406 Тукъ Градската библиотека

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЬ ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ Е БЕЗПЛАТЕНЪ

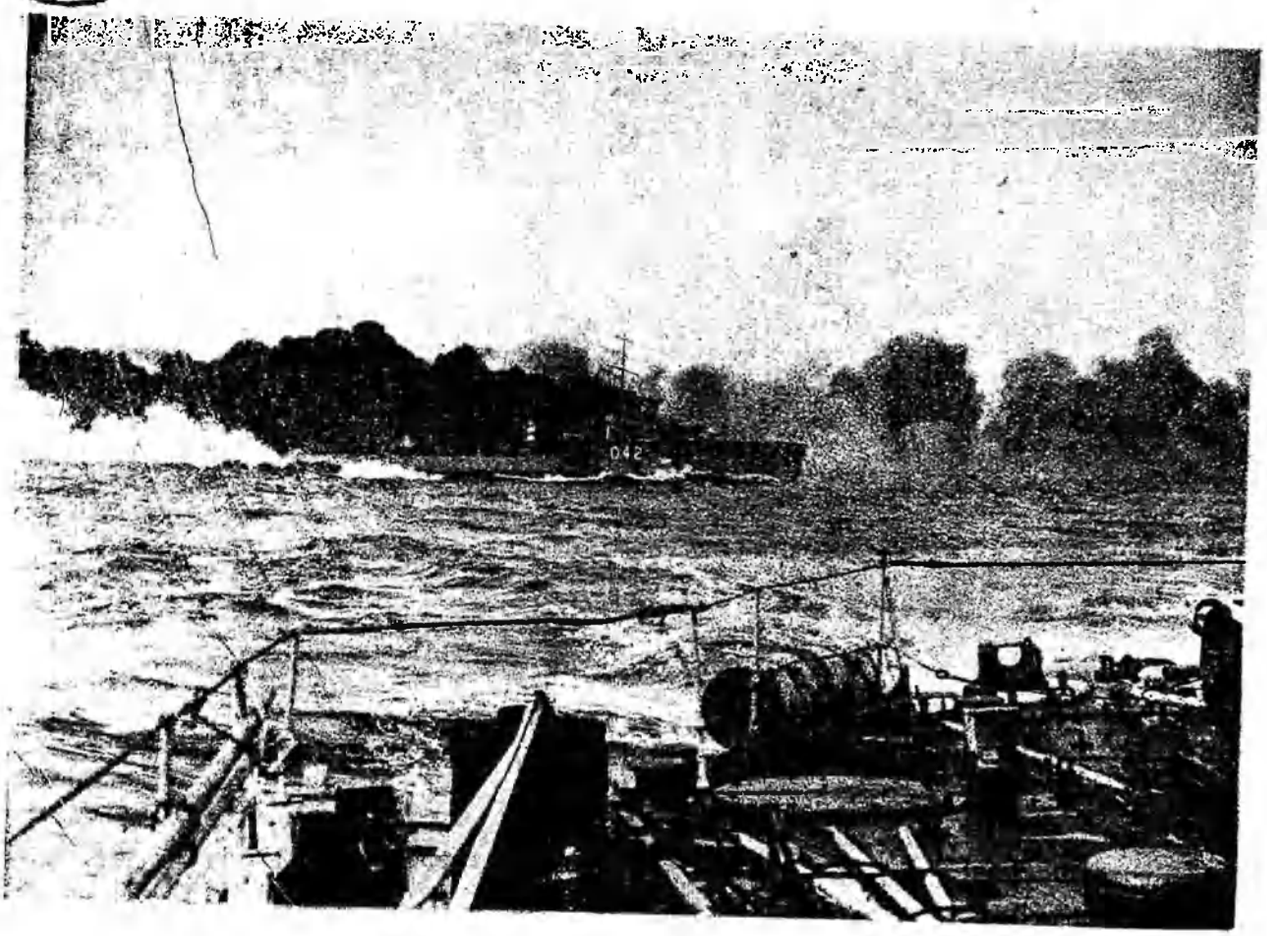
НАРОДИТѢ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ, КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.



Година VI. Варна, 1. януарий 1940 год. Брой 128.

ВАКСА 5 1 940 ВАРНА

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



Английски изтрѣбители поставятъ димова завеса.

ХРОНИКА

За бойнитѣ действия на нашия черноморски флотъ презъ време на Свѣтовната война (2)

На торпедоносцитѣ да се пръснатъ изъ пристанището и ако неприятелскитѣ кораби се опитатъ да форсиратъ нашето минно заграждение да го атакуватъ на всѣка цена съ рискъ даже да бждатъ потопени.

4. Брѣговитѣ роти и команди да се изведатъ изъ района на казармата и заематъ позициитѣ си.

