

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЕ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

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

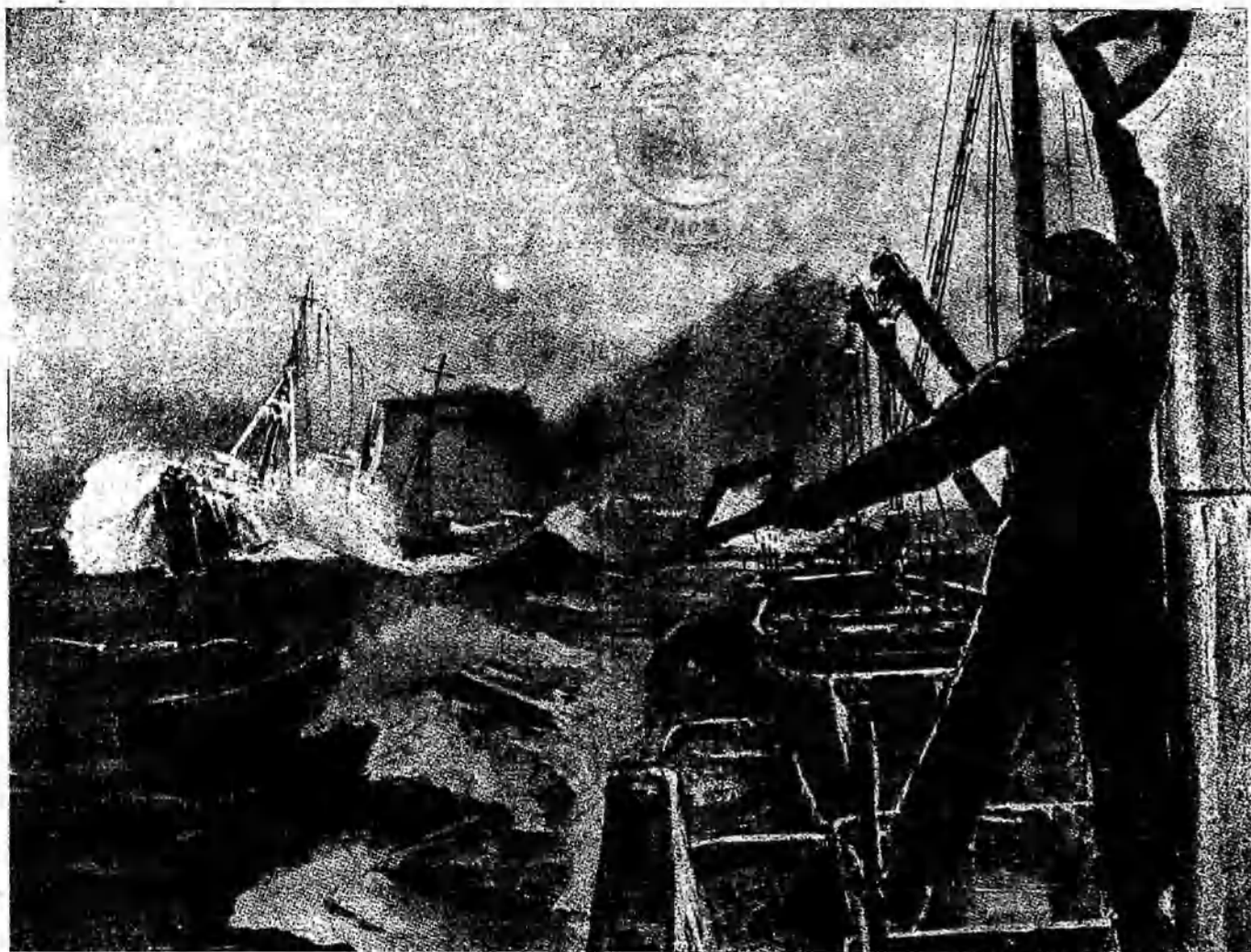
ДВУСЪДЕМЪСНИКЪ ЗА МОРЕКА ПРОСВЕТА И ОБНОВА
ДЪЖКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Година VI.

Варна, 15. Юни 1940 год.

Брой 139.

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



Стражни кораби въ развалувано море.

КОЛОНА ЗА ЧЕТЦИТЪ

На И. Б. — Хасково, относно корабите ледоразбивачи.

Ледоразбивачите сж кораби, нарочно построени и напълно пригодени за разчупване на леда и отваряне свободен път през заледените зимно време морски води.

За целта, носовата част на всеки ледоразбивач има особена направа и здравина. Вълноръзът на кораба е направен от масивно желязо и притежава наклон, подобно предната извивка на ски, поради което, носът по лесно се плъзга и изкачва върху срещнатите ледени блокове.

Предната част на ледоразбивача е разпределяна на множество клетъчни отдели и уякчена с усилителни желязни ребра и пояси.

Ледоразбивачът разчупва срещнатите по своя път ледени плоскости, не с удар и разсичане чрез своя вълноръз, а посредством цълата си тежест. Поради съответната извивка на вълноръза, корабът, при допиране въ леденото поле се плъзга и изкачва съ предната си част върху твърдия лед и падайки съ цълата си тежест, разчупва последния.

При това постоянно изкачване върху леда и разчупване на последния, ледоразбивачът извършва вълнообразно по надлъжната си ось движение, подобно въ случаите, когато е подмътан от силно насрещно вълнение.

Винтовете на всеки ледоразбивач сж добре запазени от ударите на отделините късове лед.

Естествено, че ледоразбивачът трябва да притежава голъми запаси от гориво, храна и др. материали, а сжщо и машини развиващи голъма мощност.

Нъкои ледоразбивачи сж снабдени съ устройства за получаване голъми количества гореща вода, която чрез съответните помпи, тръбопроводи и пръскалки, се разпръсква около стените на кораба за разтопяване на леда въ случаите, когато последния предизвика спиране движението на ледоразбивача и заплашва да смачка стените му.

Естествено, че най-добри и многобройни ледоразбивачи притежава Русия, тъй като зимно време голъма част от нейните крайбрежни води замръзва.

Русия притежава следните ледоразбивачи: „Киров“ и „Куйбишев“ съ водоизместване по 12,000 тона, снабдени съ дизел-електрически двигатели съ мощност 12,000 к. с.

КАЛЕНДАРЪ НА
„МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“

— На 7 юни 1672 год. на разсъване започнало голъмото морско сражение въ залива Зюлхволдъ, между съединените англо френски съюзнически морски сили и холандския флот, командван от адмиралъ Рейтеръ.

Англо френският флот се състоял от 164 бойни кораба, а холандският от 158 единици.

Извършеното въ сутринната дрезгавина нападение върху намиращия се на котва въ залива съюзнически флот било така неочаквано, щото корабите едва успели да се освободят от котвите. Сражението било твърде кръвопролитно и продължило през цълния ден.

Француският флот успел да напусне залива и се отдалечил, преследван от холандски кораби, а английските морски сили изпаднали въ неблагоприятно положение и притиснати към брега понесли твърде чувствителни загуби въ убити и ранени.

Въ залива били потопени 5 английски и 3 холандски кораба. Много кораби получили значителни разрушения. Англичаните имали 2,500 души убити и загинали, между които 1 адмирал и 37 командири на кораби.

— На 10 юни 1916 год., при едно летиение съ водосамолет надъ остров Нордернай въ Северното море загинал първият началник на новооснованата водосамолетна станция въ Варна, капитанъ лейтенантъ Преславъ Ляпчевъ, който се намиралъ въ Германия за усъвършенстване въ въздухолетателното дѣло.

— На 12 и 13 юни 1913 год. нашите храбри моряци, макаръ че не притежавали съответните подходящи плавателни средства, благополучно успели да поставят минни заграждения въ водите на Бѣло море, въ заливите Порто Лагосъ и Кавала. Поради опасността от тия минни заграждения, гръцкият флот бил възпрепятстван да приближава и обстрелва крайбрежието.

— На 13 юни 1665 год. се състояло голъмото морско сражение при Ловестовъ между английския флот, съставен от 135 и холандският, притежаващ 111 кораба.

Въ това сражение холандските морски сили претърпяли пълно поражение, като загубили 15 кораба, от които 6 били потопени и 9 били пленени, заедно съ 2200 души моряци.

Останалите холандски кораби успели да се отдалечат под прикритието на настъпилата тъмнина.

