

МОРЕПЛАВАН ТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА ГЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ
39306

НАРОДИТЪ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХЪ.



МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

ДЪРЖАВА САМО СЪ АРМИЯ
ИМА ЕДИНЪ ЮМРУКЪ
ДЪРЖАВА СЪ АРМИЯ
И ФЛОТЪ — ГИ ИМА ДВА

ДРУЖЕСТВОТО ЗА МОРИКА ПРОСВЕТА И ОБЩНОСТ
ДЪРЖАВОУПРАВЛЕНИЕНОЕ КОМИТЕТЪ

Година VII

Варна 1. декември 1941 год.



НЕ ЧАКАЙ ДА СЪЗДАВАШЪ ФЛОТЪ КОГАТО ТЕ НАПАДНАТЪ,
ЗАШТО НЕ СЕ КОПАЕ КЛАДЕНЕЦЪ, КОГАТО ОЖЕЛНѢЕШЪ.



ИЗГЛЕДЪ ОТЪ БЪЛГОМОРСКОТО КРАЙБРѢЖИЕ — ГР. КАВАЛА

КАЛЕНДАРЪ НА МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

— На 1 ноември 1914 год. се състояло морското сражение при Коронел, между една английска ескадра, състояща се от четири кораба и германската Далекоизточна кръстосвачна ескадра на адмиралъ графъ фонъ Шпе.

Като наследница на това сражение били потопени британскитъ бронирани кръстосвачи „Good Hope“ и „Monmouth“.

— 4 ноември 1940 г. командваниятъ отъ лейтен. Кречмеръ подводникъ потопилъ британскитъ спомагателни кръстосвачи „Лаурентикъ“, притежаващъ водоизмѣстване 18,724 бр. рег. тона и „Патроклусъ“ — 11,314 бр. рег. тона.

— На 5 ноем. 1940 г. испанското правителство съобщило, че напълно присъединява пристанището Танжеръ и международната зона къмъ испанско-Мароко. Поради това всички английски бойни кораби напуснали водитъ на Танжеръ, които използвали за защитата на Гибралтаръ.

— На 7/20 ноември 1912 г. въ щаба на флота се получили сведения отъ нашето разузнаване, че въ Кюстенджа се намирили двата египетски търговски кораба „Ак-Денизъ“ и „Кара-Денизъ“, натоварени съ коне, оръжие и бойни припаси, предназначени за действащитъ при Чаталжа турски войски.

Пътятъ на двата превозни кораба се осигурявалъ отъ линейния корабъ „Хайрединъ Барбароса“, кръстосвачтъ „Хамидие“ и четири изстрѣбителя.

За да се прекъсне превоза по море на оръжие, бойни материали и храни отъ Кюстенджа за турската столица, а съ това, да се отнеме и възможността на Турция да се сношава съ благосклонно настроенитъ къмъ нея европейски държави, нашиятъ малък флотъ, главното ядро на който се състояло само отъ шестъ торпедоносца съ водоизмѣстване по 98 тона, получилъ върховната повеля отъ командването на българскитъ войски, да излѣзе и кръстосва въ открито море, гдето да атакува и потопи срещнатитъ превозни кораби.

Въ изпълнение на тая заповѣдъ, четиритѣхъ торпедоносца; „Летящи“, „Смѣли“, „Строги“ и „Дръзки“, получили нареждане да се отправятъ въ открито море, намѣрятъ и потопятъ корабитъ „Ак-Денизъ“ и „Кара-Денизъ“.

Въ 22 часа и 35 минути на 7/20 ноември отрядътъ торпедоносци, въ пълно бойно затамнение излѣзалъ въ открито море и се насочилъ къмъ

началникъ, капиранъ II рангъ Димитъръ Добревъ, смѣлиятъ отрядъ, къмъ 0 часа и 30 минути на 8/21 ноември, когато се намиралъ на 60 километра почти източно отъ Варна и на 14 южно отъ носъ Калиакра, внезапно открилъ неяснитѣ очертания на голѣмъ вражески боевъ корабъ, който въ последствие се указалъ кръстосвачтъ „Хамидие“.

Въпрѣки превъзходството на противника, храбритъ български торпедоносци приближили неприятелския корабъ и отъ близко разстояние изстреляли по едно торпедо. Изстреляното отъ торпедоносецъ „Дръзки“ торпедо попаднало и се взривало въ носовата частъ на „Хамидие“. Отъ силния взривъ на торпедото неприятелскиятъ кръстосвачъ получилъ тежки повреди: въ носовата му частъ стенитъ били разкъсани и се получилъ отворъ съ размѣри четири на петъ метра, презъ който въ втрешността на кораба навлязло голѣмо количество вода. Поради това, „Хамидие“ получилъ страниченъ наклонъ и заровилъ дълбоко носъ въ водата. Предниятъ му стожеръ билъ пречупенъ, а отъ обслугата му били убити 10 и ранени 20 души моряци.

Съ голѣми усилия, движейки се съ кърмата напредъ, „Хамидие“, благодарение на сравнително спокойното море, успѣлъ да се довлѣче до Златния рогъ въ Цариградъ, гдето билъ изваденъ на докъ.

Съ това си смѣло действие торпедоносцитъ отбелязали първата и славна българска победа по море.

Турскиятъ кръстосвачъ „Хамидие“ е спуснатъ на вода въ 1903 год. и притежава следнитѣ данни: водоизмѣстване 3,850 тона; скоростъ 22 мили; въоръжение: две 150 мм., осемъ 120 мм., шестъ 47 мм. и шестъ 37 мм. оръдия; две 450 мм. торпедни тръби; и обслуга 300 души.

Ако се извърши кратко сравнение по отношение водоизмѣстването на корабитъ взели участие въ морския бой презъ нощта на 8/21 ноември 1912 год. ще се установи, че „Хамидие“ превъзавалъ 10 пъти четиритѣхъ български торпедоносца и билъ 38 пъти по голѣмъ отъ торпедоносецъ „Дръзки“.

Нашитъ торпедоносци въ тая единствена въ морската история поради своята смѣлостъ торпедна атака, нѣмали никакви загуби, съ изключение на торпедоносецъ „Дръзки“, който получилъ ударъ отъ малкокалибрень снарядъ, преминалъ презъ димната тръба.

Дори и сега торпедоносецъ „Дръзки“ носи на димната си тръба получената преди двадесетъ и деветъ години рана, което бойно отличие свидетелствува за храбростта и безстрашието на българския морякъ,

ПОЩА

Уредничеството на вестника благодарно за следнитѣ получени дарения:

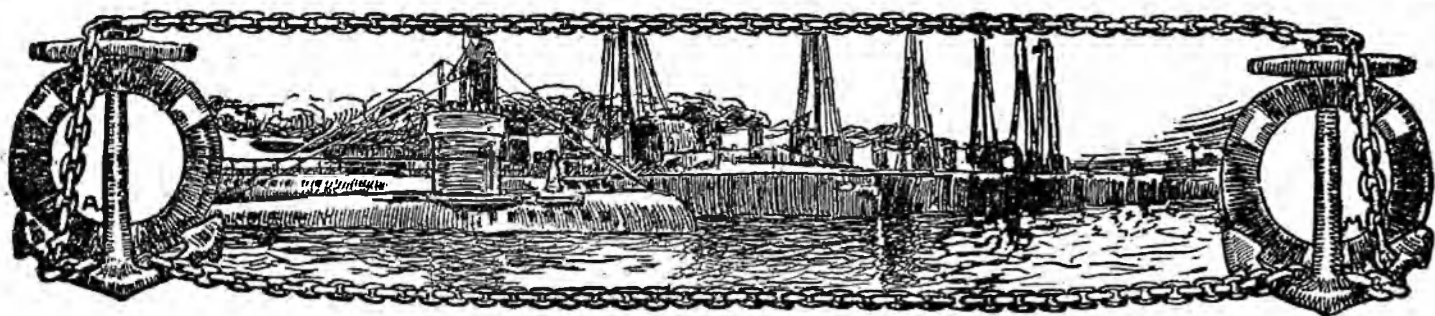
1. Отъ чиновницитъ при мелницата на Р. Бешковъ, въ гр. Добричъ 400 лв.
2. Маринъ Балабански, отъ гр. Габрово . . . 100 лв.
3. Д-во на запаснитъ подофицери въ гр. Русе, „Защита“ . . . 100 лв.
4. П. Н. Камбуровъ . . . 50 лв.
5. Дончо Георгиевъ, отъ село Раздѣлна . . . 50 лв.
6. Тимошко Бабадалиевъ, отъ Каварна . . . 50 лв.
7. Димитъръ Н. Поповъ, гр. Горна-Орѣховица 40 лв.
8. Хр. Ивановъ Миевски, Военното на Н. В. у-ще гр. София . . . 40 лв.
9. Лазаръ Трандафиловъ, с. Козарско, Пещерско 30 лв.
10. Сава М. Кръстевъ, отъ гр. Варна . . . 30 лв.
11. Д-ръ Петъръ П. Павловъ, с. Марковча, Ново-Пазарско . . . 20 лв.
12. Милю Ат. Тодоровъ, отъ с. Бѣла, Варненско . 15 лв.
13. Петъръ Илиевъ, отъ гр. Стара-Загора . . . 15 лв.
14. Д. Ешкинази, гр. Варна 15 лв.
15. Стойко Димитровъ, отъ гр. Варна . . . 10 лв.
16. Андрей К. Вълковъ, отъ гр. Варна . . . 10 лв.