Въ 6 ч. 45 м. пр. пладне се появиха и летѣха надъ варненското пристанище, брѣговитѣ батареи и града три руски хидроплана (водохвърчила), които правиха своитѣ разузнавания и обстрелваха съ бомби съоръженията на флота, пристанището, брѣговитѣ батареи и града.

Сѫщитѣ три хвърчила въ последствие, когато ескадрата откри огънь по пристанището, следѣха и поправяха стрелбата на своитѣ кораби.

Въ 5 ч. 50 м, пр. пл. руската ескадра се приближи и се различиха следнитѣ кораби:

1. Дреднаута „Императрица Мария„; 2. Броненосцитѣ: „Иоанъ Златоустъ", „Евстафи" и „Пантелеймонъ"; 3. Кръстосвачитѣ: „Кагулъ" и „Памятъ Меркурия"; 4. Контраминоносцитѣ типъ „Бистрий"—8 единици; 5. Контраминоносци типъ „Лейтенантъ Бурсковъ"—3 единици; 6. Контраминоносци типъ „Завидний — 3 единици; 7. Спомагателни кораби: майстерската „Кронщадъ" и други 4 единици.

Въ началото руската ескадра вървѣше въ строй фронтъ. Въ центъра броненосцитѣ, на фланговетѣ крайсеритѣ и миноносцитѣ, а задъ тѣхъ спомагателнитѣ кораби и дреднаута „Императрица Мария".

Следъ това се изтегли въ строй килватеръ къмъ югъ и изпрати нѣкои отъ миноносцитѣ и тралнитѣ кораби да почистятъ и провѣрятъ пѫтя й отъ мини.

Въ това време броненосцитѣ си спуснаха предпазителнитѣ мрежи срещу подводни лодки.

Обърнаха се на северъ и се приближиха на разстояние 17 клм. отъ 24 с.м. брѣгов. батарея. Тралчитѣ кораби продължавахв да тралятъ.

Въ 9 ч. пр. пл. броненосцитѣ и кръстосвачитѣ почнѣха да обстрелватъ фалшивата батарея на Галата, портовитѣ съоръжения, пристанището и града.

Независимо отъ това, огъня на ескадрата бѣше насоченъ на три пѫти въ водата, съ което неприятеля се мѫчеше да попрѣчи на нащитѣ подводници да го атакуватъ.

(Следва)

Клетвата на 39 випъ отъ М. Н. В. у-ще

Една хубава и мила традиция въ нашето училище е даване клетва въ деня на Св. Никола отъ най младитѣ възпитаници. Клетвата въ тоя день има двойно значение: давайки клетвата си на море и въ деня на св. Никола, тѣ се обричатъ въ доживотна служба на морето, а давайки своя обетъ предъ бойното знаме на училището, тѣ се обещаватъ въ вѣрна служба на Царь, Богъ и Отечество.

19 декемврий 1939 г., мраченъ, студенъ день, денътъ на св. Никола. Всички ученици сѫ се приготвили външно и душевно, за да изживѣятъ своя най-голѣмъ праздникъ. Всѣки се стреми чрезъ труда и настроението си да даде изразъ на чувствата, които го вълнуватъ. Къмъ 9 ч. пристига бургаската пехотна музика, която съ своитѣ маршове ще трѣбва да внесе по вече тържественость въ днешния день. Въ 9½ часа цѣлото училище, разпредѣлено въ 3 роти, посрѣща съ за почесть подъ тържественитѣ звуци на музиката, своето знаме. Малко следъ това и цѣлата колона се отправя съ мощна стѫпка къмъ храма Божий, гдето ще се отслужи молебенъ за всички живи и умрѣли моряци и за тия, които сѫ ратували за моряшкото дѣло.

Съставяме оржжието си предъ храма, и тихо влизаме за да не смутимъ тържествената тишина на храма и душитѣ на толкова вѣрващи, доближили се сякашъ въ тоя мигъ, чрезъ своята силна вѣра до Бога. Заставамъ между първокурсницитѣ. Всѣки отъ тѣхъ е свилъ трѣпно своитѣ пръсти, стисналъ е зжби и впе[illegible] очи напредъ, сякашъ търси [illegible] даде смѣтка за всички свои дѣла и качества, излагайки на показъ своята душа предъ най-висшия сѫдия — Бога. Дали е достоенъ да даде клетвата, съ това да причисли себе си въ редоветѣ на българската войска, която никога не е търпѣла поражение? Може ли да стане наследникъ на родния войникъ, които въ името на клетвата си е създалъ оня непостигнати по героизъмъ, воля и безропотенъ стоицизъмъ дѣла, за които свѣта го е издигналъ на лаврообкичените сѫмпала на славата.

