.

Генералинспектори	1
Генералъ-лейтенанти	2
Генералъ майори	3
Полковници	18
Подполковници	57
Майори	94
Капитани	221
Младши офицери	155
Всичко	551

Последнитѣ имагъ чиноветѣ на армейскитѣ офицери.

Следватъ морски оржжейни офицери—207; Лѣкари и аптекари, разни чинове — 269; Продоволствени офицери—279; Пристанищни офицери (началници на бази) 350, и офицери произведени отъ долнитѣ чинове 552.

Последнитѣ могатъ да напреднатъ въ службата и достигнатъ най-високъ чинъ капитанъ.

Швеция.

Развиващитѣ се въ последо време събития около Скандинавскитѣ държави, налагатъ да се дадатъ кратки сведения за Швеция.

Последната притежава следнитѣ бонни еденици:

Осемь крайбрѣжни бронирани кораби съ общо водоизмѣстване 38,830 тона, отъ които петтѣхъ сѫ твърде стари, построени презъ 1902 до 1907 год., а най-новитѣ три, въ време на Свѣтовната война, 1915 до 1917 год. Следъ 1930 год. последнитѣ три крайбрѣжни кораби „Густавъ V“, „Дротнингъ Виктория“ и „Сверигъ“ бѣха основно преустроени и окончателно завършени презъ 1935 до 1939 години като получиха значителни подобрения и нововъведения.

Отбелязанитѣ три кораба притежаватъ почти еднакви данни: водоизмѣстване около 7,000 тона, скорость 23 мили и въоржжение: четири 283 мм., шесть 152 мм. и 16 малкокалибрени орждия и 6 картечници. Обслужватъ се отъ 540 човѣка.

Останалитѣ петь кораба притежаватъ водоизмѣстване до 4,000 тона и въоржжение състоящо се отъ по две 210 мм., 152 мм. и шесть по-малкокалибрени орждия. Обслужватъ се отъ по 300 души офицери, подофицери и моряци;

Двата кръстосвача „Готландъ“ и „Филгия“, отъ които първиятъ е построенъ въ 1934 год., притежава водоизмѣстване 4,700 тона, скорость 28 мили и въоржжение: шесть 152 мм. и осемь по-малко калибрени орждия, 4 картечници, шесть 533 мм. торпедни тржби и известенъ брой водосамолети, а вториятъ е построенъ презъ 1907 год. и по настоящемъ се преустройва и усъвършенствува;

Освенъ тия кораби, шведскиятъ флотъ притежава още:

Изстрѣбители: Шесть стари и деветь новопостроени, всичко 15 съ общо водоизмѣстване 9,982 тона. Най-новиятъ изстрѣбитель, „Малмьо“ е завършенъ презъ 1939 год. Притежава водоизмѣстване 1,024 тона, скорость 42 мили и въоржжение: три 120 мм. орждия, шесть 25 мм. противосамолетни такива, 6 торпедни тржби и две съоржжения за хвърляне на водни бомби. Изстрѣбителтъ „Карлскрона“, който притежава сѫщитѣ данни се намира въ усилена постройка и ще бѫде напълно завършенъ презъ настоящата година.

Подводници: Шеснадесеть съ общо водоизмѣстване 8,325 тона. По-голѣмата часть отъ тия подводници сѫ построени следъ 1922 год. и притежаватъ почти еднакви данни.

Тритѣхъ подводница отъ вида на „Улвенъ“, които сѫ построени презъ 1926—30 год. притежаватъ надводно водоизмѣстване 667, а подводно 850 тона; надводна скорость 16, а подводна 9 мили, и сѫ въоржжени съ едно 102 мм. и едно 25 мм. орждия, една картечница и 4 торпедни тржби.

Най-новитѣ три подводника иматъ почти сѫщото водоизмѣстване, развиватъ надводна скорость 10 мили и притежаватъ само едно 40 мм. орждие. две картечници и 6 торпедни тржби.

Малки бойни кораби: Единъ минопоставачъ съ водоизмѣстване 1550 тона; шесть миночистача съ общо водоизмѣстване 1572 тона; Тридесеть и шесть стражни кораба съ общо водоизмѣстване 4,243 тона; Тринадесеть помощни на брѣговата артилерия кораба съ общо водоизмѣстване 559 тона; Две торпедни лодки съ водоизмѣстване по 11·5 тона, скорость 41 мили и две торпедни тржби;

Спомагателни кораби: Учебни кораби, кораби майка за подводницитѣ, измѣрвателни кораби, ледоразбивачи и др. всичко 13, съ общо водоизмѣстване 14,815 тона.