(Следва)

Волнитѣ дарения, предназначени за подкрепа списването на вестника, четцитѣ могатъ да изпращатъ чрезъ пощенски записи, адресирани до уредничеството на „Морски прегледъ“, или въ пощенски и гербови марки. За улеснение четцитѣ отъ Варна и близкиѣ селища, волнитѣ дарения могатъ да се внасятъ направо въ уредничеството на вестника, намиращо се въ Интендантството на Флота, на пазарния площадъ, до Пожарната команда.

— Поради голѣмия тиражъ на вестника и увеличение на необходимитѣ материални сръдства за списването му, уредничеството съжалява, че по настоящемъ се намира въ невъзможностъ да удовлетвори искането на многобройнитѣ си нови четци, желаещи да получатъ двуседмичника. Това ще бжде извършено при първа възможностъ.

— Известява се на заинтересованитѣ, че всички излѣзли до сега броеве на „Морски прегледъ“ сж



ЕДИНЪ ВЕЛИКЪ ПОДВИГЪ

Българската военна история е изпъстрена съ редица велики имена и дати, които блестятъ съ ореола на вѣчна слава и сочатъ дѣла, пропити съ ненадминатото родолюбие, саможертва и достойно изпълненъ дългъ къмъ Царь и Родина.

Споменътъ за тия бележити дати, написани съ кръвта на многобройнитѣ български синове сложили своитѣ кости по браннитѣ поля на Балкана, се дълбоко почита отъ всѣки родолюбивъ българинъ.

Въ безкрайния низъ на величавитѣ и сѣдбоносни за българския народъ събития, е отбелязана съ огнени слова и датата 21. ноември 1912 г.—денътъ на нашата първа победа на море.

Всѣка година, на тоя день, българскиятъ народъ отправя мисълъ къмъ оная тъмна нощъ тогава, въ която само четири малки български торпедоносца се впуснаха безстрашно

води на родното море въ люта бранъ срещу врага, и чрезъ своето велико дѣло—смѣлата атака на „Хамидие“ — написаха свѣтла и незаличима страница въ нашата нова история.

Първата наша морска победа бѣ плодъ на гигантска борба, въ която победи неудържимиятъ устремъ, твърдата воля и гранитния духъ на българскитѣ моряци.

Тая победа, която навремето предизвика въ чуждия свѣтъ и познавачитѣ на военно-морското искуство само безкрайно удивление и възхищение отъ чудната смѣлостъ и неустрашимостъ на българския морякъ, ако и въ сравнението съ голѣмитѣ морски сражения, да не представлява на пръвъ погледъ събитие отъ толкова голѣма важностъ, поради своята резултатностъ и твърде ограниченитѣ бойни сръдства, съ които бѣ осществена, е безспорно единъ великъ

бенъ на който военно-морската история не познава.

Атаката на „Хамидие“ бѣ тържество на несломимия борчески духъ на българския народъ, еднакво страшенъ и мощенъ на суша и на море.

Съ тая първа победа преди двадесетъ и деветъ години, малкиятъ, но храбъръ български флотъ, достойно изпълни своето историческо предопредѣление и извоюва своето право да съществува, развива и крепне като необходима опора на държавата и наложително сръдство за отбрана нейнитѣ брѣгове.

Тая първа наша победа на море съ достатъчна яснота подчерта безспорната истина, че българинътъ може да бжде, не само отличенъ и храбъръ сухоземецъ войникъ, но и смѣлъ до безумие морякъ, въ ржцетѣ на когото стоманенитѣ тѣла, дори и на малкитѣ бойни корабчета се превръщатъ на гигантска и

ПРАЗДНИКЪТЪ НА МОРСКОТО НА Н. ВЕЛИЧЕСТВО УЧИЛИЩЕ

Ежегодно на 21 ноември Морското на Негово Величество училище чествува своя боен празник.

Всѣка година на тоя день, въ който нашия малък флотъ отбеляза първата своя победа на море, младитѣ възпитаници на училището, отпразвайки ясна мисълъ къмъ извършения славенъ морски подвигъ, съ въодушевление и гордостъ празнуватъ великото дѣло, осъществено съ ограниченитѣ бойни срѣдства и постигнато чрезъ победния и несломимъ борчески духъ на храбритѣ моряци, впуснали се посрѣдъ водитѣ на морето въ бранъ на Родината.

Презъ настоящата година обаче, възпитаницитѣ на Морското на Негово Величество училище, чествуваха тоя празникъ съ особена тържественостъ, защото той се празнуваше въ времето, когато сърдцата на роднитѣ синове бѣха преизпълнени съ радостта отъ осъщественихъ народностни идеали — обединението на българския народъ и включване освободенитѣ земи и Бѣломорието въ предѣлитѣ на възрожденото Отечество.

Въ 10 часа на 21 ноември, възпитаницитѣ отъ Морското училище молитстваха въ църквата, като почетоха паметта на загиналитѣ херои и починалитѣ ветерани взели участие въ морския бой презъ ноемврийската нощъ. Следъ распускъ отъ църквата, стройнитѣ редици на възпитаницитѣ бѣха поздравени отъ началника на Варненския гарнизонъ.

Съ бодра и твърда стѣпка и свѣтнали отъ възторгъ погледи, предвождани отъ гордото плъщение на знамето, възпитаницитѣ преминаха по улицитѣ на града къмъ сградата на училището, възторжено и радостно приветствани отъ гражданството.

Следъ дванадесетъ часа, въ театралната зала на Морското училище бѣ устроена обща трапеза на поканенитѣ гости, началницитѣ, преподавателитѣ, възпитаницитѣ на училището и нѣкои отъ участницитѣ въ атаката на „Хамидие“.

На тоя съвмѣстенъ обѣдъ, на който присѣстваха: началникътъ на Варненския гарнизонъ, представители на нѣмскитѣ морски и войскови части квартируващи въ Варна, кмета на града, действащи и запасни морски офицери, се държаха вдъхновени приветствени слова, чрезъ които се подчерта голѣмото значение на празника за младитѣ възпитаници и за зараждащия се малък, но дѣенъ и храбъръ български флотъ.

Когато запасниятъ капитанъ П. П. Стояновъ, участникъ въ атаката на турския кръстосвачъ като коман-

краки съдържателни и високо родолюбиви слова описа славното дѣло на нашия победоносенъ флотъ презъ ноемврийската нощъ преди двадесетъ и деветъ години, залата гръмна отъ мощното и нестихващо ура на младитѣ възпитаници, изтръгнато отъ недрата на младенческитѣ имъ души и вдъхновено отъ силната вѣра въ свѣтлото бѣдеще на обединеното и велико Отечество.

Наблюдавайки свѣтналитѣ имъ отъ гордостъ лица и пламъка на родолюбието и гордостта отъ извършения подвигъ на българскитѣ морякъ, запаленъ въ чистиятъ имъ погледъ и, вслушвайки се въ задружнитѣ родолюбиви пѣсни, изтръгнати отъ младическитѣ имъ гърди, присѣстваващитѣ поканени гости останаха съ непоколебимото убеждение, че тия млади синове на родната земя, ръководени отъ свѣщенния примѣръ на своитѣ бащи и деди, ще следватъ още по-смѣло и съ по-твърда крачка напредъ и все по-напредъ, къмъ по-свѣтли хоризонти, по пътя за преуспѣването на българския воененъ флотъ и всеотрапия възходъ на целокупна и обединена морска България.

Въ създадената непринудена душевностъ между възпитаницитѣ на училището и гоститѣ, въ последнитѣ се породиха твърдото убеждение въ силата, упованието и твърческата дейностъ на ученицитѣ като бѣдещи ръководители и началници на бранницитѣ по море и радѣтели за преуспѣването и напредъка на зараждащия се български воененъ и търговски флотъ.

Всѣка година на 21 ноември възпитаницитѣ сж устройвали литературно-музикална вечеръ, на която сж присѣствавали поканенитѣ гости, родители и близки на ученицитѣ. Спазвайки тая похвална традиция, тая година литературно-музикалната вечеръ бѣ устроена въ Варненския народенъ театъръ. На тържеството бѣха поканени множество граждани.

При препълненъ салонъ литературно-музикалната вечеръ започна съ изпълване на народностния химнъ и тоя на Негово Величество Царя, Височайшия Шефъ на училището. Въ представлението взеха участие: хорътъ и тамбурашкия оркестъръ на възпитаницитѣ, балетната група на училището и отдѣлни ученици, които съ затрогващъ гласъ издеклмираха стихове въ връзка съ отбелязания подвигъ на българскитѣ моряци въ морския бой при Калиакра.

Както хорътъ, така и тамбурашкиятъ оркестъръ изпълниха съответнитѣ пѣсни и музикални номера съ особена дисциплина и вещина,

ство въ присѣстващитѣ поканени гости. Особено възторжено бѣ приветствана балетната група, която облѣчена въ бѣла моряшка униформа, подъ такта на музиката, изпълни нѣколко игри, всички въ връзка съ нагледния показъ на ежедневната служба на моряцитѣ въ кораба: наблюдение, катерене по стожеритѣ, гребане съ лодки и пр.