ПОЩА

Редакцията благодари за следните получени дарения:

1. Крумъ А. Горчевъ — Бургасъ 200 лв.
2. Георги Генчевъ Бургасъ 100 „
3. От служачите при Пристанищната работилница — Варна 66 „
4. Ивановъ, бюро „Комъ“ — Варна 60 „
5. Кръстю Ив. Марковъ, с. Златна Панега, Тетевен. 50 „
6. Георги Ат. Генчевъ — Ловечъ 50 „
7. Георги С. Балабановъ — Варна 50 „
8. Добри Киряковъ — Ст. Орѣхово 50 „
9. Сребро Н. Петковъ, с. Лъджене, Пещерско . . 50 „
10. Павелъ К. Павловъ — Сливенъ 50 „
11. Юрданъ Атанасовъ, с. Изгрѣвъ, Шуменско . 40 „
12. Романъ В. Чанакъ — Варна 30 „
13. Петъръ Мариновъ — Сливенъ 30 „
14. Великъ П. Сарандевъ, с. Сеславъ, Кубратско . 30 „
15. Любенъ Бъчваровъ, с. Сеславъ, Кубратско . 30 „
16. Коста Кубратовъ, с. Сеславъ, Кубратско . . . 30 „
17. Тончо Райковъ — Казанлъкъ 20 „
18. Александъръ Ангеловъ София 20 „
19. Иванъ Данчевъ — Ловечъ 20 „
20. Атанасъ Ст. Стояновъ — Търново 20 „
21. Директора на основното уще въ гр. Сопотъ . . 20 „
22. Стоянъ Тодоровъ, София 20 „
23. Райчо Ив. Гористановъ — Нови Пазаръ 20 „
24. Василъ Ст. Василевъ — София 15 „
25. Петъръ Мицевъ с. Литаново 10 „
26. Йоцо Диловъ с. Литаново 10 „
27. Петко В. Албански, с. Литаново 10 „
28. Христо Адалиски, с. Литаново 10 „
29. Георги Христовъ, с. Литаново 10 „
30. Димитъръ Драгановъ, с. Литаново 10 „
31. Читалище „Просвѣта“, с. Катерица, Плевенско 10 „
32. Милко Хр. Ивановъ, Г. Орѣховица 10 „
33. Василъ Бодаковъ, Лъсковецъ 10 „
34. Петъръ Н. Петровъ, Слив. 10 „

(следва)

**РОЖДЕНИЯТЪ ДЕНЪ НА НЕГОВО ЦАРСКО ВИСОЧЕСТВО
ПРЕСТОЛОНАСЛЕДНИКА СИМЕОНЪ КНЯЗЪ ТЪРНОВСКИ**



Ежегодно на шеснадесети юни се чествува рожденият ден на **НЕГОВО ЦАРСКО ВИСОЧЕСТВО СИМЕОНЪ КНЯЗЪ ТЪРНОВСКИ.**

Цѣлиятъ български народъ следи съ особена радостъ и гордостъ растежа на своя лю-

бимъ **ПРЕСТОЛОНАСЛЕДНИКЪ.**

Когато на шеснадесети юни, по всички кѣтища на Царството тържествено ще отекне звънътъ на църковнитѣ камбани, храбриятъ български народъ, сплотенъ около своя **ВЪРХОВЕНЪ ВОЖДЪ**, ще молит-

ствува къмъ небесния Отецъ за даруване здраве и дългоденствие на **БЪЛГАРСКИЯ ПРЕСТОЛОНАСЛЕДНИКЪ**, който да расте за надежда на народа, радостъ на Августейшия домъ и за славата и могъществото на Велика България.

МОРСКА МИНОБОЯ

КРАТКИ СВЕДЕНИЯ ЗА БАЗИТЪ НА ВОЕННО-РЪЧНИТЪ ФЛОТИЛИИ

Ако за сполучливитъ и резултатни действия на сухопътнитъ войски, укрепенитъ райони и отдѣлни крепости играятъ голѣма роля, то действията на военно рѣчнитъ флотилии, безъ съответно обезаедени и укрепени бази сж почти невъзможни.

Организацията на базитъ на рѣчнитъ флотилии произтича отъ необходимостта, да се осигури изпълнението на възложенитъ имъ задачи, като се има предвидъ тази организация да бжде извършена още отъ мирно време, едновременно съ засилването на рѣчнитъ сили.

За успѣшно водене на боевата деятелностъ отъ страна на рѣчнитъ флотилии, необходими сж главни, оперативни и промеждутъчни бази.

Главната база на рѣчнитъ флотилии е мѣстото, кждето личниятъ съставъ си отпочива, материалната частъ ще бжде подложена на ремонтъ, подтягане и превъоръжаване и кждето отдѣлнитъ тактически съединения ще попълватъ всичкитъ си необходими запаси, съ което ще се осигури резултатна боева деятелностъ, за опредѣленъ срокъ отъ време.

Оперативната база ще бжде тази, на която рѣчната флотилия може да се опре презъ време на самитъ бойни действия; кждето корабитъ ще могатъ да получатъ малки ремонти, поправки и да попълватъ своевременно изразходванитъ запаси отъ бойни, хранителни др. припаси.

Промеждутъчната база е обикновено тази, разположена между глав-

ната такава и оперативната, кждето корабитъ ще могатъ да получатъ горивни и хранителни припаси, както и да обслужватъ личния съставъ въ случай на нужда, а така сжщо и за незначителни ремонти и подтягане на материалната частъ.

Колко и какъ ще бждатъ организирани тѣзи бази, зависи отъ голѣмината на оперативния театръ по рѣката и дали двата или само единия брѣгъ се владѣе отъ насъ.

По възможностъ, главната база трѣбва да дава най-спокойна обстановка за почивка на личния съставъ и условия за пълненъ и безопасенъ ремонтъ на корабитъ, както и тѣхното снабдяване. Тя трѣбва да се намира по възможностъ въ центъра на главнитъ оперативни направления, за да може рѣчната флотилия най-сполучливо да насочи своитъ действия спрямо врага.

Тя трѣбва да бжде добре защитена отъ въздушни нападения, като зенитнитъ оржидя трѣбва да бждатъ така разположени, че тѣхнитъ наблюдателни постове да могатъ своевременно да откриватъ и донасятъ за появяването на неприятелски самолети, рѣчни сили или сухопътни войски. Особено това е важно за зимния периодъ, когато всичкитъ сили и сръдства на рѣчнитъ флотилии ще бждатъ събрани въ главната база и появяването на противника ще бжде най-възможно и очаквано, най-вече по отношение на въздушнитъ му сили и сухопътни войски.

При изборъ на мѣстото за глав-

на база на рѣчнитъ флотилии, ще трѣбва да се взематъ въ предвидъ:

Условията за спокойна стоянка презъ кржглата година за всички плавателни сръдства на флотидията; Защитата отъ господстващитъ вѣтрове;

Защитата отъ ледоходъ или отъ заливане, въ случай на повишение нивото на рѣката;

Наличието на необходима дълбочина за всички кораби и при най-ниско ниво на рѣката;

Прилежащитъ брѣгъ да дава условия за устройство на необходимитъ ремонтни работилници, складове, жилищни помѣщения, елинги за изваждане корабитъ на сухо, сигурни връзки съ вътрешността на страната, както и условия за добра защита отъ всѣкакви нападения.

Изборътъ за мѣстото на оперативни и промеждутъчни бази ще зависи отъ разстоянието до главната база, необходимостта отъ по-често или по-рѣдко попълване на запаситъ, скоростта на корабитъ и пр. Въобще при избора на мѣстата за тѣзи бази, трѣбва да се взематъ предвидъ главно условията за базиранието на корабитъ, тѣхното поддържане и най-резултатно използване.

При избора на главната и др. спомогателни бази, следва да се иматъ предвидъ и базитъ на противника, рѣчнитъ му сили, очертавания на брѣговетъ и географическитъ условия на рѣката въ този районъ.

Т. Цицелковъ

МИННАТА ВОЙНА

Значението на заградната мина като резултатно сръдство за борба на море и за отбрана на брѣговетъ е всеизвестно.

Устройството и значението на минната отбрана и воденето на минната война се основава не само отъ разрушителното действие на мината, а въ голѣма степенъ и на силното морално влияние която тя указва на противника, като скрита и неочаквана опасностъ.

За важността и необходимостта отъ водене на минната война свидетелствуватъ сжществуващитъ данни отъ Свѣтовната и употребата на магнетичнитъ и др. мини презъ настоящата война.

Презъ Свѣтовната война воюващитъ страни сж употребили около

300,000 заградни мини: 129,000 отъ Англия, 56,000 отъ Съединенитъ Щати, 50,000 отъ Русия, 46,000 отъ Германия, 12,000 отъ Италия и 6,000 отъ Австро-Унгария.

Отъ разрушителното действие на заграднитъ мини сж загинали 23% отъ общата загуба на всички линейни кораби и кръстосвачи, 97% отъ загубитъ на изстрѣбителитъ и торпедоносцитъ и 27% отъ задубата на всички подводници. Освенъ това западнитъ сили сж загубили отъ взривъ на нетриятелски мини търговски кораби съ водоизмѣстване 1,100,000 бр. р. тона. Германскитъ подводни минозаградители сж поставили около 13,000 мини въ множество минни заграждения.

За почистване на неприятелскитъ

мини и воденето на противоминната война, германцитъ използвали 394, а англичанитъ 726 миночистачни кораба, отъ които 554 били рибарски.