Швеция притежава всичко 110 кораба съ общо водоизмѣстване 80,000 тона.

Дания

Дания, която обхваща повърхность отъ 42,931 квадратни клм. и притежава 2,171,000 кв. клм. колонии разполага съ следнитѣ бойни кораби:

Два крайбрѣжни бронирани кораба: „Peder Skram“ и „Niels Juel“, притежаващи водоизмѣстване 3,500 и 3,800 тона и въоржжение: първиятъ—две 240 мм., четири 149 мм. и 11 малкокалибрени орждия, 2 картечници и 4 торпедни тржби, а вториятъ: десеть 149 мм. и 12 малкокалибрени орждия, 14 картечници и 2 торпедни тржби. И двата кораба сѫ стари и притежаватъ скорость 16 мили.

Предвижда се на „Peder Skram“ вмѣсто две 240 мм. да бѫдатъ поставени две 305 мм. орждия. Корабътъ „Niels Juel“ е преустроенъ презъ 1936 год.;

Седемнадесеть торпедоносеца съ водоизмѣстване отъ 110 до 290 тона, развиващи скорость отъ 24 до 27·5 мили;

Единадесеть подводника съ надводно водоизмѣстване отъ 177 до 320 тона и надводна скорость отъ 13·5 до 15 мили;

Двадесеть и три други по-малки спомагателни кораба.

Освенъ тия кораби, намиращи се въ строя, Дания има въ настояще време въ постройка още: единъ подводникъ, единъ минопоставачъ и три миночистача.

СТРАНИЦА ЗА МЛАДИТѢ

ХРИСТОФОРЪ КОЛУМБЪ

(Продължение отъ брой 135)

За цельта той започналъ усиленото стъкмяване на една отъ лодкитѣ. На последната билъ поставенъ допълнителенъ гръбнакъ за увеличение газенето, и върху носа били издигнати нови стени за да се даде възможность лодката да бжде помореходна и устоява срещу вълнитѣ.

Следъ поставянето на стожеръ и стъкмяването съ вѣтрила, лодката била натоварена съ всички необходими запаси отъ храна вода и пр. за Диего Мендецъ, придружаващитѣ го шесть души туземци, и единъ испанецъ, като била напълно готова за пжть.

Получавайки последнитѣ поржчения отъ Колумба и писмото до испанскитѣ владѣтели, Мендецъ се отправилъ за извършване на опасното пжтуване къмъ Еспаньола.

Лодката се движела предпазливо покрай източнитѣ брѣгове на островъ Ямайка. Неочаквано обаче, задъ една извивка на сушата, лодката била нападната и отвлѣчена отъ враждебно туземно племе, което взело въ пленъ индийцитѣ. Умѣло издебвайки момента, когато туземцитѣ се счепкали и спорили относно разпредѣлянето на плячката, Мендецъ успѣлъ незабелязано да скочи въ лодката, която чевръсто отблъсналъ отъ брѣга. Чрезъ усилено гребане испанецътъ сполучилъ да отбѣгне преследването и се завърналъ обратно при заседналитѣ кораби на Колумба.

Започнали се нови приготовления за пжть, като къмъ първата лодка била стъкмена и придадена още една, чиито водителство било повѣрено на Бартоломео Фиеско.

Следъ като всичко било готово за пжть, смѣлитѣ моряци наново отпжтували, а успоредно съ тѣхъ, за предпазване отъ повторно нападение и враждебно действие отъ туземцитѣ, по брѣга се движела група въоржжени испанци.

Двѣтѣ групи благополучно достигнали източния край на острова, отъ гдето, следъ сбогуване, лодкитѣ се отправили въ открито море и скоро се изгубили отъ видимость задъ хоризонта, а въоржжената група испанци се завърнала обратно на корабитѣ. Сега за изтощенитѣ испанци нѣмало другъ изходъ освенъ тоя, търпеливо да очакватъ завръщането на Бортоломео Фиеско, комуто било поржчено, съ пристигане на лодкитѣ въ Еспаньола, веднага да се завърне и съобщи, че Мендецъ благополучно изпълнилъ своята задача.