На края литературно-музикалната вечеръ завърши съ представянето на живо картина, която, поради своята сжщностъ, начинъ на изпълнение и значение, бѣ единствена по рода си въ сравнение съ всички живи картини, които сж били изнасяни до настояще време на коя да е българска сцена.

На едно голѣмо платно, покриващо почти цѣлата сцена, бѣха нарисувани границитѣ на обединена България, като бѣха изобразени историческитѣ мѣста, свързани съ нѣкой великъ подвигъ или съ дейността на народнитѣ будители и ратницитѣ за историческото развитие на българския народъ. Така, върху очертанията на Атонския полуостровъ бѣ нарисувана образа на отца Паисия, при Козлудуй — тоя на Христо Ботевъ; при Шипка, величественитѣ паметникъ, изграденъ въ честъ на славния подвигъ на опълченцитѣ; въ равнитѣ поля на Добруджа бѣ изобразена вихрената конница на генералъ Колевъ, въ водитѣ на Черно море бѣ нарисувана смѣлата атака на „Хамидие“ и т. н.

Както по отбелязанитѣ пристанищни градове на Дунава и Черно море, така и по тия на Бѣло море и островитѣ Тасосъ и Самотраки, бѣха нарисувани бѣлитѣ кули на фароветѣ, които свѣтѣха и угасваха, подобно на истински фарове, тъй като сцената бѣ въ полумракъ.

Отъ дветѣ страни и на преденъ планъ бѣха застанали на стража български моряци въ пълно бойно снаряжение.

Снопъ отъ прожекторни лъчи последователно се спираха и освѣтляваха изобразенитѣ исторически мѣста отъ картата на България, презъ което време отъ сцената се чуваше гласъ, описващъ събитието или дейността въ свързка съ освѣтлената картина или образа, нарисувани върху платното, а хорътъ и музиката, застанали задъ сцената, изпълняваха съответния маршъ: При освѣтляването на Козлудуй, „Тихъ бѣлъ Дунавъ“ и пр.

На края сцената свѣтна и задъ платното, подъ звуцитѣ на народностнитѣ химни бавно се издигнаха ликоветѣ на Негово Величество Царя, Хитлеръ и Мусолини, обкржжени въ зеленина и прикрепени върху

ДЕЙСТВИЯТА НА МОРЕ ПРЕЗЪ МЕСЕЦЪ ЮЛИ.

1 ЮЛИ. Въ пристанището на Бостонъ пристигналъ английскиятъ линейенъ корабъ „Родней“ за отстранение повредитѣ, причинени презъ време на сражението съ германския линейенъ корабъ „Бисмаркъ“.

Нѣмски подводникъ съобщилъ за потопяването на единъ английски изстрѣбителъ.

2 ЮЛИ. Английското Адмиралтейство съобщило за загубата на британския подводникъ „Пинтайлъ“, притежаващъ водоизмѣстване 580 тона и въоръженъ съ 1—102 мм. оръдие.

3. Главното командване на германскитѣ въоръжени сили съобщило, че презъ месецъ юни, отъ действието на нѣмскитѣ морски и въздушни сили били потопени неприятелски кораби възлизащи общо на 768,950 бр. р. тона, отъ които 417,450 бр. р. тона били унищожени отъ подводниците.

Отъ началото на войната, до 1 юли били потопени общо 12,430,000 бр. р. тона английски търговски кораби.

4. ЮЛИ: Германски самолети потопили два английски стражни кораба. На намиращиятъ се въ Гибралтаръ британски самолетносачъ „Фюриъсъ“ произлѣзло взривъ, причиненъ отъ бензиновитѣ резервуари.

5. ЮЛИ. Въ Бристолския каналъ билъ потопенъ единъ 5,000 тоненъ английски товаренъ корабъ.

6. ЮЛИ. Германски подводници, действащи въ Атлантически океанъ съобщили за атакуването на британски корабенъ конвой, отъ който потопили превозни кораби съ общо 33,830 бр. р. тона. Сжщиятъ день нѣмски самолети потопили два кораба съ общо 11,000 бр. р. тона.

7. ЮЛИ. Германското главно командване съобщило, че въ източната частъ на Балтийско море се състояло кратко морско сражение между нѣколко нѣмски минопоставача и единъ руски изтрѣбителъ. Последниятъ билъ засегнатъ и бързо се оттеглилъ отъ сражението.

8 ЮЛИ: При устието на р. Дунавъ били потопени два съветски кораба, а въ Финския заливъ германскитѣ подводници потопили множество руски търговски кораби.

10. ЮЛИ: Германското главно командване на въоръженитѣ сили съ-

общило, че северно отъ пристанището Некей били потопени 5 английски товарни кораба, възлизащи на 21,000 бр. р. тона.

11. ЮЛИ: Нѣмски подводници, действащи въ северната частъ на Атлантически океанъ, съобщили за потопяването на 4 неприятелски кораба съ общо водоизмѣстване 27,600 бр. р. тона. Източно отъ пристанището Петърхедъ билъ потопенъ отъ германски самолетъ единъ английскъ 4,000 тоненъ корабъ.

12. ЮЛИ: Нѣмското командване съобщило за потопяването западно отъ Плимунтъ на единъ британски подводникъ.

13. ЮЛИ: Капитанъ-лейтенантъ Шутце, командиръ на нѣмски подводникъ съобщилъ за потопяването на нѣколко неприятелски кораба. До 13 юни кап.-лейт. Шутце потопилъ всичко 37 неприятелски кораба съ общо водоизмѣстване надъ 200,000 бруто регистъръ тона.

17. ЮЛИ: Италиански подводникъ действащъ въ Атлантически океанъ, съобщилъ за потопяването на единъ 8,000 тоненъ корабъ за превозъ на течни горива.

Нѣмското главно командване на въоръженитѣ сили съобщило, че отъ 1 януари до края на юни 1941 год. били потопени 71 норвежки кораби възлизащи на 246,000 бр. р. тона, които кораби сж били на английска служба.

20. ЮЛИ. Германски самолети атакували до африканското пристанище Марса Матрухъ въ Сръдиземно море единъ 10,000 тоненъ английски кръстосвачъ, който билъ тежко засегнатъ съ бомби. Въ Сръдиземно море сжщо били потопени 2 британски подводника и единъ изстрѣбителъ.

21. ЮЛИ: Германското главно командване съобщило, че до източното крайбрѣжие на Англия били потопени единъ търговски корабъ отъ 11,000 бр. р. тона и една английска торпедна лодка.

22. ЮЛИ: Главното командване на германскитѣ въоръжени сили съобщило, че презъ време на едномесечната война срещу Съветска Русия били потопени следнитѣ руски кораби: Единъ кръстосвачъ, единъ торпедоносецъ, 7 изстрѣбитела, 1 малък кръстосвачъ и 3 под-

водника.

24. ЮЛИ: Главното командване на германскитѣ въоръжени сили съобщило, че нѣмски и италиански въздушни и морски сили, атакували единъ корабенъ кербанъ въ Сръдиземно море, като потопили два търговски кораба съ общо 25,000 бр. р. тона. Отъ охраната на кербана били засегнати съ торпеда два кръстосвача, отъ които единиятъ притежавалъ водоизмѣстване 10,000, а другия 8,000 тона.

Така сжщо засегнати били съ бомби и повредени: единъ самолетносачъ, единъ другъ кръстосвачъ, единъ изстрѣбителъ и два търговски кораба. При тия действия свалени били и осемъ английски самолета, излитнали отъ придружаващиятъ корабния кербанъ британски самолетносачъ.

Презъ нощта атаката на корабния кербанъ била подновена, при които действия билъ потопенъ единъ голѣмъ търговски корабъ и единъ изстрѣбителъ.

Презъ сжщата нощъ, единъ германски подводникъ потопилъ другъ голѣмъ търговски корабъ.

25. ЮЛИ: Италианското главно командване съобщило, че движещиятъ се въ Сръдиземно море английски корабенъ кербанъ билъ отново намѣренъ, атакуванъ и разпрѣснатъ.

При това нападение билъ потопенъ отъ самолетни бомби единъ 10,000 тоненъ превозенъ корабъ. Други два търговски кораба, възлизащи на 27,000 бр. р. тона били потопени чрезъ торпеда. Така сжщо съ торпедо билъ засегнатъ тежко единъ кръстосвачъ. Другъ голѣмъ боеенъ корабъ билъ олученъ отъ самолетни бомби.

Италианското командване съобщило, че до 24 юли 1941 год., действащитѣ въ открито море италиански подводници потопили множество неприятелски кораби възлизащи общо на около 500,000 бруто регистъръ тона. Отъ тия кораби 400,000 тона били потопени въ Атлантически океанъ.

Презъ сжщия периодъ време италианскитѣ подводници потопили или повредили тежко всичко 27 различни по голѣмина и видъ английски военни кораби, между които и петъ подводника.





ВЕНЦ-МОРСКА ИСТОРИЯ

ДЕЙСТВИЯТА НА СПОМАГАТЕЛНИЯ КРЪСТОСВАЧЪ „ВОЛФЪ“

(Продължение отъ брой 162).