И ето прозвучаватъ първитѣ думи на клетвата: Обещавамъ се и се кълна! Съ мощность и настойчивость тѣ запълватъ всичко около насъ и каратъ всѣки да настръхне, защото колко задължения, отговорность и тяжесть криятъ въ себе си думитѣ „обещавамъ се и се кълна!" Въ мигъ се отдѣлямъ отъ обикалящето ме и неволно си спомнямъ за деня—за оня сѫщо дъждливъ и мраченъ день 19 декемврий 1937 г., когато на флотския пристанъ въ Варна, предъ обкичения съ знамена боенъ флотъ, ние дадохме своята клетва предъ Върховния ни Вождъ и пръвъ морякъ Царь Борисъ III. Тогава ни бѣ подарено и бойното ни знаме съ пожелание, гордо и всепобедно да го развѣваме изъ нашия пѫть.

Отсѣчени команди ме откжсватъ отъ мира на споменитѣ. Клетвата е свършена. Първиятъ курсъ е поелъ тежкия кръстъ на войнико-моряшкия животъ.

П О Щ А

Редакцията благодари за следнитѣ получени дарения:

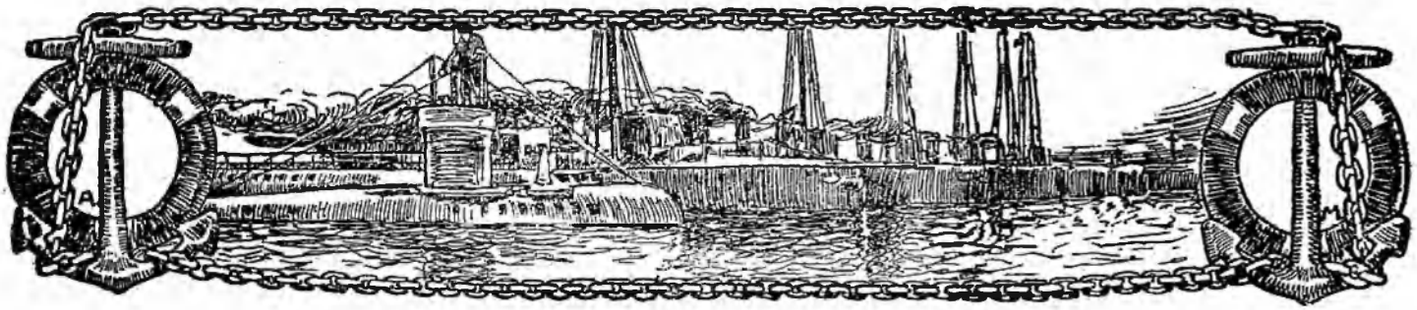
1.	Петровъ—Събирателно Д во „Свѣтлина" — Пловдивъ	500 лв.
2.	Пристанищното управление—Варна	250 „
3.	Борисъ С. Угаровъ—Бургасъ	200 „
4.	Ив. Г. Петровъ Ловечъ .	100 „
5.	Кирилъ Н. Райковъ Варна	60 „
6.	Ив. П. Ениманенъ Г. Орѣховица	50 „
7.	Маринъ Беновъ—Девинъ	40 „
8.	Димитъръ Масларовъ—Доленъ Чифликъ	30 „
9.	Симеонъ Лукановъ Варна	30 „
10.	Никола Янковъ Варна . .	30 „
11.	Янко Градинаровъ Варна	30 „
12.	Никола Хаджиевъ Варна	30 „
13.	Дим. Михайловъ Сливенъ	25 „
14.	П. И Камбуровъ Габрово	25 „
15.	П. Димитровъ Пловдивъ	21 „
16.	Тодоръ Димовъ Бургасъ .	20 „
17.	Георги Ивановъ Бургасъ	20 „
18.	Цвѣтанъ Атанасовъ Бург.	20 „
19.	Милчо Горолов Бургасъ	20 „
20.	Асенъ Поповъ Бургасъ .	20 „
21.	Господинъ Радновъ Бург.	20 „
22.	Илия Милчевъ Бургасъ .	20 „
23.	Димитъръ Славовъ с. Александрово	20 „
24.	Хр. Д. Бѫгниновъ Свищовъ	20 „
25.	Петъръ Шиваровъ Габрово	20 „
26.	Ив. Люцкановъ Габрово .	20 „
27.	П. Кираджиевъ Варна . .	20 „
28.	Г. Маджаровъ Ловечъ . .	20 „
29.	Петъръ Ил. Пенчевъ Ст. Загора	20 „
30.	Цани П. Пауновъ Лѣсков.	20 „
31.	Иванъ Мумджиевъ Кула .	15 „
32.	Димитъръ Сливевъ с. Трояново—Бургаско	15 „

(Следва)

— Въ отговоръ на запитванията съобщаваме, волнитѣ пожертвувания за вестника да се изпращатъ по пощата съ пощенски записъ или въ гербови и пощенски марки.