Отъ тия данни се установява, че всѣка морска държава, независимо отъ обстоятелството, дали притежава силенъ и многоброенъ боенъ флотъ или разполага съ ограничени морски, сили, еднакво усилено използва заградната мина за воденето на минната война.

Какви размѣри ще вземе минната война въ сегашното стѣлкновение между великитъ сили, ще покажатъ бждещитъ действия. Германия отбеляза вече съ появата на магнетичната мина едно ново сръдство за водене на тая война.

ГЕРМАНСКИТЪ КОЛОНИИ

(Продължение отъ брой 138)

На 6 август 1884 год. германскитъ фрегати „Елизабета“ и „Лайпцигъ“ хвърлили котва въ залива Людерицъ, като стоварили на брѣга 200 души моряци. Последнитъ се насочили къмъ вътрешността на страната и по крайбрѣжието въ разузнаване и разширение на колонията.

На 7 август с. г., командирѣтъ на „Елизабета“, капитанъ I р. Шерингъ, обявилъ за германско владение цѣлата страна, намираща се северно отъ р. Оранжъ, по северозападното крайбрѣжие на Африка до двадесетъ и шестиятъ градусъ южна ширина, като въ главното срѣдище на колонията тържествено било издигнато германското знаме.

Канонерката „Волфъ“ разширила въ последствие владенията на северъ, до носъ Фрио, принадлежащъ на Португалската африканска колония, като на различни мѣста по крайбрѣжието издигнала нѣмското знаме.

При завладяването на тая област, германскитъ моряци не срещнали почти никаква съпротива, защото югозападното африканско крайбрѣжие било твърдеслабо населено съ малочислени племена.

Така, благодарение предприемчивостта на бременския търговецъ Адолфъ Людерицъ била създадена колонията Германска югозападна Африка.

На 22 октомври 1886 год. Людерицъ се отправилъ съ лодка и нѣколко гребци за изследване на крайбрѣжието, обаче, както той, така и придружаващитъ го гребци не се завърнали обратно.

Камерунъ

Колонията Камерунъ, била създадена и завладяна по сѣщия начинъ, както и Германска югозападна Африка, чрезъ предварителното установяване на търговскитъ връзки съ племената, населяващи областитъ въ западната частъ на Екваториална Африка.

Колонизацията започнала още на 24 мартъ 1849 год. чрезъ търговеца Карлъ Вьорманъ, който открилъ презморската търговия съ тая област, която търговия значително нараснала въ следващитъ години.

Следъ 1866 год. Камерунъ напълно се оформилъ като твърде важна търговска област за предприятието на Вьорманъ, което въ 1875 год. се превърнало въ сдружението „Вьорманъ, Етценъ и Тормеленъ“, притежаващо многобройни представителства въ Либерия, Дахомей и другитъ страни по западното африканско крайбрѣжие.

Множество германски кораби, предимно вътроходи обслужвали

съобщението съ Камерунъ, а презъ 1878 год. въ водитѣ на колонията спусналъ котва първиятъ паренъ корабъ.

Относно използването на намиращитъ се въ областта природни богатства и сурови материали, били сключени редица спогодби съ водачитѣ на туземскитъ племена. На 12 юни 1884 год. трѣбвало да бжде продължена сключената спогодба съ главатара на едно племе, който се именувалъ Камерунъ, съ което име въ последствие била наречена и новосъздадената колония.

Официално Камерунъ билъ присъединенъ къмъ колониялнитъ владения на Германия на 13 юни 1884 год. следъ пристигането на канонерката „Мьове“, подъ командването на капитан-лейтенантъ Хофманъ.

На 14 юни с. г. нѣмското знаме било издигнато на брѣга на Камерунската рѣка, на 21 юни въ Бимбия, а въ следващитъ дни последователно въ Малка Батанга, Криби и при залива Бата.

Нѣколко дена следъ това пристигнала и английската канонерка „Флиртъ“, която имала назначение да осигури британското влияние върху областта на Камерунъ, обаче било твърде късно.

Следствие английската пропаганда всрѣдъ туземното население, презъ есенъта на 1884 год. нѣкои племена въстанали и предприели враждебни действия срещу германскитъ търговци и колонисти, като нѣмското знаме въ разнитѣ срѣдища на колонията било насилствено спуснато и потъпкано.

За защита на своитѣ интереси въ Камерунъ, Германия била пренудена да изпрати една ескадра съставена отъ фрегатитъ „Бисмаркъ“ и „Гнайзенау“, и корветитъ „Олга“ и „Ариадне“ подъ командването на контръ адмиралъ фонъ Кноръ. Съ това Германия искала да подчертае, че е готова да брани колониалнитъ си интереси съ въоръжена сила.

Ескадрата, която напуснала отечественитъ води на 30 октомври 1884 год., се появила на 18 декември с. г. и се закотвила предъ устието на Камерунската рѣка.

Следъ състоялитъ се кратки сражения съ туземнитъ племена, въ които германцитъ имали само единъ убитъ и седемъ души ранени, въстанниците били напълно усмирени и покорени.

Презъ мартъ 1885 год. Англия официално признала правото на Германия да притежава Камерунъ, а презъ ноември 1911 год. била сключена спогодба съ Франция, споредъ която Камерунъ билъ разширенъ

съ доброволно дадената частъ отъ Француска Екваториална Африка, наречена Новъ-Камерунъ.

Того

Едновременно съ завладяването на Камерунъ била създадена и колонията Того, намираща се по западното крайбрѣжие на Африка, северно отъ екватора и почти източно отъ нулевия меридианъ на Гринвичъ.

Търговското съобщение съ Того, както и съседната на тая колония област Дахомей било устроено отъ бременския търговецъ Фридрихъ Виторъ и неговитъ синове.

За представител на това търговско сдружение въ Того билъ назначенъ Августъ Вогтъ, който до 1875 год. ималъ главното си седалище въ Кета.

Следъ Франко-пруската война и германската победа, нѣмското влияние всрѣдъ племената и тѣхнитъ водачи населяващи Того, значително било засилено.

Едва на 4 юли 1884 год., нѣмскиятъ консулъ въ Тунисъ, Нахтигалъ се отзовалъ съ канонерката „Олга“ предъ брѣговетъ на Того и като представител на германското правителство, обявилъ колонията за нѣмско владение.

Следъ кратко спречкване съ главатара на негритѣ, консултѣ звъндаль тържественото издигане на германското знаме въ Багейда, на 5 юли, чрезъ „Мьове“ въ Бенгуела, а на 6 юли въ Ломе. Съ това колонията Того били включена въ африканскитъ владения на Германия безъ употребата на каква да е въоръжена сила.

Германска Източна Африка.

Хамбургскитъ търговци били първитъ радѣтели за създаването и подържане економическитъ и политически интереси на Германия въ Източна Африка. Главниятъ обаче труженикъ за създаването на тая германска колония билъ Карлъ Петерсъ, който съ подкрепата на своитѣ другари Юлке и графъ Пфайлъ успѣлъ въ 1884 год. да образува „Нѣмското колониално сдружение“.

Въпрѣки липсата на необходимата подкрепа отъ германското правителство, Петерсъ и неговитѣ другари, презъ лѣтото на с. г. обходили африканскитъ области около Узенга, Игуру, Узангра и Укали, гдето успѣли да сключатъ редица договори съ главатаритѣ на племената.

Едва на 27 февруари 1885 година правителството обявило Германска Източна Африка за най-главната нѣмска колония.



ВЕНН-МОРСКА ИСТОРИЯ

П Р И Н А Р В И К Ъ

Въ майската книжка на нѣмското списание „Ди Кригсмарине“ е помѣстено подробно описание относно действията на германскитѣ изстрѣбители при Нарвикъ, отъ което даваме следнитѣ извадки:

Въ военното пристанище се намиратъ на вързала флотилия изстрѣбители, които получаватъ кратката заповѣдъ, да бждатъ напълно готови за продължителенъ походъ въ открито море.

Подготовката за предстоящия походъ е въ пълния си ходъ, обаче никой отъ обслугитѣ не знае сжщността на задачата, възложена на флотилията. По широкия пжтъ на пристанището непрестанно пристигатъ моторни коли превозващи войски и алпийски стрелци, които слизатъ и безшумно се настаняватъ по палубата и различнитѣ помѣщения на изстрѣбители. Върху последнитѣ бързо се натоварватъ различни оръжия, муниции и товари съ материали и хранителни пр-паси.