Кръстосвачът „Волфъ“ продължил своето движение презъ широкия Атлантически океанъ на северъ, къмъ своята родина. Лицата на моряците сияели отъ радостъ при мисълта за възвръщането въ родното пристанище. Дори и намиращите се на кораба пленници били въ добро настроение.

Въ продължение на много денонощия спомог. кръстосвачъ следвалъ по своя пъть къмъ островъ Тринидатъ, гдето била уговорена срещата съ кораба „Игосъ Менди“. Преди смръчаването на четирнадесетиятъ день на хоризонта се появилъ вѣтроходъ, който съ широко разпнати платна се движилъ въ северно направление. Огромнитѣ бѣли вѣтрила на кораба били осветлени съ яркочервеното сияние на заходящото слънце. Въ непосредствена до вѣтрохода близостъ, отъ нѣмския спомог. кръстосвачъ билъ даденъ съответния предупредителенъ изстрелъ. Вѣтроходътъ бързо спусналъ вѣтрилата си и застаналъ неподвижно. Върху палубата му се намирали две оржидия, при които били застанали и артилерииститѣ, готови за действие, обаче отъ французския корабъ, който се именувалъ „Моршалъ Дзвугъ“, установили, че е безсмислено да се оказва каква да е съпротива. Следъ пренасянето на намиращите се въ вѣтрохода хранителни припаси и обслугата, корабътъ билъ потопенъ.

На 20 декември на хоризонта билъ забелязанъ корабенъ димъ. Скоро се появилъ „Игосъ Менди“, който бързо се приближилъ, поклащанъ на вси страни отъ широкитѣ вълни на океана. Двата кораба се отправили за островъ Тринидатъ съ намерението, да спуснатъ котва въ тихитѣ води на нѣкой защитенъ отъ вълнението заливъ, гдето „Волфъ“ да попълни запаситѣ си съ въглища.

Въ тоя мигъ обаче, радиостанцията на спомог. кръстосвачъ заловила едно радиосообщение отправено до военния командантъ на островъ Тринидатъ. Съобщавало се, че на следния день ще пристигнатъ кораби пренасящи войскови части за смѣна гарнизона на острова. Това радиосообщение било тъкмо навреме заповено, тъй като въ залива на Тринидатъ, освенъ натоварване то на въглища, предстояло и преглеждане и подтягане машинитѣ на „Волфъ“, презъ което време корабътъ не би притежавалъ възмож-

де изненаданъ отъ нѣкой неприятелски боенъ корабъ. Тогава? Какъ е било възможно да се товарятъ въглища въ открития океанъ и при съществуващото голямо вълнение? Корабитѣ промѣнили посоката на движение къмъ югъ, гдето се очаквало стихване на вълнението.

Настъпилъ деньтъ 24 декември. Вече за втори пътъ обслугата на нѣмския корабъ трѣбвало да празнува Бждни вечеръ и Коледата въ открито море, далечъ отъ домашнитѣ огнища. Но и тоя пътъ върху предколедната трапеза били сложени, свинско печено, картофи и леко ябълково вино, взети отъ французския корабъ. За втори пътъ южнитѣ вѣтрове разнесли далечъ надъ океанскитѣ води коледнитѣ пѣсни на нѣмскитѣ моряци, които отправили мисълъ къмъ своитѣ близки въ далечната родина, сбрани около коледната елка.

На следния день, 25 декември вълнението значително намалило своята сила, така щото двата кораба застанали единъ до другъ на стена и започнало прехвърлянето на каменнитѣ въглища отъ испанския корабъ върху нѣмския кръстосвачъ. Въпрѣки многобройнитѣ предпазителни топки, висящи между двата кораба, последнитѣ, подмѣтани отъ вълнението значително се удряли единъ о други. При всѣки ударъ, стената на „Волфъ“ продължително треперяла. Частъ отъ командния мостъ на испанския корабъ се раздробила на късове които се разпръснали въ водата. Отъ честитѣ и силни удари, листоветѣ отъ външната обшивка на корабитѣ значително се огънали. Скоро се установило, че въ долнитѣ помѣщения на „Волфъ“ започнало да прониква вода. Наложило се корабитѣ да прекратятъ товаренето и веднага да се отдалечатъ единъ отъ другъ.

Въпрѣки силното вълнение и значителнитѣ удари, моряцитѣ отъ „Волфъ“ работили пѣргаво и усилено, като въ течение на 24 часа успѣли да натоварятъ 550 тона каменни въглища. Тая смѣлостъ и сръчностъ на нѣмскитѣ моряци очудила английскитѣ корабни капитани, които съ удивление наблюдавали работата на обслугата отъ кораба.

„Волфъ“ отново се насочилъ на северъ къмъ своето отечествено пристанище. Въ продължение на много денонощия огняритѣ и машинитѣ работили въ долнитѣ помѣ-

рабитѣ презъ време на товаренето повреди: мѣстата отъ гдето прониквала водата били затулени, огъванията били изправани и пр. Така сжщо и воднитѣ помпи работили непрекъснато, за да изхвърлятъ проникващата въ помѣщенията вода.

Въ това положение и съ единственото желание за по скорошното завръщане въ родината, моряцитѣ отъ нѣмския спомог. кръстосвачъ посрещнали настѣпването на новата 1918 година.

Наредъ съ радостта отъ завръщането въ отечеството, болестта скорбутъ вземала широки размѣри всрѣдъ редоветѣ на нѣмскитѣ моряци. Заболѣлитѣ отъ тая болѣсть имали измѣненъ видъ причиненъ отъ силнитѣ болки въ ставитѣ, както и отъ разклащане и падане на жбитѣ.

На 4 януари 1918 год. на хоризонта билъ забелязанъ единъ вѣтроходъ, който се движилъ по посока на южна Америка. Върху стожера на вѣтрохода се развѣвало норвежкото знаме, а на вънкашната кърмова частъ било отбелязано съ ясни букви името „Storo broge“, следователно, корабътъ билъ неутраленъ и не трѣбвало да бжде задържанъ за провѣрка. „Волфъ“ продължилъ своето движение.

Когато обаче надъ западния хоризонтъ отъ отдалечаващия се вѣтроходъ едва се забелязвали стожернитѣ върхове, нѣкой отъ офицеритѣ се сетилъ да провѣри въ корабнитѣ списъци на Ллойдъ името и народността на „Storo broge“. Устаавило се, че тоя корабъ билъ английски. Нѣмскитѣ кръстосвачъ веднага се впусналъ въ преследване и бързо настигналъ кораба, когато потопилъ.

Гонитбата не била напраздна. Въ вѣтрохода били намѣрени и пренесени върху „Волфъ“ множество човала съ прѣсни картофи, които спасили живота на множество заболѣли отъ скорбутъ моряци.

Въ областта на екватора се състояла втората срѣща съ „Игосъ Менди“. Въпрѣки вълнението и блъскането на корабитѣ единъ о други, наложително било нѣмскиятъ кръстосвачъ да се запаси съ въглища. Въ продължение на двадесетъ и четири часа горивото усилено се прехвърляло и бързо изчезвало въ въглищнитѣ ями на кръстосвача. На ново се появила течъ въ помѣщенията на кораба, обаче „Волфъ“

тириседмичното си пътуване през океана, до завръщането и приключването на корсарската дейност.

За чегирнадесети път „Волф“ прескаля линията на екватора и забраздилъ водитъ на северния Атлантически океанъ, по чиято вълнуваща се повърхност не се забелязвалъ никакъв корабъ.

Колкото по-вече „Волф“ приближавалъ къмъ северната частъ на океана, толкова по силно духалъ насрещния северенъ вѣтъръ, докато следъ четиринадесетъ дневно непрекъснато духане, на 24 януари се превърналъ на ураганъ съ сила 12 бала.

Презъ време на своята дейностъ въ широкитъ океани, кръстосвалъ „Волф“ е устоявалъ на множество урагани и стихийни бури, обаче подобна буря, придружена съ непрестаненъ тънжежъ и зловещото фучение на вѣтъра и нестихващия ревъ на обкръжаващитъ го високи водни планини, корабътъ за пръвъ пътъ срещалъ презъ време на своето съществуване. Това било последното изпитание, както за кораба, така и за неговата смѣла слуга.

Грамадни, понѣкога високи до 16 метра водни маси обкръжавали и подмѣтали нѣмския корабъ, който, настъпвали мигове въ които политалъ почти отвестно къмъ зейналитъ предъ носа му водни бездни. Следващитъ вълни заливали цѣлия корабъ, обаче последниятъ упорито се изкатервалъ по пѣнеститъ гребени на воднитъ планини и продължавалъ своя опасенъ пътъ. Намиращитъ се върху горната палуба и на команения мостъ офицери и моряци, едва се задържали по своитъ мѣста.

Предполагало се, че съ настъпването на нощта ураганътъ ще намали своята сила, обаче когато връзъ кораба се спусналъ черенъ и непрогледенъ мракъ, бурята удвоила своята сила. Отъ бързо движещата се понѣкога въ въздуха перка и непрестаннитъ удари отъ воднитъ маси, тѣлото на „Волф“ непрестанно се разтърсвало, като прежнитъ отвори въ обшивката отново се появили и въ вътрешнитъ помѣщения започнала да навлиза вода. Всѣки мѣлкомъ си задавалъ въпросътъ, дали корабътъ ще издържи докрай на бѣсчитъ удари отъ вълнитъ.