День следъ день минавали въ скучно еднообразие и мжчително очакване. Непрестанно изморенитѣ погледи безпокойно се отправяли къмъ близката брѣгова линия и вѣчно вълнуващата се гръдъ на океана, за да открият очертанията на приближаващата се малка лодка на Фиеско, носяща дълго очакваната радостна весть за пристигащето спасение отъ това бедствено полужение, въ което се намирали пжтешественицитѣ.

Тѣснитѣ и задушни жилищни помѣщения на старитѣ и полуизгнили кораби, оскждната храна, пълната самота, еднообразие, и дългото очакване за помощьта, която още не идвала, предизвикали отпадането на духа, и породили раздразнение и явно негодуване срѣдъ обслугата.

Последната на 2 януари 1504 г. подъ водителството на Франциско де Поррасъ, предизвикала бунтъ и предявила искания предъ Колумба.

Водительтъ на бунтовницитѣ се явилъ въ стаичката на мореплавателя, който лежалъ боленъ на постеля и поискалъ, испанцитѣ да натоварятъ всичко възможно и необходимо на взетитѣ отъ индийцитѣ десеть примитивни туземни лодки, съ които, вмѣсто да чакатъ напразно идването на помощь и намѣрятъ своята смърть на тоя островъ отъ гладъ и болести, своевременно да се отправятъ за Еспаньола и се спасятъ отъ явна гибель.

Мореплавателтѣ настойчиво отхвърлилъ това искане като явно рисковано и опасно. Намирайки сили да скочи отъ своето легло, той се появилъ на палубата и обяснилъ на разбунтувалитѣ се моряци крайно безрасждното тѣхно искане, да се впуснатъ съ подобни неустойчиви лодки въ далечното пжтуване всрѣдъ развълнуванитѣ води на океана.

Нищо обаче не могло да спре недоволницитѣ въ изпълнение предначертаната цель.

Натоварвайки всичко възможно на десетьтѣхъ лодки, бунтовницитѣ отплували на истокъ покрай брѣговетѣ на Ямайка, отправяйки проклятия къмъ останалитѣ при Колумба свои съслуживци.

Съ мореплавателя останали всичко четиридесеть и осемь души, поголѣмата часть отъ които били болни, слаби и изтощени. Съзнавайки обаче, че тѣхното съществуване зависи отъ сигурностьта срещу възможнитѣ нападения отъ сушата, тѣ се устроили и извършили всичко възможно за своята защита и получаването на храна отъ туземнитѣ племена.

Последнитѣ, приемайкии вече голѣмъ брой игралки и други блестящи предмети отъ испанцитѣ, въ замѣна на които доставяли храни, започнали все по-рѣдко и по-рѣдко да се явяватъ и престанали да изпращатъ хранителни припаси. Отъ туземцитѣ Колумбъ узналъ, че групата на Поррасъ, за да се снабди съ провизии извършила безчинства и враждебни действия срещу нѣкои племена отъ острова. Тая случка представлавала втората причина, поради която индийцитѣ престанали да доставлявагъ храна на испанцитѣ, останали при Колумба, които били обречени на гладна смърть.