Нѣкои отъ войницитѣ и алпийскитѣ стрелци за пръвъ пжтъ виждатъ и пжтуватъ съ воененъ корабъ. Въ прѣки предварителното предупреждение, тѣ все пакъ показватъ особено внимание къмъ намиращитѣ се по коридоритѣ и различнитѣ мѣста по палубата на кораба множество, добре лѣснати крѣнчета и колелца, които само така, отъ любопитство, успѣватъ да завъртятъ. Естествено, че обслугата на кораба своевременно забелязва това и взема съответнитѣ мѣрки за отстранение на нежелателнитѣ последици: Така, артилерийскитѣ офицеръ навреме забелязва, че единъ войникъ е завъртялъ едно колелце чрезъ което ще бжде наводненъ муниционния погребъ и веднага го затваря съ съответнитѣ бележки и разяснения; Другъ алпийски стрелецъ завъртва колелцето на пожарогасителното устройство, следствие което минаващия на близо старши офицеръ на изстрѣбителя получава обилна струя разхладителна вода.

Върху горния подъ сж натоварени и добре привързани множество полски гаубици, орждия, сандѣци съ муниции, протизосамолетни картечници, мотоциклети и различни други съоръжения.

Всички изстрѣбители сж добре натоварени съ войски и приличатъ на препълнени съ излетници увеселителни влакове.

Заповѣдта за отплуване е дадена. Единъ следъ други изстрѣбителитѣ се снематъ отъ вързала и напускатъ последователно пристанището.

Въ широкото море сжществува голѣмо мъртво вълнение, отъ което корабитѣ започватъ равномѣрно да се мѣтатъ и наклоняватъ последователно на дветѣ си страни.

Чрезъ корабната приемателна радиостанция и поставенитѣ въ различнитѣ помѣщения на изстрѣбителя високоговорители, войницитѣ и обслугитѣ слушатъ новинитѣ относно свѣтовнитѣ събития. Въ открито море, началницитѣ разясняватъ на всички заповѣдта на главното командване и целта на предстоящия походъ: Да се завоюва намиращото се далечъ на северъ норвежско пристанище Нарвикъ. Единъ отъ изстрѣбителитѣ получава особено назначение, а останалитѣ петъ се насочватъ съ голѣма бързина на северъ.

Вѣтрътъ и вълнението постепенно се усилватъ. Огромни разпънени водни маси постоянно заливатъ носа, палубата и се разпрѣскватъ високо върху командния мостъ и димнитѣ тръби. Отъ дветѣ страни, по цѣлата дължина на горната палуба сж завързани здраво странични вжжета, които предпазватъ движещитѣ се по палубата хора да не бждатъ отнесени отъ вълнитѣ.

Флотилията все още се движи на северъ.

Неочаквано отъ челния изстрѣбителъ се чува викътъ на наблюдателя и върху стожера веднага се издига флаженъ сигналъ: „Напредъ забелязвамъ плаваща мина“. Съ рѣзко измѣнение посоката на движение въ лѣво и дѣсно, следващитѣ изстрѣбители отбѣгватъ опасността да се натъкнатъ на плаващата мина, която се оказва, че е английска.

Следъ отминаване опасността отъ плаващата мина, изстрѣбителитѣ на ново се нареждатъ въ строй върволица. Непосрѣдствено следъ това се подава повторно сигналъ:

„Въздушна тревога!“

Обслугитѣ веднага се спускатъ къмъ орждията и картечницитѣ, предназначени за борба съ вражескитѣ самолети. Отъ команднитѣ мостове на изстрѣбителитѣ се даватъ съответнитѣ допълнителни данни и заповѣди. Артилериститѣ на-

сочватъ орждията къмъ указаната посока и забелязватъ летящи на голѣма височина дванадесетъ английски бомбардировачи, по които откриватъ усилена стрелба. Множество бомби падатъ около изстрѣбителитѣ, безъ да причинятъ нѣкакви разрушения.

Атаката на неприятелскитѣ бомбардировачи благополучно е отбита. Тѣ бързо се отдалечаватъ и изгубватъ отъ видимостъ. Противникътъ е открилъ вече движението на изстрѣбителитѣ, срещу които не ще закъснее да изпрати други значителни свои морски сили. Обаче, далечъ на западъ се движатъ ескадри наши голѣми бойни кораби и кръстосвачи, които иматъ назначение да прикриватъ напредването на изстрѣбителитѣ.

Презъ цѣлата ношъ, въпрѣки бѣсния напоръ на стихийната буря, изстрѣбителитѣ, ровящи се изъ кипящата вода на развълнуваното море, продължаватъ своето движение къмъ целта. На заранята се спуща тънка мъгла, която затруднява значително видимостта.

Напредъ и въ дѣсно се забелязватъ очертанията на два военни кораба. По всички изстрѣбители се разнася звънтътъ за бойна тревога. Следъ малко се чува тънтенжътъ на орждейни изстрели. Установява се, че единъ отъ нашитѣ тежки кръстосвачи е въ бой съ английски изстрѣбителъ. Забелязва се, какъ последниятъ се насочва съ голѣма бързина къмъ кръстосвача и отъ близко разстояние, следъ изкуствено замѣгляване и извършването на завои въ обратна посока, изстрелва две торпеда, следитѣ отъ които свѣткавично се насочватъ къмъ нашия боенъ корабъ. Дали последниятъ ще ги открие на време и сполучи да отбѣгне торпеднитѣ удари?

Неприятелскитѣ корабъ е въ твърде изгодно положение за резултатна стрелба отъ изстрѣбителитѣ. Артилерийскитѣ офицеръ запитва по телефона, дали може да открие стрелбата Командирътъ отговаря, че стрелбата не е разрешена. Кръстосвачътъ сгмъ ще се справи съ противника. Снарядитѣ на изстрѣбителитѣ трѣбва да бждатъ запазени за изпълнение на пряката задача.

Чрезъ умѣло движение кръстосвачътъ успѣва да отбѣгне удара на торпедата, които минаватъ на близко разстояние отъ лѣвата му страна.

Задната част на изстрѣбителъ е обхваната въ пламаци. Постепенно той забавя своето движение и следъ малко, наклонявайки се на едната си страна, бързо потъва.

Презъ нощта изстрѣбителитѣ благополучно успѣватъ да преминатъ тѣснината между Оркнейскитѣ острови и Бергенъ. Вълнението значително е увеличено, а силата на вѣтра достига 10, 11 дори 12 бала. Движението по палубата е невъзможно. Поради това, намиращитѣ се на стража въ машиннитѣ и огнярни отдѣления моряци не могатъ да бждатъ смѣнени, обаче тѣ твърдо издържатъ и продължаватъ да изпълняватъ съ усърдие тежката служба.

Гжста млѣчно бѣла мъгла се спуща на следния денъ заранѣта надъ развълнуваното море. Съгласно предварителнитѣ изчисления, флотилията трѣба да се намира вече до Нарвикъ, въ началото на Вестфиордъ отъ дветѣ страни на който трѣбва да бждатъ открити двата фара. Обаче нищо се не вижда: нито острови, нито фарове, нито плаващи, поставени да означаватъ плавателния пътъ бѣчи, нищо, освенъ гжстата непрогледна завеса на мъглата.

Командирътъ на флотилията и неговиятъ помощникъ се споглеждатъ въпросително и решаватъ да продължатъ движението, въпрѣки опасността отъ многобройнитѣ плитковини, подводни скали и поставенитѣ отъ англичанитѣ заградни мини. Измѣрвайки постоянно, чрезъ еходномѣра морската дълбочина, флотилията продължава напредването си въ фиорда. Вълнението намалява и съставлява указание, че корабитѣ се намиратъ подъ защитата на Лофотенскитѣ острови.

Скоро се проявява и надъ хоризонта се издига огнения диксъ на слънцето. Командирътъ съ радостъ установява, че правилно е насочилъ своитѣ кораби. Последниятъ отъ изстрѣбителитѣ се насочва къмъ очертаващия се брѣгъ. Той има назначение да сломи съпротивата на укреплението защищаващо входа къмъ Нарвикъ. Срѣщнатитѣ нѣколко търговски кораба получаватъ заповѣдъ да се върнатъ обратно въ пристанището.

Отъ сѣнката на високия брѣгъ се отдѣлятъ два норвежки стражни кораба, които бързо приближаватъ къмъ изстрѣбителъ, насочвайки за стрелба носовитѣ си орджия. Въ непосредствена близостъ до последния, командирътъ на норвежкия корабъ запитва на нѣмски: „Какво търсите тукъ?“, на който въпросъ получава отговорътъ: „Ще изпратимъ лодка съ офицери“.

Следъ малко въ спуснатата лодка скачатъ двама офицери и тя се отправя и застава на стена на нор-

вежския корабъ „Сенья“. Командирътъ на последния получава написаното на норвежки съобщение, че Германия е поела защитата на Норвегия срещу вѣроятнитѣ действия на британскитѣ експедиционни всйски. Устно германскитѣ офицери добавятъ, че ще бжде най-разумно норвежитѣ да не оказватъ никаква съпротива, за да не се дадатъ излишни жертви; Обслугата на орджията да се разпусне и се забрани действието на радиостанцията.

Командирътъ на норвежския корабъ рѣшава да изпълни всички нѣмски искания и получава заповѣдъ да се отправи за Нарвикъ.