Всички писма, снимки и помощи да се изпращатъ на адресъ

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ—ВАРНА



РОЖДЕННИЯТЪ ДЕНЬ НА НЕЙНО ЦАРСКО ВИСОЧЕСТВО КНЯГИНЯ МАРИЯ ЛУИЗА.

Една отъ хубавитѣ наши стари традиции въ деня на 14 януарий е суроваки.

Този день е най-желаниятъ и съ трепетъ очакванъ праздникъ за младото, подрастващо поколѣние на нашето племе.

Суроваки е двоенъ праздникъ за българския народъ. На тоя день отъ новата година, преди 7 години, когато топовнитѣ гърмежи възвестиха раждането на българската Княгиня, моряцитѣ отъ нашия флотъ, както и цѣлокупниятъ български народъ, посрещнаха и се присъединиха съ



Нейно Царско Височество Княгиня Мария Луиза.

искренна и безпредѣлна радость къмъ радостьта въ Царския Домъ.

На този день, когато нашитѣ деца съ ударитѣ на суровакницитѣ си изказватъ благопожелания за якость и крепко здраве на своитѣ близки, ние, моряцитѣ отъ брѣговетѣ на Черноморе и Дунава молитствуваме къмъ Всевишния да дарува здраве и бодрость на Нейно Царско Височество Княгиня Мария-Луиза, за да бѫде истинска радость и утеха, както за Царствения Домъ, така и за България.

ПОДВОДНАТА ВОЙНА

9. Конвоитѣ. — Още преди почване неограничената подводна война англичанитѣ използуваатъ познания имъ отъ старо време конвой презъ 1915—16 г. за снабдяване Франция съ вжглища и за съобщенията между Лервикъ и Норвегия. Обаче търговскитѣ параходи, заставятъ Англия да премине къмъ конвойна система за цѣлото си мореплаване.

Отначало липсвали необходимитѣ охранни кораби — стари крайсери за презокеанскитѣ плавания и контъръминоносци и шасьори за близо до брѣговетѣ (до 400 мили). Едва съ намѣсването въ войната на Америка, съ идването голѣмото число американски контъръ-миноносци и масовия строежъ на шасьори отчасти се намалява тоя недостигъ. Друга прѣчка е било противопоставянето на конвоитѣ отъ самия търговски флотъ, чиито капитани съвсемъ неохотно се държали въ строго подържания строй на конвоитѣ. Сжщо така, поради многото губене време при събиранията на конвоитѣ, движенията имъ по-точно разучени, не всѣкога най-кжси пжтища, търговскитѣ капитани се старали да избѣгватъ плаването въ конвой. Общо взето, трѣбва да се има предъ видъ, че конвойната система намалява превозоспособностьта на търговския флотъ най-малко съ 30%.

Първиятъ конвой се формира, благодарение усилията на американския адмиралъ Симсъ въ Гибралтаръ и стига невредимъ въ Англия на 20. V. 1917 г., доказвайки, че противопоставенитѣ твърдения отъ страна на параходнитѣ капитани сж неоснователни. Затова, още на 21.V. главното адмиралтейство възприема системата на конвоитѣ. Къмъ края на войната вече далечъ предъ конвоя, върви авангардъ, а между него и самия конвой се движи отдѣленъ корабъ, върху който стои началникътъ на конвоя, който подава сигналитѣ. Охраннитѣ кораби постоянно вървятъ съ пъленъ ходъ и зигъ-загъ курсове. Строя на конвоя повече е широкъ, отколкото дълбокъ, за да се затруднятъ страничнитѣ атаки на подводницитѣ. Задъ конвоя обикновено пжтувалъ единъ даващъ видъ на изостаналъ корабъ, който въ сжщность е билъ корабъ — примка. За да не даватъ на подводницитѣ да показватъ перископитѣ си за ориентировка, като ги заблуждаватъ, че сж открити, корабитѣ отъ време на време хвърляли специални бомби, които само произвеждали голѣмъ трѣсъкъ.

Естествено, за подводника не е било лесно при такава охрана да се доближи до своята плячка. Найчесто подводникътъ се е оставялъ да бжде настигнатъ отъ конвоя и, когато дойде въ срѣдата му, стреля мини въ лѣво и дѣсно подъ жгълъ. Нощѣ подводницитѣ, обикновено, атакували въ надводно състояние, минавайки отъ страна презъ охраната.