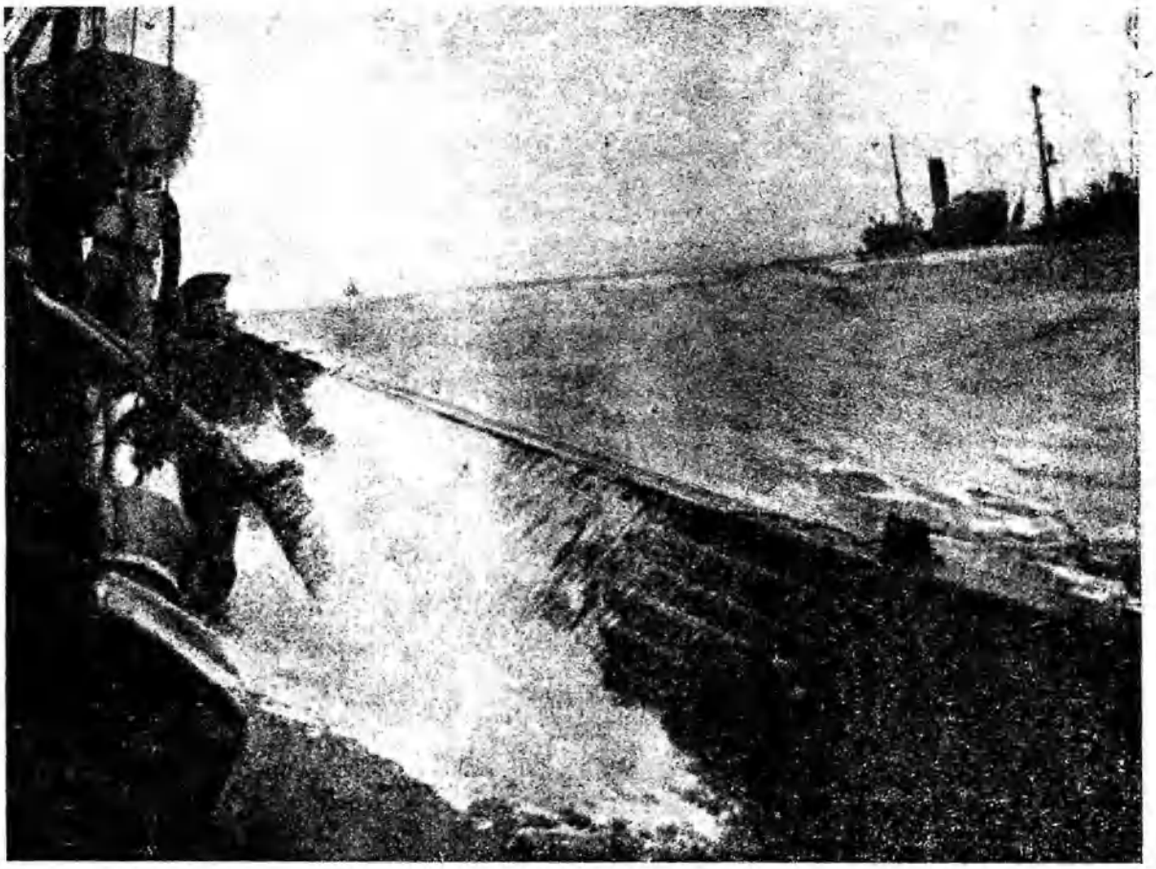
За да облекчи и избави отъ това бедствено положение своитѣ хора, мореплавателтъ, който се отличавалъ съ своята изобретателность, прибѣгналъ до следната хитрость:

Споредъ своитѣ астрономически таблици, Колумбъ установилъ, че на 29 февруари 1504 год. ще настжпи лунно затъмнение. Известно време преди последното, мореплавателтъ успѣлъ да свика при себе си водителитѣ на нѣколко съседни племена, на които казалъ, че Богътъ на испанцитѣ билъ силно разгнѣвенъ, за гдето индийцитѣ недоставяли необходимитѣ припаси за прехраната на Неговия народъ; За това Той ще ги накаже, чрезъ отнемането на лунната свѣтлина и създаването на други бедствия.

Когато настжпила нощьта и пълна сѣнка затулила свѣтлия дискъ на луната, изплашенитѣ туземци надали викове и се хвърлили предъ нозетѣ на Колумба съ молба за защита и обещание, да доставятъ храна.,

Подъ предлогъ, че ще говори и се опита да омилостиви всемогжщия Духъ, Колумбъ се отстранилъ и въ минутата, когато затъмнението трѣбвало да бжде прекратено, отново се появилъ предъ индийцитѣ, като съобщилъ, че разкаянието и покорството на туземцитѣ смѣгчили гнѣва на Божеството, чиито знакъ на благоволение тѣ веднага ще видятъ на небеснитѣ висини. (Следва)

Куюджуклиевъ.



Тежки и опасни сж действията на миночистачитѣ, принудени при всѣко време да разчистватъ пжтя на бойнитѣ кораби презъ миннитѣ полета. Снимката представлява германски миночистачи въ развълнувано море.

ДИНАМИКА А. Д.

София, пощенска кутия № 190 — ул. „Московска“ 7

За телеграми: Динамика, София — 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.

Въздухоопрѣснителни инсталации и хладилни инсталации.