Въ това време, алпийски стрелци, превозвани съ лодки слизатъ на брѣга за завладяване укреплението, къмъ което сж насочени орджията на изстрѣбителъ, готови да дадѣтъ необходимата подкрепа. Следъ единъ часъ укреплението е напълно превзето. Установява се, че то не притежавало неоспоримитѣ брѣгови орджия, за поставянето на които били построени само бетоннитѣ основи.

Останалитѣ изстрѣбители съ окончателното развѣдяване достигатъ Нарвикъ, предъ пристанището на който е застаналъ на котва стариятъ норвежки брониранъ корабъ „Норжъ“, а другиятъ такъвъ „Ойдеволдъ“ се намира на вързала въ пристанището.

На отправената отъ германска страна, чрезъ нарочно изпратения офицеръ покана, норвежския корабъ да не оказва съпротива, последниятъ като отговоръ открива огънь съ 210 мм. орджия по челния нѣмски изстрѣбителъ. Отъ падналитѣ близо до изстрѣбителъ снаряди се издигатъ високи стълбове вода. Нѣмскиятъ корабъ остава незасегнатъ. Чува се кратка и отсѣчена заповѣдъ и въ следния мигъ изстреляното отъ изстрѣбителъ торпедо съ плясъкъ пада въ водата и съ свѣткавична бързина се насочва и взрива въ „Норжъ“, който бързо потъва. Влѣзлитѣ въ пристанището изстрѣбители по сжщия начинъ потопяватъ и втория норвежски корабъ, следъ което бързо заставатъ на вързала и стоварватъ на брѣга войскитѣ.

Въ кратко време всички орджия, картечници, бойни припаси и материали сж стоварени на пристанището. Войскитѣ се прѣскатъ и заематъ Нарвикъ и околнитѣ височини. Изстрѣбителитѣ веднага започватъ натоварването на гориво и подготовката за отбиване предстоящитѣ нападения на английскитѣ морски сили, появата на които се очаква всѣки мигъ.

На 10 априлѣ сутринѣта, въ пристанището и сградитѣ на Нарвикъ неочаквано падатъ нѣколко снаряди, изстреляни отъ намиращия се въ морето противникъ. Изпълняващиятъ стражната служба въ устието на Офотфиордъ нѣмски изстрѣбителъ забелязва бързото приближаване на една флотилия английски изстрѣбители, които свѣткатъ съ орджията си. Сигналътъ за тревога е даденъ. Намиращитѣ се въ пристанището нѣмски изстрѣбители бързо се снематъ отъ вързала и насочватъ съ възможната пълна скоростъ срещу врага.

Започва се ожесточено сражение. Застанали въ две успоредни върволични колони, петъ срещу петъ, изстрѣбителитѣ започватъ люта морска битка. Разстоянието между сражаващитѣ групи е около 2000 метра.

Орджията непрестанно свѣткатъ; Едно следъ друго торпедата се мятатъ въ кипящата вода на фиорда и свѣткавично се насочватъ къмъ неприятелскитѣ кораби. Ехото отъ тънтежа на орждейнитѣ изстрели и взриващитѣ се снаряди се усилва десеторно отъ високитѣ планински върхове, обграждащи фиорда и се слива въ непрекъснато продължително и оглушително бучение. Олученитѣ отъ снаряднитѣ кжсове пароотводни тръби изпускатъ съ силно прашение пара, която изпълва въздуха съ мъгла. Всичко наоколо се покрива съ барутенъ димъ и огънь. Пожари и черенъ димъ се появяватъ и издигатъ върху засегнатитѣ неприятелски изстрѣбители.

Английската флотилия, състояща се отъ изстрѣбителитѣ „Hardy“, „Hunter“, „Hatspur“, „Havock“ и „Hostile“, не можа да издържи на силния и съсредоточенъ огънь на нѣмскитѣ кораби и завивайки въ обратна посока, се отправя къмъ изхода на фиорда, стреляйки само съ кърмовитѣ орджия.

Двата английски изстрѣбителъ „Hunter“ и „Hardi“ сж силно засегнати и потъватъ. Останалитѣ получаватъ значителни разрушения и даватъ много жертви. Нѣмскитѣ изстрѣбители сжщо сж засегнати и иматъ множество убити и ранени моряци. Командирътъ на флотилията и нѣколко офицери сж загинали.

На 13 априлѣ, сжбота, нѣмскитѣ изстрѣбители се намиратъ на котва въ пристанището. Предъ входа на фиорда крѣстосва стражниятъ изстрѣбителъ, осигуряващъ спокойния престой на намиращитѣ се въ пристанището кораби. Следствие на сражението всички изстрѣбители сж изразходвали почти половината отъ своитѣ снаряди и торпеда. Чрезъ разполагаемитѣ срѣдства, обслугитѣ

полагат усилия да отстранят и поправят причинените при морския бой повреди.

Въ разгара на работата се получава краткото съобщение от стражния изстрѣбител: „Тревога“. Един след други изстрѣбителите напускат пристанището и се отправят срещу вражеските кораби.

Десет изстрѣбител от вида на „Tribal“, между които и „Kossack“, „Bedoin“, „Eskimo“ и „Pungradi“ се насочват към Нарвик и откриват ожесточена стрелба по излизащите от пристанището нѣмски изстрѣбител.

Часът е единадесет и половина. Въ водите на пристанището, върху пристанищните стени и множество сгради въ града падат 380 мм. снаряди, указание, че английските изстрѣбител сж придружени от други, по-големи бойни кораби.

Нѣмските кораби поемат неравната и сждбоносна борба. Навлизайки въ водите на Офотфиордът забѣляват настѣпващите колони неприятелски изстрѣбител: Въ лѣво и дѣсно, застанали по 5 въ колона се движат съ голѣма бързина изстрѣбителите, а между тях, въ срѣдата напредва линейният корабъ „Warspite“. Всички стрелят съ носовите си орджия по пристанището, града и нѣмските изстрѣбител, които се впускат смѣло въ атака. Движейки се напредно на фиорда, тѣ се стараятъ да използват всичките си орджия. Всички съзнават съ достатъчна яснота, че това ще бъде може би, последното им морско сражение и затова вдигат по-вече усилия, проявяват по-голема храброст, за да нанесат възможно по-вече щети на неприятелските кораби.

Изстрѣбителите от вида на „Tribal“ притежават по осем 120 мм. орджия. Противникът е достатъчно хитър и така се движи, щото да излага на обстрел само тѣсната си носова част.

Чува се непрекъснатият тъннеж от гръмът на орджията. Изстреляните от носовите ордейни кули на линейния корабъ „Warspite“ 380 мм. снаряди изпълват натежливия от барутен дим въздух съ зловещ вой и при падането си въ водата издигат множество гейзери. Неприятелските снаряди причиняват съкрушителни разрушения върху нѣмските изстрѣбител нѣкои от които сж обхванати вече от огнените езици на избухналите пожарища. От получените пробойни, водата бързо нахлува въ вътрешните отдѣления на засѣгнатите нѣмски изстрѣбител, които се наклоняват на едната си страна и маневрират вече твърде трудно.

Нѣколко удари от разпрѣск-

ващите се гранати моряци падат убити или ранени върху палубата, около орджията и торпедните тръби.

Въпреки неравния двубой нѣмските изстрѣбител устояват храбро въ сждбоносна борба, като насят тежки загуби на противника. Един от неговите изстрѣбител е останал назад, тежко засѣгнат и обвит въ гъста черен дим и кървавочервени пламъци. Носовата част на изстрѣбителът „Kossack“ е откъсната и последниятъ безпомощно се носи по водите на фиорда. „Kossack“, известен съ нападението си върху нѣмския търговски корабъ „Алтмарк“ въ фиорда на Иосингъ, получава заслужена отплата за своите действия и потъва.

* *

Настѣпва горчивият край. Съществуването на нѣмските изстрѣбител е невъзможно, обаче не от получените значителни разрушения, а от липсата на снаряди и торпеда, поради което борбата е невъзможна и безсмислена. Германците решават да потопят сами своите кораби. Три от тях се отправят към дѣното на фиорда, за да стоварят на брѣга обслугите, орджията и всичко възможно от корабите за следващото използване на сушата, при отбраната на Нарвикъ.

За да даде възможност на своите другари спокойно да извършат стоварването на брѣга, един от изстрѣбителите застава напредно въ входа на фиорда и изстрелвайки последния си снаряд и последното торпедо, прегражда пътя на неприятелските кораби, които успѣва да задържи, като става жертва на техния убийствен огън.

Обслугите от трите изстрѣбител успѣват благополучно да слѣзат на брѣга и потопяват своите кораби съ които така храбро се сражаваха.

Въ пристанището е останал още един нѣмски изстрѣбител, който, поради извършването на известна поправка, не е могъл да се снесе от вързала и вземе участие въ сражението заедно съ другите изстрѣбител. Поправката е набързо приключена и корабът излиза съ заден ход от пристанището.