Англия създава така наречения „децернатъ“ за търговското мореплаване, главната задача на който е била уреждането, формирането и безопасното превеждане на конвоитѣ. Този децернатъ е билъ подчиненъ на департамента за борба съ подводницитѣ управляванъ отъ втория лордъ на адмиралтейството, въ който влизали като подчинени децернатитѣ по миночистенето, активната борба съ подводницитѣ и морската търговия. Отъ картечната зала на секцията за конвоитѣ се управлявали чрезъ радиото всички конвои, като се насочвали по безопасни отъ подводници пжтища, докато тѣ приближавали до мѣстоназначението си, гдето влизали въ защита на морски началникъ. Разбира се, сборнитѣ и отправителнитѣ портове на конвоитѣ били най старателно запазени съ мрежи, минни заграждания и въдушна охрана и въ всѣки отъ тѣхъ имало по единъ морски офицеръ съ цѣлъ щабъ, който организирвалъ и отправялъ или посрѣщалъ конвоитѣ. Такива пунктове презъ 1917 г. сж били: Бергенъ, Ливерпулъ, Милфордъ, Хофенъ, Куинстоунъ, Хамилтонъ-роодъ, Ню-Йоркъ, Сидней, Халифаксъ, Сиера Леоне, Дакаръ и Гибралтаръ. Въ тѣхъ се събирали отдѣлнитѣ кораби и подъ форма на конвой излизали въ море всѣки 8 или 16 дена. Обаче, до събирането имъ или следъ разпръскването на конвоя, отдѣлнитѣ кораби пжтували въ повечето случаи безъ охрана и били изложени на нападенията на подводницитѣ. Вече на 1.VIII. 1917 г. били превозени чрезъ конвой 10,000 кораби, а къмъ края на войната 91 - 92% отъ цѣлия морски превозъ е ставалъ чрезъ конвой. Отъ това може да се заключатъ усилията, които Съглашението трѣбвало да полага за своитѣ кораби, дори само чрезъ конвойната система. Така напримѣръ: само въ Гибралтаръ сж били заети съ охраната на конвоитѣ 314 морски офицери и 4660 моряка, командвани отъ единъ американски адмиралъ, а използванитѣ за охрана на конвоитѣ военни кораби само въ Гибралтаръ достигнали цифрата 562. Превеждането корабитѣ чрезъ конвой е намалявало загубитѣ въ сравнение съ даванитѣ отъ неохраняванитѣ кораби отъ 1/4 до 1/10.

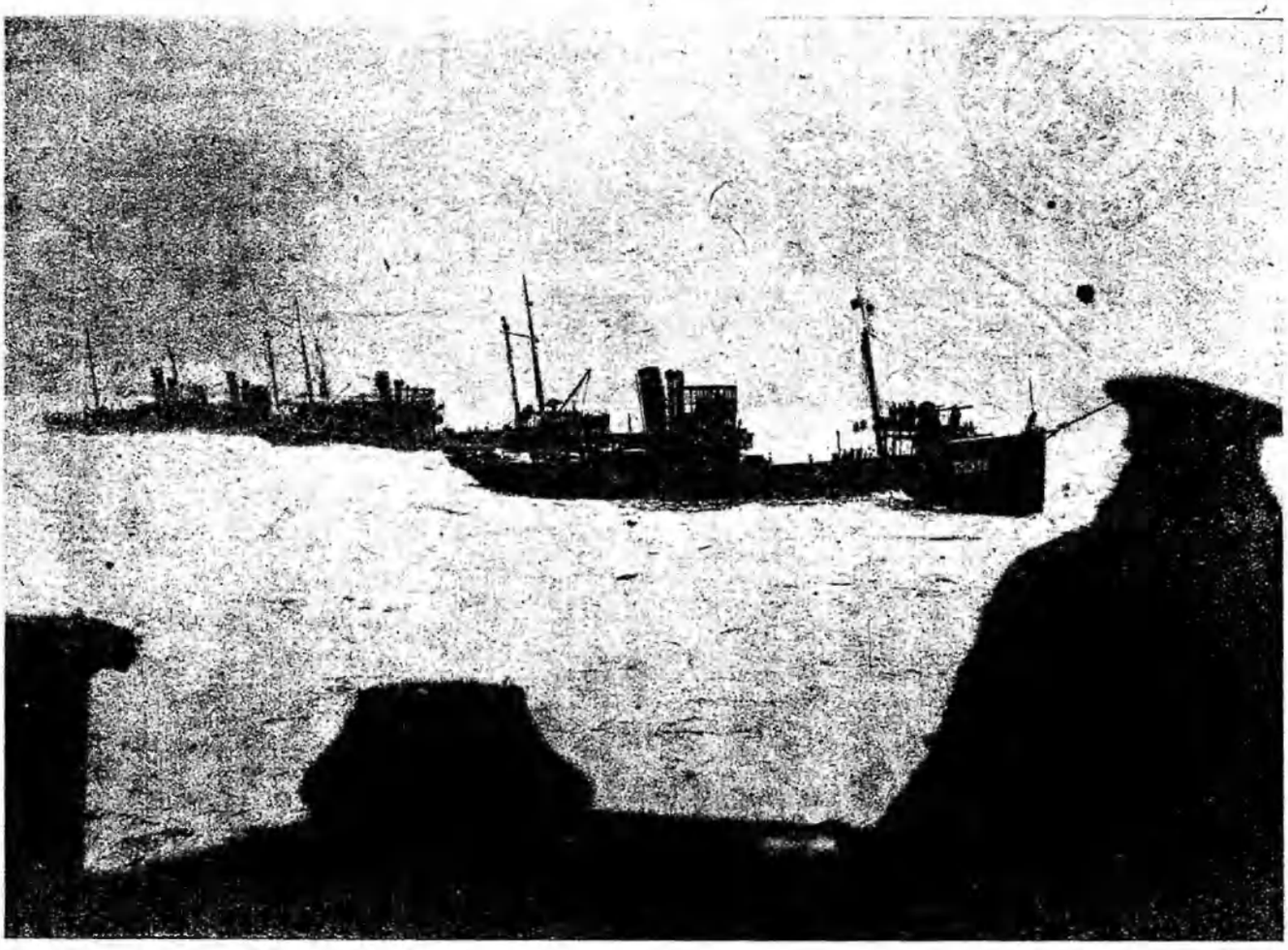
Макаръ конвойната система да означава едно чувствително намаляване потапянията отъ подводницитѣ, поради автоматическото намаляване превозоспособностьта на корабитѣ — трафика, съ 30% — едното съ другото се компенсира. Конвойната система отдѣля отъ правото предназначение на войната множество хора, ангажира твърде много военни кораби, които много по-рационално биха се използували въ непосрѣдствената борба съ подводницитѣ, предизвиква задръстване съ стоки, параходи и материали конвойнитѣ пристанища и затѣгала още повече сухопжтния трафикъ, така че тя намалила числото на потапянията, а въ сжщность не донасяла полза на Съглашението. Германскитѣ подводници, въпрѣки всичко, оказватъ своето влияние върху противниковия трафикъ и подвозъ.