Презъ различнитъ отвори между листовегъ на обшивката, навлизала вода, всѣкичасно по 40 тона, която изпълвала вече долнитъ помѣщения. Воднитъ помпи работели съ възможната пълна сила и изхвърляли насъбралата се въ помѣщенията вода обратно въ морето.

Презъ тая тъмна и бурна нощъ всички били будни и съ трепетно нетърпение очаквали съзоряването

протичали минутитъ! Това сж били не минути, а безкрайни часове, дни и седмици? Цѣла вѣчностъ...

Най подиръ на изтокъ се появила блѣдата ивица на настъпващата зора. Ураганътъ започналъ постепенно да стихва. Когато всички се надѣвали, че опасността е вече минала, отъ вътрешнитъ помѣщения се получило твърде тревожно съобщение: отводнителнитъ помпи повредени! Отворитъ на смукателнитъ тръби, въпрѣки предпазителнитъ мрежи били задръстени съ вжглищни и др. остатъци, поради което помпитъ престанали да изсмукватъ насъбралата се вода. Никога „Волф“ не билъ застрашенъ отъ такава действителна опасностъ като тая, да потъне отъ изпълване помѣщенията съ нахлуващата презъ отворитъ вода. Съзнавайки голѣмата опасностъ, множество моряци бързо се спуснали въ наводненитъ помѣщения и се запретнали да разчистятъ задръстенитъ смукателни отвори на помпитъ.

Нивото на навлѣзлата въ помѣщенията вода постепенно се издигало. „Волф“ станалъ по-тежъкъ и увеличилъ своето газене. Изминали десетъ часа, откакто отводнителнитъ помпи престанали да работятъ, следователно, общото количество на навлѣзлата въ кораба вода възлизало вече на 400 тона.

Следъ продължителни усилия, главната отводнителна помпа била поправена и отворитъ на смукателнитъ тръби разчистени. Отводнителнитъ помпи отново започнали да работятъ, отначало бавно, а въ последствие съ пълната си сила. Нивото на водата въ помѣщенията бавно започнало да спада.

„Волф“ се насочилъ още по-насеверъ, къмъ брѣговетъ на Гренландия съ намѣрение да заобиколи Англия, движещъ се далечъ отъ обикновеннитъ водни пътища. Снѣжната виелица и вледеняващитъ води посрещнали недружелюбно смѣлия корабъ, подложенъ вече на последни изпитания. Гжситъ ледени водни маси постепенно се увеличавали и затруднявали движението на нѣмския корабъ. Отдѣлни ледени кжсове се удряли и барабанели по корабнитъ стени. Ледената маса започвала да се сгъстява и втвърдява. „Волф“ едва си пробивалъ пътъ, разчупвайки съ стоманеното си чело леденото поле. Ледътъ билъ вече много дебелъ и съществувала опасността корабътъ да застане безпомощно и неподвижно между ледоветъ. Поради това „Волф“ се върналъ обратно на югъ, къмъ по-топлитъ и лишени отъ дебелигъ ледени повърхности води, като се насочилъ презъ водния пътъ покрай Исландия и островитъ Фарьоръ презъ английската блокадна линия

Отъ дълго време германското морско командване въ Берлинъ не е получавало съобщение отъ спомагателния кръстосвачъ „Волф“. На многократнитъ запитвания чрезъ радиото, отъ кораба не се получавалъ никакъвъ отговоръ, а съгласно даденитъ нареждания и възможнитъ предположения, нѣмскиятъ кръстосвачъ отдавна трѣбвало да се намира въ водитъ на северния Атлантически океанъ, на пътъ за родината. Защо „Волф“ не давалъ никакъвъ знакъ за своето съществуване? Нима е загиналъ?

На множеството запитвания отъ страна на близкитъ на обслугата отъ „Волф“, адмиралтейството не могло да доде успокоителенъ отговоръ. Отначало въ отговоритъ се съобщавало, че не били полученн сведения за мѣстонахождението на кораба, а въ последствие, когато и адмиралтейството изгубило надеждата, разпратени били писма, съ които се съобщавало, че не трѣбвало да се разчита съ завръщането на кръстосвача.

Всички близки на моряцитъ отъ „Волф“ били дълбоко натжжени за тѣхната загуба, само майкитъ не изгубили надеждата и, потънали въ скръбъ още се надѣвали за завръщането на своитъ синове.

И ето презъ една нощъ, по градскитъ улици били чути гласоветъ на весникопродавцитъ: „Пристигането на „Волф“! „Корабътъ „Волф“ се завърналъ!“

И действително, на 18 февруари 1918 год. черниятъ корабъ преминалъ благополучно минното ограждане и отново спусналъ котва въ отечественитъ води. „Волф“ завършилъ най-продължителното пътуване, което нѣкой корабъ до тогава е сторилъ, безъ да се отбива въ нѣкое пристане.

Въ продължение на 444 дена непрекъснато движение нѣмскиятъ спом. кръстосвачъ изминалъ пътъ, равняващъ се на трикратната обиколка на земното кълбо. Отъ поставенитъ мини и действията на „Волф“ били потопени неприятелски кораби, възлизащи на около 300,000 бр. р. тона. Освенъ това, въ товарнитъ помѣщения на кораба се намирили различни ценни стоки на стойностъ надъ 52 милиона лева.

Преценявайки подвизитъ и дѣлата на „Волф“, гражданството на Берлинъ устроило възторженъ и тържественъ приемъ на храбритъ и доблестни нѣмски моряци, достойно изпълнили своя дългъ къмъ родината. Стройнитъ редици на моряцитъ отъ „Волф“ обкичени съ цвѣта тържествено влѣзли презъ Бранденбургската врата къмъ срѣдището на столицата, приветствани радушно отъ стекло то се гражданство.



МОРСКИ ВЕСТИ

Норвежкият търговски флотъ

При избухването на войната, норвежкият търговски флотъ, като единъ отъ най-модернитъ въ свѣта, е възлизалъ на около 5 милиона тона. Поради това, че въ по-големата си частъ той попадна въ английски ржце и поради постояннитъ потопявания отъ страна на германскитъ подводници и самолети, още презъ време на войната, тонажътъ му бѣ значително намаленъ. Тъй като следъ приключването на войната всички корабостроителници на свѣта ще бждатъ заети съ поръчки за много години, Норвегия още отъ сега взема мѣрки, за да може сама да поправи и построи нови кораби, необходими за външната ѝ търговия. По настоящемъ норвежкитъ корабостроителници могатъ да построяватъ годишно само 40,000 тона кораби.

Най-големиятъ баражъ въ Европа.

Въ рамкитъ на възстановяването и стопанското издигане на главното губернаторство — Полша, започнатъ е строежътъ на най-големия баражъ въ Европа, на р. Дуянекъ. Дължината на този грамаденъ баражъ възлиза на 550 м., а височината 35 м. Образуваното по този начинъ езеро ще има 18 клм. дължина и ще покрива 1,700 хектара земя, която ще отговаря на 2, 3 милиона кубически метра вода. Строежътъ е на привършване. До сега сж били излѣти надъ 30,000 кубика бетонъ и изкопани надъ 60,000 кубика земя. Годишно отъ този баражъ ще се добиватъ 126 милиона киловатчаса. Още презъ първата година той ще спести на страната 40,000 тона каменни вжглища.

Продажбитъ на кораби отъ Съединенитъ щати.

Споредъ една американска статистика, Съединенитъ щати сж продали на чужди държави презъ 1940 и 41 год. всичко 285 кораба съ обща водоизмѣстимостъ 1,005,754 тона. Отъ тѣзи кораби и тонажъ на Англия били продадени 113 кораба съ 415,302 тона; на Пенама 184,000 тона кораби; на Бразилия 87,000 т.; на Белгия 69,000 тона; на Канада 59,000 тона; на Франция 49,000 тона; на Гърция 42,000 тона; на Филипинскитъ о-ви 30,000 тона; на Испания 25,000 тона; на Тайландъ 11,000 тона и на

Корабоплавателнитъ съобщения съ Одеса.

Ромънската дирекция на воднитъ съобщения решила да открие въ Одеса клонъ отъ корабоплавателното си дружество. Очаквало се въ скоро време да бжде устроено и открито първото ромънско корабоплавателно съобщение между Кюстенджа и Одеса.

Нова корабостроителница въ Индия.

Въ пристанището Вицагапатамъ е започнато усилениятъ строежъ на една отъ най-новитъ и съвременни корабостроителници въ Индия. Следъ завършването си, корабостроителницата ще разполага съ достатъченъ брой докове, позволяващи едновременно поставянето въ строежъ на 15 кораба.

Споредъ извършенитъ предварителни изчисления, градежътъ на корабостроителницата ще бжде приключенъ презъ настоящата година, презъ която щѣли да бждатъ заложени въ постройка и първитъ кораби.

Ловътъ на херинги въ Холандия.

Ловътъ на херинга на рибаритъ отъ холандското риболовно сръдище Имуйденъ, билъ привършенъ при неблагоприятни условия. Всичко били уловени 40,000 броя херинги, стойността на които се изчислява на около 15,000 гулдена. Сръдната единична цена на херинга възлизала на 30 до 35 цента.