Градушка от разнокалибренни снаряди посреща смѣлия изстрѣбител, който, за да помогне на нѣмските кораби се впуска въ атака.

Въ кратко време изстрѣбителът получава двадесет гранатни удара, от които избухват множество пожари. Котелното и машинно отдѣления сж тежко повредени и двигателите престават да действат. Изстрѣбителът застава неподвижно и представлява добре видима цел за английските кораби. Последните приближават на 1,800 метра

от тежко засѣгнатия изстрѣбител и го обстрелват съ съсредоточен артилерийски огън.

Последното торпедо излита из торпедната тръба и се насочва към неприятелските кораби. Изстрѣбителът започва да потъва. Командирът дава заповѣдта всички да напуснат кораба.

Моряците поставят спасителните ризи и се хвърлят въ водата. Въ това време артилерийския корабникъ се появява върху палубата и донеся последните три гранати. Где ги е намѣрилъ, само той знае. Един малък звъкъ съ ржка привлича помощта на мерача, който се спуска към единственото останало здраво орджие. Докато изстрѣбителът се наклонява все по-вече на едната си страна и застрашава всѣки миг да се катурне, двамата смѣлчаци успѣват да изстрелят последните три гранати срещу английските изстрѣбител и — олучват едина от тях.

Заедно съ командирът на нѣмския корабъ, двамата подофицери скачат въ водата. Три от спасителните салове сж спуснати на вода и чрез тях, останалите живи нѣмски моряци се насочват към брѣга отстоящ на 1,000 метра от мѣстото на потъването.

* *

Така бѣ унищожена флотилията изстрѣбител, командвана от капитанъ I. р. Бонте, които успѣшно изпълниха своята задача, като пренесоха войски и превзеха пристанището Нарвикъ, въпреки владението на морето от британските бойни сили.

Лишени от своите кораби, моряците остават на сушата около Нарвикъ и, сражаващи се рамо до рамо съ своите другари пехотинци и алпийски стрелци, вземат дейно участие въ защитата на далечното северно пристанище.

Естествено, че друг изходъ за блокираните въ фиордите при Нарвикъ нѣмски изстрѣбител не е имало освенъ тоя, да се сражават смѣло срещу превъзходящите ги по сила и численост британски кораби и да загинат, зачитавайки достойно честта и славатата на нѣмските моряци.

Въ морския бой при Нарвикъ на 13.IV н. г. взели участие 10 от най-новите британски изстрѣбител притежаващи: водоизмѣстване 2,400 т., скорост 36.5 мили и въоръжение: 8—120 мм. и 4—40 мм. орджия, 8 картечници и 4—533 мм. торп. тръби. Линейният корабъ „Warspite“ притежава: водоизмѣстване 30,600 т., скорост 24 мили и въоръжение: осем 380 мм., осем 152 мм., и 8—120 мм. орджия, 36 противовъздушни такива, 16 картечници и 4 водосамолета. Обслужва се от 1,180 души.



МОРСКИ ВЕСТИ

МОРСКИТЕ СИЛИ НА ИТАЛИЯ.

Италия не можа да остане на страна от кървавото сътълкование между великите западни държави. На 10 юни тя се намеси във войната, в която морските й сили ще вземат участие и действат главно в Средиземно море.

Италианският флот се състои от следните бойни кораби:

Линейни кораби: Осем, с общо водоизместване 134,488 тона, от които „Рома“ се намира в постройка. Четирите от линейните кораби от вида на „Рома“ притежават водоизместване по 35,000 т., скорост 30 мили и сж въоръжени с девет 381 мм., дванадесет 102 мм. и дванадесет 90 мм. орджия, 40 картечници и 3 водосамолета.

Тежки кръстосвачи: Седем, с общо водоизместване 70,000 тона. Всички сж построени от 1926 до 1932 год., притежават скорост до 39 мили и сж въоръжени с по осем 203 мм. и дванадесет 100 мм. орджия, 10 картечници, осем 533 мм. торпедни тръби и 2 водосамолета.

Леки кръстосвачи: Петнадесет, с общо водоизместване 83,056 т. Почти всички сж построени след 1930 год., притежават водоизместване от 5,000 до 7,870 тона, скорост 38 до 42 мили и сж въоръжени с по десет 152 мм., осем 100 мм. и осем 37 мм. орджия, 8 картечници, 4 до 6 торпедни тръби, 2 до 4 водосамолета, като сж приспособени за носене и поставяне на заградни мини.

Изстрѣбители: Шестдесет и един, с общо водоизместване 83,318 тона. Развиват скорост от 54 до 58 мили и сж въоръжени с: четири 120 мм. и четири 37 мм. орджия, 4 картечници и 6 торпедни тръби. Пригодени сж за носене на заградни мини.

Торпедоносци: Шестдесет и пет, с общо водоизместване 43,179 тона, сж скорост до 34 мили.

Подводници: Голѣми, 8, срѣдни 37, малки 53, всичко 98, с общо водоизместване 73,451 тона. Малките подводници притежават надводно водоизместване от 591 до 689 тона. Италия притежава 8 подводни минопоставачи, пригодени за носене и поставяне от 18 до 40 заградни мини.

По настоящемъ въ италианските корабостроителници се намиратъ въ усилена постройка 10 голѣми и 17 срѣдни подводника, частъ от които

ще бждатъ въ близко време завършени. Подводниятъ флотъ на Италия, който се състои от 106 съвременни подводника, представлява действително една сила, от която следва да се очакват известни постижения.

Други кораби: Минопоставачи 13 с общо водоизместване 5,637 т., миночистачи 40, канонерки 13, самолетоносачъ 1 и два учебни кораба.

Торпедни лодки: Известно е, че Италия твърде резултатно използва въ миналата война своите торпедни лодки. По настоящемъ тя притежава 62 торпедни лодки въ строя и 9 въ постройка.

Най-новите, построени от 1937 до 1939 год. торпедни лодки притежават следните данни: водоизместване 20 тона, 2 торпедни тръби, 1 противовъздушна картечница и 6 противоподводни бомби.

Тия торпедни лодки развиват скорост 47 мили (87 клм.) и могат да изминатъ разстояние 625 мили при постоянна скорост от 74 клм. въ часъ.

Останалите торпедни лодки иматъ водоизместване около 15 тона и скорост 45 мили (83 клм.)

Спомагателни кораби: Превозни, наливни, кораби — работилници, измѣрвателни и др. разни всичко 65 с общо водоизместване 180,829 т.

Освенъ това намиратъ се въ усилена постройка дванадесет голѣми изстрѣбители отъ вида на „Аттилио Реголо“, които притежават водоизместване по 3,362 тона и сж наречени съ името торпедни кръстосвачи.

Имайтъ следните данни: Дължина 143, широчина 13.7 и газане 3.9 метра; ще развиватъ скорост 41 мили и сж въоръжени с: Осем 135 мм. и шест 65 мм. орджия, 14 картечници и осем 533 мм. торпедни тръби. Пригодени сж за носене и поставяне на заградни мини.

Италия притежава само единъ самолетоносачъ „Джузепе Мираглия“ с водоизместване 4,880 тона, четири 102 мм. орджия и 2 водосамолета.

КОРАБОПЛАВАНЕТО ПРЕЗЪ КОРИНТСКИЯ КАНАЛЪ.

Поради срутване на пластовете и необходимостта от поправка, ко-

Народъ, който не познава и страни отъ морето, се самоубива.

рабоплаването въ Коринтския каналъ презъ миналата 1939 г. било значително намалено.

Отъ съществуващите данни се установява, че отъ 1934 до 1938 г. броятъ на преминалите канала кораби възлизалъ отъ 6,532 до 7,676 единици съ общо водоизместване между 2,530,000 до 2,740,000 бр. р. т.

Презъ 1939 год. обаче, презъ канала сж преминали само 2,313 кораба съ общо водоизместване 708,000 бр. р. тона. Поради това, 1939 г. се счита като такава съ най-намаленото корабоплаване презъ Коринтския каналъ, отъ самото начало на откриването му.

АНГЛИЙСКИТЕ ПРЕЗОКЕАНСКИ КОРАБИ.

Преди известно време въ печата се появи съобщението, че голѣмиятъ английски презокеански корабъ „Кралица Елизабета“ отплувалъ отъ Англия и пристигналъ въ пристанището на Ню-Йоркъ.

Както е известно, „Кралица Елизабета“ притежава водоизместване приблизително 86,000 бр. р. тона и се счита за най-голѣмия корабъ въ Свѣта, който споредъ предварителните изчисления ще развива голѣмата за презморските гиганти скорост отъ 32 мили. Въпрѣкъ обстоятелството, че корабътъ не билъ още окончателно довършенъ, той билъ боядисанъ въ сивожълта защитна боя и обслужванъ отъ сигурна, предварително изпитана и благонадеждна обслуга, билъ принуденъ да извърши това първо свое пътуване къмъ новия Свѣтъ.