Къмъ косвенитѣ срѣдства за борба съ подводницитѣ спадатъ: вземанитѣ мѣрки за икономии и пестене, рационизиране производството и индустрията, опростяване морския превозъ, подкрепа и поемане отъ държавата корабнитѣ осигуровки и тѣзи на екипажитѣ и стокитѣ, както и новопостройкитѣ.

Ще се спремъ малко само върху новостроежа, защото доста е разпространено неправилното убеждение, какво новопостройкитѣ на Съглашението напълно компенсирвали загубитѣ, причинявани отъ подводницитѣ — следователно — подводната война никога не би могла да повлияе на крайния резултатъ на войната.

10. Разни дефанзивни срѣдства. — Заслужаватъ да бждатъ спомената предпазителнитѣ мрежи, димовитѣ сандъци и завеси, приборитѣ „Ofter-gerät“ и др. Димовитѣ сандъци се хвърляли въ водата и съдържайки вещество, което въ съприкосновение съ морската вода силно дими, закривали съ цѣлъ облакъ димъ кораба, предпазвайки го отъ подводната атака. Съ такива сж били снабдени отдѣлнитѣ кораби и конвоиращитѣ конвоитѣ шасьори. Къмъ 1.IV. 1917 г. така сж били снабдени около 1400 кораба, а къмъ XI. 1917 г. — вече 4000 кораба.

Рѣзачнията приборъ Otter-Gerat се е поставялъ на носа на кораба и ималь назначение да прерѣзва минрепитѣ на поставенитѣ отъ подводницитѣ мини, като съ това предпазвалъ кораба отъ взрива и се откривали миннитѣ заграждания. Въ английския воененъ флотъ тоя приборъ бива въведенъ презъ 1916 г. — Сведенията гласятъ, че не по малко отъ 50 военни кораби сж били спасени отъ взривяване чрезъ тоя приборъ. Презъ 1917 г. сжщиятъ приборъ билъ въведенъ вече и въ търговскитѣ кораби (къмъ XII. 1917 г. го иматъ 900 кораба).



Английски миночистачи преди пускането на приборитѣ за минотърсене

НОВИТѢ СРѢДСТВА НА МИННАТА ВОЙНА.

Въ Темза и въ Ламаншъ сж открити отъ единъ месецъ насамъ германски мини. Какъ сж попаднали тамъ? Споредъ твърденията на английския печатъ, и устието на Темза и самиятъ каналъ Ламаншъ сж оградени съ предпазни съоржжения толкова грижливо, че нито подводенъ загрвдитель, нито още повече надводенъ може да проникне тамъ.