Постройката на торпедни лодки въ Съединенитъ щати.

Правителството на Съединенитъ щати сключило договоръ съ петъ корабостроителници за постройката на сто бързоходни торпедни лодки. Правителството е подчертало необходимостта отъ бързото доставяне на поржанитъ сждове. Постановленията на договоритъ изискватъ всички кораби да бждатъ готови и доставени въ срокъ отъ 80 дни.

Нова корабостроителница въ Галацъ.

Основана била нова корабостроителница въ Галацъ отъ ромънскитъ предприятия Режица и Астра. Новата корабостроителница носела името „Сантиереле Навале“ Основниятъ капиталъ на новото предприятие възлизалъ на 50 милиона леи. Ромънската държава отъ своя страна е внесла 100 милиона леи, като по този начинъ става главниятъ акционеръ въ предприятието. Въ новата корабостроителница щѣли да бждатъ строени нови кораби за нуждитъ на ромънския воененъ и търговски флотъ. Поржкитъ, които държавата е направила по настоящемъ въ тази корабостроителница, възлизатъ на 2,500,000,000 леи.

Подсекретариятъ на ромънския воененъ флотъ е назначилъ 1 правителственъ комисаръ, който да следи за решенията на управителния и надзорнически съвети на предприятието.

Нови Унгарски пристанища

Проектирана била постройката на едно северно пристанище въ Уипестъ, което щѣло да служи като разтоварище на строителни материяли за унгарскитъ желѣзници. Входътъ на това пристанище щѣлъ да бжде построенъ на разноси на града, които щѣли да възлизатъ на 600,000 пенгу.

Друго пъкъ стопанско предприятие щѣло да финансира останалитъ мѣроприятия на пристанището. Въ замѣна на това общината и това предприятие щѣли да получатъ подъ наемъ използването на пристанищнитъ съоръжения.

Постройката на това пристанище се предприемала поради това, че имало нужда да се облѣкчи до известна степенъ работата на Буда-Пещенското пристанище, което отъ нѣколко години вече е било претоварено и неговитъ съоръжения не могли вече да насмогватъ на увеличената работа. На сжитъ начинъ била предвидена постройката и

БОЙНИЯТЪ ФЛОТЪ НА СЪЕДИНЕНИТЪ ЩАТИ

Въ съществуващите наръчни справочни книжки за чуждите флоти въ свѣта сж отбелязани следните сведения относно морските сили на Съединените Щати:

Линейни кораби: Линейниятъ корабъ „Арканзасъ“, спуснатъ на вода въ 1911 год., притежава водоизмѣстване 26,100 тона, скоростъ 21.5 мили и главно въоръжение: дванадесетъ 305 мм. орджия; Два линейни кораба отъ вида на „Ню-Йоркъ“, спуснати на вода презъ 1912 год. и притежаващи водоизмѣстване по 27,000 тона, скоростъ 20 мили, обслуга по 1,314 души и въоръжени съ по десетъ 356 мм. орджия; Два кораба отъ вида на „Невада“, построени въ 1914 год., 29,000 тонни, скоростъ 20 мили, обслуга 1,291, 10—356 мм. орджия; Два отъ вида на „Аризона“, построени въ 1915 год., водоизмѣстване по 32,600 т., скоростъ 21 мили, 12—356 мм. орджия; Три кораба отъ вида „Идахо“, постройка 1917 г., 33,000 тона, скоростъ 22 мили, обслуга 1,324 човѣка, 12—356 мм. орджия; Два отъ вида на „Калифорния“, 1919 г., водоизмѣстване 32,600 тона, скоростъ 21 мили, обслуга 1,450 души, 12—356 мм. орджия; Три отъ вида на „Мериландъ“, 1921 година, 31,500 тонни, скоростъ 21 мили, обслуга 1,360 души, 8—406 мм. орджия; Шестъ кораба отъ вида на „Ушингтонъ“, заложиени въ постройката въ 1940 год., притежаващи водоизмѣстване 35,000 тона, скоростъ 27 мили и съ главно въоръжение 9—406 мм. орджия; Два кораба отъ вида на „Иое“ заложиени въ постройката въ 1941 год. Притежаватъ водоизмѣстване по 45,000 тона, скоростъ 33 мили и главно въоръжение, не известно още число 406 мм. орджия.

Всички кораби сж модернизиранни и снабдени съ по нѣколко водосамолета и съответния брой противовъздушни орджия.

Общиятъ брой на линейните кораби, включително и тия намиращи се въ постройка възлиза на 23 съ водоизмѣстване 764,000 тона.

Въ Съединените Щати сж извършени редица проучвания и сж изработени множество планове за постройката на свърхлинейни кораби, притежаващи водоизмѣстване надъ 60,000 тона, обаче, следъ завършване на проучванията се дошло до заключението, че поради редица неудобства, включващи и продължителното време при постройката на морските гиганти, рѣшено било да бждатъ построени линейни кораби, притежаващи водоизмѣстване не по-голъмо отъ 45,000 т. каквито сж двата кораба отъ вида на „Иое“.

Относно окончателното завършване на тия голѣми линейни кораби,

а така сжщо и за заложенитѣ въ постройка нови такива, липсвагъ подробни сведения.

Самолетоносачи: Два отъ вида на „Лексингтонъ“, построени въ 1925 год., притежаващи водоизмѣстване по 33,000 тона, скоростъ 34 мили, обслуга 1,522 души и съ по 8—203 мм. орджия. Самолетоносачътъ „Ряджеръ“, завършенъ въ 1933 год. 14,500 тоненъ, скоростъ 29.5 мили, обслуга 1,785 души, 8—127 мм. противосамолетни орджия; Два отъ вида на „Йорктоунъ“, построены въ 1936 год., притежаващи водоизмѣстване по 19,900 тона, скоростъ 34 мили, обслуга 2,072 души, главно въоръжение по 8—127 мм. орджия; Самолетоносачътъ „Уостъ“, окончателно завършенъ презъ 1939 год., 14,700 тона, други данни неизвестни; Два отъ вида „Хорнетъ“, въ постройка отъ 1940 год., притежаващи водоизмѣстване по 20,000 тона. Или всичко 8 самолетоносача съ общо водоизмѣстване 175,000 тона.

Тежки кръстосвачи: Два кръстосвача отъ вида на „Пенскола“, завършени въ 1929 год. и притежаващи следните данни; водоизмѣстване 9,100 тона, скоростъ 33 мили, обслуга 710 души и главно въоръжение—десетъ 203 мм. орджия; Шестъ кръстосвача отъ вида на „Оугуста“, построени презъ 1929 и 1930 год., съ водоизмѣстване 9,050 до 9,300 т., скоростъ 33 мили, обслуга 674 човѣка и 9—203 мм. орджия; Два отъ вида на „Портландъ“, завършени презъ 1931/32 год., 9,950 тонни, скоростъ 33 мили, обслуга 597 души, 9—203 мм. орджия; Осемъ отъ вида на „Астория“, построени презъ 1933 до 1937 год., притежаващи водоизмѣстване отъ 9,375 до 10,000 т., скоростъ 33 мили и 9—203 мм. орджия. Всичко 18 тежки кръстосвача съ общо водоизмѣстване 171,800 т.

Леки кръстосвачи: Десетъ отъ вида на „Цинцинати“, завършени презъ 1921 до 1923 год., съ водоизмѣстване по 7,050 тона, скоростъ 35 мили, обслуга 561 човѣка, въоръжени съ по 10 или 12—152 мм. орджия; Десетъ кръстосвача отъ вида на „Бруклинъ“, завършени презъ 1936 до 1938 год., 10,000 тонни, скоростъ 33 мили, обслуга 888 души и 15—152 мм. орджия; Четири отъ вида на „Атланта“ завършени и заложиени въ постройка презъ 1940/41 год. Притежаватъ водоизмѣстване по 6,000 тона и скоростъ 33 мили. Други сведения неизвестни. Два кръстосвача, които ще бждатъ завършени презъ 1941/42 год. притежаващи водоизмѣстване по 8,000 тона, или всичко 25 кръстосвача съ общо водоизмѣстване 200,500 тона.

Изстрѣбители: Отъ вида на „Флъшдекъ“, построени презъ 1917

до 1920 год.—156 изстрѣбителя съ водоизмѣстване по 1,090 тона, скоростъ 30 мили и въоръжени съ по 4—102 мм. орджия и 12 торпедни тръби; Тринадесетъ отъ вида на „Портъръ“, завършени презъ 1935/37 год., водоизмѣстване по 1,850 тона, скоростъ 37 мили, обслуга 198 души, 8—137 мм. орджия и 2 торпедни тръби; Осемъ отъ вида на „Фарагутъ“, 1,410 тонни, скоростъ 36 мили, 183 души, 5—127 мм. орджия и 8 торпедни тръби; Петдесетъ и два отъ вида на „Моханъ“, завършени презъ 1935 до 1938 год., водоизмѣстване 1,100 тона, скоростъ 36.5 мили, обслуга 175 души. Двадесетъ и четири отъ вида на „Бенсонъ“, 1939/40 год. водоизмѣстване 1,620 тона, скоростъ 36.5 мили, 12 или 16 торпедни тръби. Всичко 253 изстрѣбителя съ общо водоизмѣстване 312,000 тона.