Другите два голѣми английски пътнически кораба „Кралица Мери“ и „Мавритания“, при избухване на войната сж останали сжщо въ пристанището на Ню-Йоркъ, като въ по-сигурно мѣсто. Има сведения обаче, че и трите кораба се приготвяватъ да отплуватъ за Австралия, гдето ще останатъ, тъй като, корабоплавателното сдружение, въ чието притежание сж презморските гиганти заплаща месечно за престоя въ пристанището на всеки корабъ по 1,650,000 лева.

Това обстоятелство показва, до каква степен, следъ развитието се въ последно време военни събития пристанищата и водитъ на Англия се считатъ несигурни като убѣжища на голѣмите пътнически кораби срещу въроятните действия на неприятелските въздушни и морски сили.



КЪМЪ ВОДИТЪ НА ВЕЛИКИЯ ОКЕАНЪ

(Пътни бележки)

Беше през един от мразовитите дни на месец февруари, когато отплувахме от пристанището на Марсилия. Числех се към обслугата на кораба „Сефе“, който беше един от най-големите товаропътнически плаващи гиганти на французското корабоплавателно сдружение „Месажери Маритим“.

Корабът притежава дължина 160, широчина 18 и газене 8.5 метра, които размери му осигуряваха възможна товароподемност от 19,000 тона. Корабът развиваше скорост 13 мили, като се привеждаше в движение посредством две парни машини с обща мощност 4,600 конски сили. Притежаваше запас от 3,000 тона каменни въглища и 2,000 тона вода. Обслужваше се от 15 офицера и 123 моряка.

Корабът се командваше от капитан Делабие, човек с сръден ръст и набито, плещесто тяло. Притежаваше обгоряло и загубило от слънцето и морските ветрове лице с дълбоки бразди по челото, създадени от дългото пътуване по море, свързано с постоянно бдение, напрегане на силите, тежки грижи и отговорности. Сивите му, спокойни очи, свѣткаха под правата козирка на капитанската шапка, украсена с четири златни ивици. Дори и в най-трудните и сжбносни моменти, той всекога запазваше забележително спокойствие, обмисляше свѣткавично своето решение и даваше с твърд, спокоен и заповѣднически глас своите правилни и целесъобразни нареждания, които се изпълняваха мигновено от обслугата, осланяща се напълно на неговото умение и сигурно корабоводчество.

Тъмна и студена мъгла покриваше марсилските улици и крайбрежието, когато корабът „Сефе“ постепенно се отдели от пристанищната стена, тласкан и теглен от два парни катера, бавно се отправи към изхода на пристанището. При входния фар на последното, корабът, получил вече свободно пространство за движение, се освободи от катерите и с собствен ход се насочи към широкото море, за извършване на продължителното, четиримесечно презморско пътуване.

„Сефе“ беше един от кораби-

те, които редовно поддържаха продължителното околосвѣтско товаропътническо съобщение с островите на Великия океан. При предстоящото си пътуване, в което, за голяма моя радост и щастие сполучих да взема и аз участие, корабът щеше да посети Алжир, островите Гваделупа и Мартеник, намиращи се в източната част на Карибското море, от гдето, минавайки през Панамския канал, щеше да навлезе в водите на Тихия океан и да посети островите на Съединението: Таити, Тоамото, Маркизските острови, Хебридските острови и Нова Каледония.

Какъв дълъг, придружен с изпитания и многобройни новости път предстоеше на мене, жаден за пътешествия и приключения младеж, стоящ на високата команден мост с препълнена от мисли глава по новото презморско пътуване и новите, невиджани до сега земи! Съвображението на цѣлата си младенческа душа, аз си представявах приказния вид на далечните страни, предварително се любвах на многобройните чудновати картини, които щеше разкрият така обилно пред нашите очи; Представях си, как ще наблюдавам свѣтлия изгрѣв и кървавия залъз на слънцето в безкрайната синева на океана, потъналите в буйна тропическа разтителност острови; малките, сгушени под сѣнката на плодоносните дървета туземни колибки; нравите и обичаите на различните племена и народи, населяващи далечните презморски страни.

Непрогледен мрак се спускаше, когато корабът „Сефе“ се насочи към африканския брег, поздравен от широките и грамадни вълни на разпънатото Срѣдиземно море. Още с отдалечението си от пристанището, корабът зарови нос в кипящата вода и затанцува бавно и равномерно.

Силен вѣтер духаше от запад. Той свиреше по стожерите, крепителите и корабните вжва. Вълните с силен рев заливаха носовата част и палубата на кораб, който се тресеше от силния им удар.

Малцина биха се решили да напустнат спокойните води на пристанището и се впуснат в опасния път при бушувашото в откритото море голямо вълнение, обаче нашият командир бѣ смѣл човекъ и нищо не бѣ в състояние да го отклони от следване на предначертания път. Капитан Делабие прегледа пътя по картата, измѣри нѣкакво разстояние с пергела, даде нѣкои нареждания на намиращия се на стража офицер и подсвирвайки леко и самодоволно с уста, слѣзе от командния мост.

Наоколо владѣеше непрогледна, подобно на черна, плътна маса тъмнина. След закрепяване на подвижните части, всички побързаха да се приберат и слѣзат на закрито под палубата. Върху последната останаха само стражните моряци: на кърмилото, върху командния мост и отпред, на носа. Последният моряк имаше назначението зорко да следи за всичко, което се виждаше пред кораба. Той биеше камбаната, един път, когато забележеше свѣтлина от дѣсно и, два пъти, когато откриеше такава отпред и от лѣво на кораба, а ние двамата с намиращия се на стража офицер, от висотата на командния мост се взирахме с далекогледите в тъмнината, за да установим каква е тая свѣтлина: такава от нѣкой вѣтроходъ, нѣкой корабъ подобен на нашия или проблѣсците на фаръ. Часовѣт на стража минаваха бързо.

На следния ден сутринта минахме край Балеарските острови, а късно през нощта пристигнахме в Алжир, стар, с ориенталски изглед град, разположен на северния африкански брег.

Алжир притежава тѣсни и каменисти улици, покрити с остатъци от портокали, мандарини, фурми и дружни плодове. Всевъзможни и многобройни продавачи в арабска носия, предлагат на движещите се из улиците чужденци различни предмети, и често, след завършването си на кораба моряците установяват, че сж купили свършено непотрѣбни вещи.

След престой от един ден, корабът се отправи за остров Гваделупа. Минавайки през западната врата на Срѣдиземно море—Гибралтар, „Сефе“ навлезе в водите

на Атлантически океанъ. Не ще описвамъ подробноститѣ по отношение дългия пѣтъ отъ Гибралтаръ до Панамския каналъ, който обикновенно протече подъ знака на еднообразието. Стража върху командния мостъ, почивка и спане, ядене, игра на карти и шахъ и дълго съзерцание на необятната океанска ширъ се редѣха въ продължение на 14 денонощия до пристигането въ Гваделупа.

Разстоянието отъ Гибралтаръ до Гваделупа, възлизащо на 3,100 мили преминахме въ пълно спокойствие. Водитѣ на Атлантически океанъ бѣха почти спокойни. Задъ дѣсната страна на кърмовата си частъ, презъ време на пѣтуването „Сефе“ влачеше бързомѣрътъ, който отмѣрваше и показваше изминатия пѣтъ, а отъ лѣвата страна се влачеше едно телено вѣже, на края на което имаше поставена голѣма вѣждица съ кѣжъ отъ месо; Това бѣше примката за ловенето на акули и голѣми риби, но за голѣмо наше съжаление, чрезъ тая примка не можахме нищо да уловимъ.

По-интересно бѣше преминаването презъ Саргасовото море. Водорасли обкръжаваха отъ всички страни нашия корабъ и човѣкъ се лѣжеше съ мисълта, че приближава брѣга, както Колумбъ билъ заблуденъ отъ сѣшитѣ водорасли при откриването на Америка.

Посетихме Гваделупа, а следъ това и Мартиникъ, французски колонии, представляващи малки вулканически островчета, прочути по производство на ромъ отъ захарна трѣстъ, който, едва ли е имало пѣтници посещаващъ островитѣ, да не е опиталъ неговия вкусъ.

Отъ островъ Мартиникъ, корабътъ „Сефе“ се насочи къмъ Панамския каналъ, който съединява Атлантическия съ Великия океани и се намира въ най-тѣсната частъ на Срѣдната Америка.

Отъ съществуващитѣ на кораба справочни книжки и следъ разпита на корабнитѣ офицери, които много пѣти сѣ минавали презъ Панамския каналъ, можахъ да събера необходимитѣ сведения относно тѣя плавателенъ пѣтъ, съкратяващъ значително продължителността на корабоплаването между воднитѣ райони край източнитѣ брѣгове на Америка и обширнитѣ водни пространства на Великия океанъ.