Впрочемъ, въ миналата война германскитѣ подводници все пакъ проникваха тамъ, докато ученията съветникъ на британското адмиралтейство професоръ Лено не бѣ се догадилъ за хитроумния споссбъ, къмъ който прибѣгваха германцитѣ. Малко по-късно догадката на професора се оправда. Това стана следъ като англичанитѣ плениха единъ командиръ на подводникъ. Той бѣ разпитанъ отъ самия адмиралъ Холъ, началникъ на тайната служба на британското адмиралтейство. Служейки си съ разни срѣдства и заплахи адмиралъ Холъ сполучи да изтръгне отъ германския офицеръ следното показание:

„Германскитѣ подводници проникватъ въ канала, като употрѣбяватъ особенъ електромагнитенъ приборъ, намирвщъ се въ допиръ съ кабела, нарочно прокаранъ отъ насъ по найдълбокото мѣсто на дъното. Съ помощьта на специаленъ апаратъ, поставенъ въ боевата рубка на подводника, командиръть спокойно може да управлява лодката си въ канала, безъ да се ползува отъ перископа. Като премине подъ заградитѣ мрежи и миннитѣ полета, лодката смѣло се движи въ канала, единъ видъ като трамвай по релси".

Нѣма защо да се казва, че такъвъ способъ, открить веднъжъ, сега е неповторимъ, тъй като англичанитѣ, разбира се, сж взели съответнитѣ мѣрки, и затова нѣма никакво съмнение, че сегашнитѣ мини сж попаднали въ Ламаншъ не отъ подводенъ заградитель, а отъ самолети, за ксято цель сжществува и тъй наречената „миноносна авиация".

Още въ 1917 год., за пръвъ пжть въ военно морската история, германскиятъ флотъ употрѣби водосамолети за поставяне на мини. Въ американския печатъ презъ 1934 и 1935 год. вече бѣха дадени нѣкои сведения за усъвършенствуванията, които Германия е направила въ тоя способъ за минна война. Дадени бѣха и описания на модели на миноноснитѣ самолети.

Споредъ единъ отъ проектитѣ такивато самолети иматъ три мотора по 850 к. с., далечина на полета близо 5,000 клм. и могатъ да носятъ по осемь мини bublemine—(мина мехурче), споредъ израза на англичанитѣ. Въоржжението имъ е 6 картечници: две въ носовата часть, две въ горната часть отгоре и две пакъ тамъ отдолу.

Такива самолети могатъ да поставятъ мини отъ разни височини — отъ голѣмитѣ височини съ помощьта на парашути.

А за поставяне на минни загражданя въ рѣкитѣ, частно въ Темза, сжществуватъ особени мини, имащи форматъ на рогъ, тѣ твърде устойчиво се държатъ на течението съ помощьта на кърмило — опашка. Руситѣ сж изнамерили и други мини, които се дърпатъ на дадена дълбочина не съ котва или попловонъ а само съ енергия отъ сжстенъ въздухъ, поради което не могатъ да бждатъ изваждани съ тралъ.

Основната задача на този видъ минна война, ксйто германцитѣ прилагатъ въ Ламаншъ и Темза, е нарушаването на нормалното движение на корабитѣ между опредѣлени пристанища и по търговскитѣ пжтища, възпрепятствуване на неприятелския флотъ да се развърне за бой и обезпечаването на мѣроприятията по стоварването на десантъ върху чуждия брѣгъ.

ВЪ ПРОСТОРИТѢ НА ОКЕАНА 2

Стария джентлеменъ

Адмиралъ Крадокъ командующъ 4 кръстосвачна ескадра, бѣ единъ отъ най-енергичнитѣ и смѣли адмирали на английския флотъ. Морскитѣ офицери отъ английския, френския и германскитѣ флоти, действуващи въ Атлантически океанъ единодушно всички го бѣха провъзгласили презъ мирновременната обстановка — „стариятъ джентлементъ". Наричаха го така не само защото бѣше смѣлъ и деятеленъ, а защото въ всѣка негова постжпка личеше истинско благородство, съ което се отличаваха неговитѣ прадѣди, рицаритѣ отъ старата феодална Англия.,

Адмиралъ Крадокъ отдавна вече бѣ събралъ своитѣ слаби сили — нѣколко остарѣли английски кръстосвача, на Фалкланскитѣ острови, въ най-южната часть на Южна Америка. Голи долини съ нѣколко ниски хълма покрити съ слаба растителность въ по-голѣмата си часть блатиста, обрасла съ тръстика.