Подводници: Отъ 1917 до 1924 год. Щатитѣ сж построили всичко 62 подводника съ надводно водоизмѣстване отъ 480 до 800 тона и надводна скоростъ 14 мили; Три подводника отъ вида на „Варакуда“, завършени презъ 1925 год., подводно водоизмѣстване 2,000 тона, скоростъ: надводна 19 и подводна 11 мили; Подводникътъ „Аргонаутъ“, построенъ презъ 1927 год., водоизмѣстване 2,710 тона, надводна скоростъ 13 мили, въоръженъ съ 2—152 мм. орджия и 4 торпедни тръби; Два отъ вида на „Нархолъ“, 1929/30 год., водоизмѣстване 2,730 тона, скоростъ 17 мили, обслуга 98 души, две 152 мм. орджия и 6 торпедни тръби; Подводникътъ „Делфинъ“, 1932 год., 1,540 тона, 18 мили, обслуга 63, 1—102 мм. орджия и 6 торпедни тръби; Два отъ вида на „Кашалотъ“, 1933 год., водоизмѣстване 1,130 тона, скоростъ 17 мили; Десетъ отъ вида на „Порпоизъ“, 1,310 тонни, съ надводна скоростъ 17 мили; Тридесетъ подводника отъ вида на „Салмонъ“ съ водоизмѣстване по 1,450 тона, скоростъ 17 мили и обслуга 55 души. Всичко 112 различни по-голъмина подводници съ общо водоизмѣстване 116,500 тона.

Отъ тия съществуващи сведения относно броя и вида на голѣмитѣ бойни единици, отъ които е съставенъ по настоящемъ флотътъ на Съединените щати се установява, че Щатитѣ разполагатъ съ общо 439 кораба, притежаващи общо водоизмѣстване 1,739,800 тона.

Освенъ тия кораби Щ-тѣ иматъ още и множество други по-леки и помалки бойни единици: значителенъ брой торпедни лодки, минопоставачи миночистачи кораби-работилници, кораби-складове, кораби-майки за подводници, болнични кораби и разни други спомагателни кораби.

21 Н О Е М В Р И 1912 — 1941 Г О Д И Н А

Следъ часъ ще бжде полунощъ.
Навредъ е тихо, мракъ цари.
Нептунъ смирилъ е своята мощъ.
Почиватъ буйнитъ води.

„Летящи“, „Смъли“, „Строги“, „Дръзки“,
безъ жалъ разкъсватъ морска грждъ;
Задъ тяхъ салъ пъна, водни пръски,
чертаятъ славния имъ пжтъ.

Летятъ отъ духъ геройски окрилени;
врагътъ да нападнатъ и тразятъ;
Сърдцата на всички с'кораба въ едно
сплотени,
сж за бранъ готави. Тръбва да победятъ!

И изведнъжъ отъ стожера се чува викъ:
„Дими на северъ нѣкъде далечъ!“
Настаналъ е очаквания часъ великъ,
и срещата с'врага е неизбежна вече!

Спокойна заповѣдъ издава командира,
усмивка на лицето му играй.
Луната леко облака продира
и тя да види тукъ злочести край.

На палубата е тихо—всѣки чака
да победи или да падне в'бой,
и ето, ясно очертава се въ мрака
на турцитъ „непобедимия герой“.

За мигъ сърдцата спрѣха да туптятъ,
в'атака впуснаха се храбрецитъ;
лица имъ пламнаха отъ жаръ, горятъ—
изпълнятъ ще завета на дѣдитъ.

Поклонъ предъ подвига ви' о,херои скжпи,
надежда и въра имайте въ насъ,
когато за борбата часъ настѣжи,
ще тръгнемъ по пжтя, начертанъ отъ васъ.

Димитъръ А. Димитровъ IV курсъ
Морското на Н. Величество училище

И горди сж лицата имъ, сияятъ;
в'очи имъ радостъ се чете,
летятъ безъ страхъ, защото знаятъ,
че първи в,морски бой ще бждатъ тѣ.

„Летящи“ влиза прѣвъ въ страшни бой;
торпедото за поздравъ той изпрати.
„Хамидие“, — „непобедимия герой“,
безъ малко щѣше лошо да изпати.

„Нападнатъ самъ!“ На стожера му блѣсна
ракета. Огънъ той откри.
Отъ дързостъта на тозъ храбрецъ
се стрѣсна,
реши с'гранати да го награди.

По примѣра на бойния другаръ,
торпедото си пусна „Строги“, „Смъли“,
а „Дръзки“ — този смѣлъ корсаръ,
последенъ въ гиганта се премѣри.

Секундитъ едвамъ, едвамъ минаватъ,
торпедото едва катъ че пълзи.
В'очакване и трепетъ всички наблюдаватъ
да видятъ, какъ и где ще то да изгърми.

И адски взривъ разтѣрва великана,
вода къмъ облаци се дига чакъ,
луната скрива се, доволна и засмѣна
и всичко пакъ потѣва в'пъленъ мракъ.

Години минаха. То случи се отдавна.
Отъ подвига остана споменъ салъ,
но храбростъта въ битката неравна
ни въжновяви, нашиъ е идеалъ.

МОРЕПЛАВАНЕТО ВЪ ДРЕВНОСТЪТА

Относно мореплаването въ старо време, както и за устройството на нѣкогашнитъ кораби, свидетелствуватъ множеството предмети изтраяли презъ хилядитъ години, или дошли на бѣлъ свѣтъ чрезъ различнитъ разкопки, а така сжщо и отъ картинитъ и разказитъ на античитѣ писатели. За корабовоженето (навигацията) обаче въ древността, сжществуватъ твърде малко сведения.

Известно е, че още въ древно време мореплавателитъ си служили сънеобходимитъ срдства и прибори за корабовоженето като: морски карти, напжтствия по вѣтроходство, дѣномѣри, часовници, фарове, сигнални флагове и др.

Въ сжщность, въ най-ранната древностъ, корабоплаването се извър-

гавеѣ, при което било необходимо моряцитъ да притежаватъ добри и подребни познания на мѣстността: прибрѣжни възвишения, заливи, носове и пр. по които направлявали своя корабъ. При това, тѣ трѣбвало да внимаватъ и се съобразяватъ съ облачността, силата и направлението на вѣтъра. Известни били обаче и случаи на пжтешествия, при които сушата съвършено се изгубвала отъ видимостъ. Така, при благоприятни условия, добро време и попжтенъ вѣтъръ и безъ особенни корабоводачни познания, четирма млади португалци, начинающи моряци, успѣли да се завърнатъ отъ западнитъ брѣгове на Африка въ Португалия, изминавайки съ своя корабъ дългия пжтъ презъ Атланти-

отъ обслугата на кораба били избити отъ туземцитъ въ Африка.

Вѣпрѣки това обаче, въ древността било необходимо мореплавателитъ да притежаватъ и съответнитъ теоритически познания и практически опитъ относно корабовоженето. Споредъ творенията на Омиръ-най-благоприятното време за мореплаването било нощъта, отъ което се разбира, че посоката на движение се опредѣляла отъ звездитъ. Финикийскитъ мореплаватели при извършване на корабоплаването широко използвали и се направлявали по съзвездieto на Малката мечка и полярната звезда и др. Древнитъ гърци се напжтствали по съзвездieto Голѣмата мечка. Така сжщо и

цитъ притежавали познания по звездобройството. Въ 600 година преди Христа била издадена отъ Талесъ въ Милетъ една астрономическа книга — учебникъ за мореплаването.

Извѣстно е, че всѣки морякъ трѣбвало добре да познава географията и мореописанието. Въ древността, въ времето на Омира и Херодота, географическото понятие за земята било, че последната имала формата на кръгъ, обкръженъ отъ водитѣ на широка рѣка. Небесното пространство обхващало сушата въ видъ на полукълбо. Подъ земята се намирала тартара, подземния свѣтъ, убежището на мъртавецитѣ.

Талесъ (624—543 г. пр. Хр.) и Анаксимандеръ (611—547 год. пр. и Хр.) оприличили земята на цилиндъръ чийто плоски основи служили за мѣстожителство на народитѣ. Питагоръ (582—507 год. пр. Хр.) ималъ ясна представа за кълбовидността на земята, за което даватъ доказателства и Аристотелъ (384—322 год. пр. Хр.) и Плато (427—347 г. пр. Хр.). За арабскитѣ учени, твърдението за кълбовидността на земята било мѣродавно. Колумбъ разглеждалъ земята, като такава съ крушовидна форма.

Първата земна карта била съставена въ времето на Херодота (484—425 г. пр. Хр.), която била означена върху единъ египетски папирусъ отъ 13 столѣтие преди Христа. Тѣзи първи земни карти, съставени въз основа на предположения, естествено, че били неточни, лишени отъ основната градусна мрежа. Първиятъ, който включилъ при съставянето на картитѣ методичното градусно измѣрение билъ Ерапостенъ (275—195 год. пр. Хр.). Хипархъ (150 год. пр. Хр.) довелъ въ тѣсна връзка астрономията съ географията, чрезъ обозначение на мѣстноститѣ по астрономически наблюдения, които все пакъ били твърде оскъдни. Едва въ 100 г. следъ Христа, картитѣ били подобрили и усъвършенствани отъ Мариусъ, и въ тоя си видъ били използвани отъ португалцитѣ до 15 столѣтие.