Панамскиятъ каналъ притежава следнитѣ данни: дължина 44 мили, обикновенна широчина 152 и дълбочина 12'2 метра. Нивото на водата въ канала въ сравнение съ равнището на двата океана е различно. Така, при Гатунъ, откъмъ страната на Атлантически океанъ, то е 25'9 метра по-високо отъ морското равнище; при Педро Мижуелъ се на-

малява на 9'2 метра, а при Мира Флоре се снишава искусствено до нивото на Великия океанъ. За издигането и спущане на пѣтуващитѣ презъ канала кораби, въ отбелязанитѣ мѣста се намиратъ съответнитѣ шлюзове (прагове) и съоръжения за наводняване и отводняването имъ.

Между Гатунъ и Басъ Обиско, въ продължение на 24 мили, широчината на канала е отъ 152 до 305 метра. Плавателниятъ пѣтъ е означенъ съ съответнитѣ знаци, бѣчи и вѣхи, намиращи се една срещу друга.

Шлюзоветѣ при Гатунъ, Педро Мижуелъ и Мира Флоре сѣ двойни и разположени паралелно. Притежаватъ следнитѣ размѣри: използваната дължина 305, широчина 33'5 и дълбочина 12'2 метра. Преграждатъ се напрѣчно посрѣдствомъ дебели врати, притежаващи съответната направа за устояване на голѣмото водно налягане.

При влизането въ и излизането изъ шлюзоветѣ корабитѣ обикновенно не си служатъ съ своитѣ машини; тѣ се предвижватъ отъ взаимнодействието на нѣколко електрически локомотиви, намиращи се на брѣга и снабдени съ дебели стоманени вѣжета. Въ зависимостъ отъ дължината на кораба, действащитѣ локомотиви биватъ четири: два отпредъ, отъ всѣка страна на кораба и два отзадъ или шестъ: два отпредъ, два по срѣдата и два отзадъ. Чрезъ опѣване или отпушане на подаденитѣ върху кораба вѣжета, последниятъ се напращава и предвижва въ шлюза.

Опредѣленитѣ такси за преминаване на корабитѣ презъ Панамския каналъ сѣ следнитѣ: Търговскитѣ кораби заплащатъ по единъ доларъ и 20 сента на всѣки нето тонъ, а празнитѣ кораби, безъ стока и пѣтници получаватъ намаление отъ 40%; Военнитѣ кораби заплащатъ по 50 сента за всѣки тонъ отъ своето водоизмѣстване, а когато превозватъ войски или бойни материали — по 1 доларъ и 20 сента за всѣки нето тонъ (подобно на търговскитѣ кораби съ товаръ).

Преминаването презъ Панамския каналъ съставлява истинско удоволствие за пѣтниците, които, уморени отъ дългото пѣтуване и еднообразието презъ Атлантическия или Великия океани, намиратъ въ разкриващитѣ се наоколо красиви картини действителна отмора за душата и окото, като добиватъ нови сили за продължение на пѣтуването. Съчетанието отъ могществото на природата съ великата творба на човѣшкия гений; постиженията на съвременната техника и сръчността на човѣшката рѣка, разтилатъ предъ погледа омайна картина и предизвикватъ неволна въздишка на възторгъ предъ мисълта за същноститѣ на човѣка и природата.

Следъ една чудно приятна тропическа нощъ, въ която издигнатата високо луна свѣтеше съ особенъ блѣсъкъ и хвърляше върху затихналата морска повърхностъ безбройни свѣтящи люспици, корабътъ приближи и навлѣзе въ устието на Панамския каналъ.

Въздухътъ притежаваше особенъ цвѣтъ и покриваше околната мѣстностъ съ тънка бледовиолетова пелена.

Множество силносвѣтящи електрически ламби освѣтляваха нашия пѣтъ. Следъ кратко пѣтуване корабътъ достигна и влѣзе въ шлюза на Гатунъ. Вратата задъ него веднага се затвори и безшумно, безъ да се чуе гласътъ на командира или корабоводача, корабътъ постепенно се издигна на височина 26 метра надъ морското равнище. Предната врата се отвори и „Сефе“ величествено забразди водитѣ на искусствено езеро, образувано чрезъ запушване въ продължение на много години устието на рѣката Шагре и наводняване на нейната долина.

Съзоряваше се. Буйна тропическа разтителностъ ограждаше брѣговетѣ на канала. Корабътъ се движеше съ обикновенната си скоростъ. Картинитѣ, една отъ друга по-красиви и по-привлекателни се смѣняваха непрестанно.

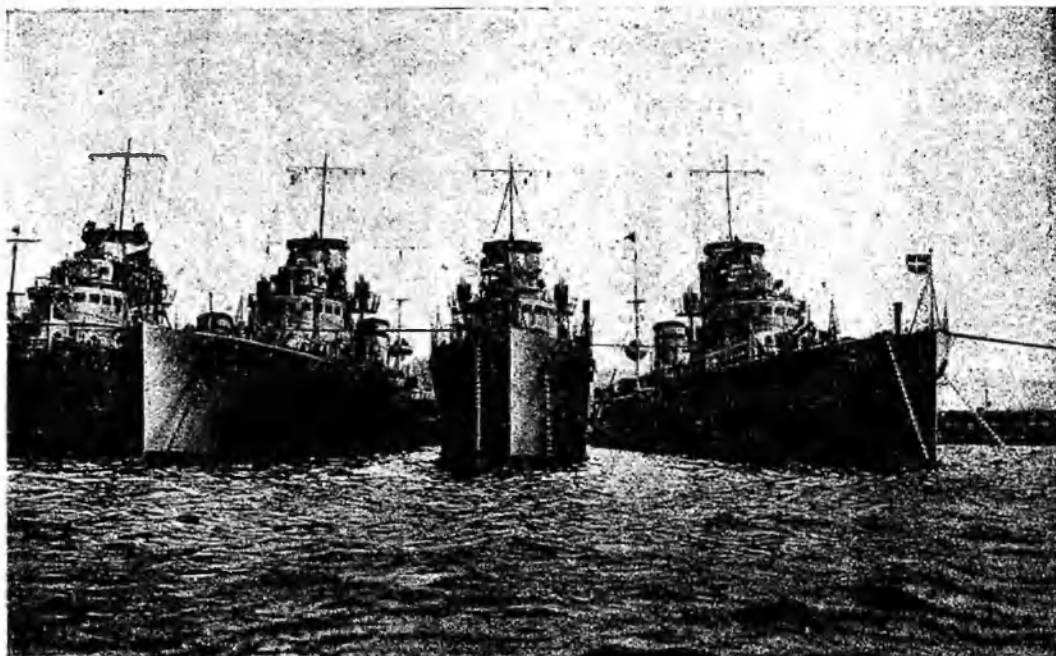
Колко забавно бѣ дагледа човѣкъ, какъ едно морско чудовище отъ двадесетъ хиляди тона се плъзга и криволичи изъ потъналитѣ въ тропическа зеленина долини, надъ които величествено се издигатъ и застрашително надвесватъ множество чудновати чукари на планинскитѣ възвишения!

Бѣше къмъ обѣдъ, когато намиращитѣ се на горната палуба пѣтници се раздвижиха и насочиха своитѣ далекогледы и фотогграфически апарати къмъ брѣга; Тѣ наблюдаваха твърде любопитно три голѣми животни, три крокодила излежаващи се лениво на пѣсѣка, подъ топлитѣ слънчеви лѣчи.

Вниманието ни се отправи къмъ грамадитѣ постройки на шлюзоветѣ при Педро Мижуелъ, а следъ това и къмъ тия на Мира Флоре. Дойде време, когато корабътъ трѣбваше да слѣзе къмъ водитѣ на Тихия океанъ. Все така безшумно, все така автоматически, магическата рѣка спусна кораба на едно равнище съ водната повърхностъ на обширния океанъ.

Спирайки се за кратко време въ пристанището на Балбоа и запасвайки се съ всичко необходимо, корабътъ „Сефе“ пое дългиятъ пѣтъ презъ водитѣ на Великия океанъ за островъ Таити.

Димитъръ Андроновъ
Кап. Б. Т. П. Д-во.



ГРУПА ИТАЛИАНСКИ КОРАБИ НА КОТВА.
При движението си същите развиват скорост 38 мили. Притежават по 6—120 мм. оръдия.

БОТЮ & ВАСИЛЪ ПАРАШКЕВОВИ—ГАБРОВО

—Телефонъ 218 Представителство — Търговия.

Държат винаги на складъ въ неограничено количество германскитѣ препарати:

1. Шлайфпаста „Schnorbus“ за претриване на метални части: въ кутии отъ по 1 кгр. №№ 1, 2, F, FF, FFF, FFFF.
 2. Течната замаска „Schnorbus“ за оплътяване (съединяване) на металически части: въ кутии отъ по 1 кгр.
- Употрѣблението на тия два препарата дава само икономия и удобство при работата, спестява време и пари.

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.