Въ древното минало съществували множество **наржчници** и книги по **вѣтроходство** и морско дѣло, въ които били отбелязани подробни описания на воднитѣ пжтища, изгледитѣ на брѣговетѣ, странитѣ и мѣстата въ връзка съ вѣтроходството; планини съ забележителни и видими отдалечъ очертания; сведения за пристанищата, котвенитъ стоянки, плитковини, подводни скали, морски течения и пр. Тѣзи вѣтроходни наржчници, въ които били помѣстени даннитѣ за морскитѣ дълбочини, видѣтъ на морското дѣно, где по крайбрѣжието се намира вода за пиене и пр., били, както и настоя-

съществували твърде подробни описания на европейскитѣ морета. Въ 1885 год. французскитѣ адмиралъ Жюлиенъ дьо ла Гривьеръ препоръчалъ античния вѣтроходенъ наржчникъ на Ариана за използване отъ мореплавателитѣ въ Черно море.

Древнитѣ моряци твърде леко направлявали своитѣ кораби, ползвайки се отъ наблюденията на звездитѣ и слънцето. Но и при покрито съ облаци небе и въ мъгла, тѣзи моряци сж показвали твърде голѣма опитност и умѣние въ корабоводенето. По движението на вълнитѣ, посоката на вѣтъра, видѣтъ на морското течение и пр., тия моряци лесно сж опредѣляли посоката на движението, която трѣбвало да следва кораба. Преобладаващитѣ вѣтрове и течения, сжщо така сж имъ били добре познати.

Дѣномѣртѣтъ билъ единъ отъ важнитѣ прибори за измѣрване дълбочината на морето и улесняване на мореплаването. Съ помощта на тия дѣномѣри, древнитѣ моряци лесно вземали образци отъ морското дѣно, отъ които опредѣляли разстоянието на което корабътъ се намиралъ отъ брѣга. Така въ времето на Херодота, на разстояние 40—50 мили отъ устието на р. Нилъ, морското дѣно било покрито съ тиня, по която, естествено, се опредѣляла и отдалечеността отъ сушата.

Бързомѣртѣтъ обаче и др. приспособления и прибори улесняващи мореплаването, не били известни на древнитѣ моряци. И изминатото отъ кораба разстояние се опредѣляло на преценка.

Воднитѣ часовници служили за означение на времето. Тия часовници представлявали малки сждове, на чиито дѣна се намиралъ съвсемъ малкъ отворъ, презъ който изтичала водата, която изпълвала сжда. За напълното изтичане на всичката вода било необходимо точно опредѣлено време.

Секстантитѣ, които представляватъ инструменти за измѣрване височинитѣ на слънцето и звездитѣ, необходими за опредѣляне астрономически мѣстото на кораба при съвременото мореплаване, не сж били известни на древнитѣ мореплаватели. Въ по-новитѣ разкопки обаче, е намеренъ единъ инструментъ, който билъ използванъ при древното корабоплаване. Презъ пролѣтѣта на 1900 год. ловци на гжби намѣрили въ непосредствена близост на островъ Антикитера, между Гърция и островъ Критъ, лежащи на морското дѣно останки на старовремски корабъ, който билъ натоваренъ съ художествени произведения, вѣроятно на Константинъ Велики (322—337 сл. Хр.). Наредъ съ художественитѣ предмети, отъ морското дѣно

добавашъ съвременнитѣ секстанти и поставенъ въ дървена кутия.

Фароветѣ и другитѣ свѣтлинни знакове по крайбрѣжието били, сжщо така широко използвани отъ древнитѣ мореплаватели за направляването на корабитѣ. На входоветѣ на пристанището Пирея още въ 400 год. пр. Христа се намирали свѣтлинни колони, на които сж горели огньове. Единствениятъ фаръ, познатъ отъ древността, билъ фарътъ на Александрия. Постройката на тоя огроменъ фаръ започнала въ 299 година и била завършена въ 280 г. пр. Христа при царуването на Птоламей II. Фаровата кула била висока 110 метра. Установено било, че свѣтлината на фара се забелязвала отъ разстояние 20 мили, което обстоятелство означава, че свѣтлинното устройство на фара било твърде сложно. Освенъ това, въ фара е имало огромно увеличително огледало, въ което могли да бждатъ забелязвани далекодвижащитѣ се кораби.

Освенъ фара на Александрия, известни сж още 20 други фарове отъ древността, отъ които е известна фаровата кула при Болония, чиято свѣтлина била запалена за пръвъ пжтъ отъ Карла Велики презъ време на войната съ морскитѣ разбойници. Тоя фаръ се срутилъ на 19.VII.1644 год. поради подронване на скалата върху която билъ построенъ.

Единствениятъ фаръ отъ древността, запазенъ въ настояще време, е фаровата кула при Ла Коруня, на северо-западния брѣгъ на Пиринейския полуостровъ, която кула била построена, вѣроятно презъ времето на императора Траянъ (117—98 год. пр. Хр.).

Военно-морскитѣ знамена, които се издигали върху стожеритѣ на корабитѣ, сжщо така били употребявани въ древността. Въ битката при Саламинъ, сражаващитѣ се кораби развѣвали народнитѣ си знамена. Водаческиятъ корабъ билъ разпознаванъ отъ съответния адмиралски знакъ. Червеното знаме се използвало като знакъ за започване на сражението. Начинътъ за сигналуването съ знамена билъ твърде сложенъ, тъй като, знамената (флаговетѣ), издигнати върху различни мѣста на кораба, имали различно значение. Известно е, че въ 1780 год. сигнализацията между корабитѣ се извършвала съ 50 различни знаменца (флагове), отъ които всѣко могло да бжде поставено на 7 различни мѣста на кораба.

Отъ тия кратки сведения се установява, че мореплаването въ древността било достатъчно добре развито и съответствало на културния уровень на народитѣ.

Всичко, което вълнува днесъ Европа, ще узнаете отъ

СИГНАЛЪ

(отъ скоро и въ български преводъ)

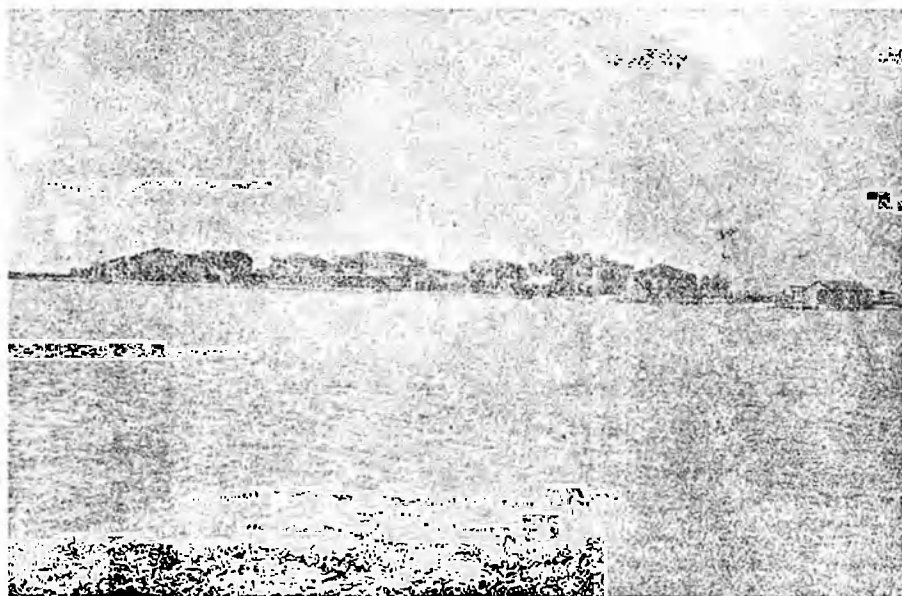
Модерното, отлично осведомено списание: събития, които градятъ историята; най-важното изъ науката и стопанството; най-забележителното изъ изкуството и културния животъ; новото въ филма, театъра и модата; извънъ това, много хуморъ и забавно четиво.

Всѣки две седмици единъ дебелъ брой, изпъстренъ съ цвѣтни иллюстрации.

ЦЕНА 5 лева

Намира се въ всѣка вестникарска будка и въ

ГЕРМАНСКАТА КНИЖАРНИЦА-Ерихъ Треллеръ
СОФИЯ, „ЦАРЬ ОСВОБОДИТЕЛЪ“ № 12



ИЗГЛЕДЪ ОТЪ БЪЛОМОРСКОТО КРАЙБРЪЖИЕ — ПОРТО-ЛАГОСЪ.

ДИНАМИКА А. Д.

София, пощенска кутия № 190
За телеграми: Динамика, София

ул. „Московска“ 7
Телефонъ: 2—33—33

ТЕХНИЧЕСКО БЮРО И ПРЕДСТАВИТЕЛСТВО

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

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

Котли, водни и парни турбини и парни машини.

Всички видове желѣзни конструкции.

Въздухоопръснителни инсталации и хладилни инсталации.