Тукъ бѣ разположено пристанището Станлей, което имаше много удобенъ и дълбокъ заливъ за стоене на корабитѣ; по-право нѣмаше никакъвъ градъ, а всичко една единствена улица съ малки дървени постройки. Това бѣ базата за ескадрата на адмиралъ Крадокъ. Въ действителность обаче ескадрата се състоеше отъ повече кораби, но по-голѣмата часть отъ нея бѣха останали въ Мексиканския заливъ и въ Панамския каналъ подъ началството на адмиралъ Стодартъ. Най-добриятъ и новъ корабъ бронирания кръстосвачъ „Дефенсъ" бѣ оставенъ да потушава възстание на буритѣ въ Капщатъ. При адмиралъ Крадокъ бѣха останали само два остарѣли кръстосвача „Гутъ Хотъ" на който бѣ повдигнатъ и флага на адмирала и „Монмаутъ", два леки кръстосвача „Бристолъ" и „Глазго" и въоржжения пжтнически корабъ „Отранто". А отъ Тихия Океанъ дохаждаха все по тревожни и по тревожни сведения: тамъ нѣмаше английски кораби и ето вече три месеца какъ германската ескадра на адмиралъ Шпее бѣ изчезнала безследно и всѣки моментъ можеше да се появи въ нѣкое отъ крайбрѣжията на Азия или Америка. Английската ескадра на адмиралъ Джерамъ която бѣше въ китайскитѣ води се боела да напусне заповѣдания и за охрана районъ, а още посилната австралийска ескадра на адмиралъ Патея бѣ заета съ съвсемъ други работи. Трѣбваше да се бърза докато другитѣ не сж успѣли да заемагъ германскитѣ колонии Самоа, Нова Гвинея, Апию и други. Благоразумно ли е това, се питаше Крадокъ, когато тукъ въ най-жизнената часть на британскитѣ морски пжтища адмиралъ Шпее готвѣше ударъ съ своята ескадра? Кждe остана прославената английска морска стратегия, даваща въ течения на толкова столѣтия възможностьта на Англия да бжде единствена победителка на морето. Трѣбваше да се съсрѣдоточатъ всички сили противъ появилата се ескадра на противника.

Желайки всичко да спаси, всичко да охранява, адмиралтейството бѣ разпръснало своитѣ сили.

Въ Лондонъ настояваха че заеманего на колониитѣ е необходимо, за да се отмъсти за разгрома на Белгия, за да иматъ чрезъ тѣхъ гаранции при сключването на мира. „Хубави гаранции, си казваше адмиралъ Крадокъ, когато противникътъ не е разбитъ и английскитѣ ескадри на части сж поставени подъ неговитѣ удари"...

Графъ Шпее и неговата ескадра

Адмиралъ Крадокъ добре познава своя противникъ. Колко пжти сж се срѣщали и сж плавали наедно. Адмиралъ Шпее е единъ отъ най-добритѣ адмирали на германския флотъ, той въ течение на дълги години всичкитѣ свои сили и познания е посветилъ за подгововка на своята ескадра за бой. Всички английски адмирали го смѣтаха за крайно опасенъ противникъ. Обслугитѣ на корабитѣ съставени не отъ запасни моряци, както въ задграничнитѣ английски кръстосвачи, бѣха великолепно обучени въ своето дѣло. Германскитѣ броннирани кръстосвачи „Шарнхорсъ" и „Гнайзенау", които съставяха ядрото на ескадрата, бѣха значително по-добри отъ английскитѣ и въ продължение на много години неизмѣнно вземаха въ германския флотъ всичкитѣ награди за стрелба.

Обявяването на войната завари адмиралъ Шпее въ Понапе, на Маршалскитѣ острови. Мощнитѣ радиостанции въ Япа и въ Апия го свързаха съ Германия, отъ кждето той получаваше точни сведения за хода на военнитѣ събития. Бѣше му дадена пълна свобода на действие. Адмиралъ Шпее реши преди всичко да събере своята ескадра. Отъ Хонолулу дойде при него лекиятъ кръстосвачъ „Нюрнбергъ", отъ Цинтау — „Емденъ". Следъ това пристигнаха спомагателнитѣ кораби „Айтелъ Фридрихъ" и „Корморанъ".

При ескадрата се събраха около десеть кораба „вжглищари". Въпросътъ за вжглищата бѣше най-голѣмата грижа на адмиралъ Шпее отъ онзи мигъ, когато всички морски пжтища се оказаха въ ржцетѣ на англичанитѣ. Наистина, още въ мирно време бѣше обърнато голѣмо внимание за снабдяването на германскитѣ задгранични кръстосвачи съ вжглища. Отъ брѣговетѣ на Китай, Филипинитѣ, Батавия и японскитѣ пристанища до цѣлото южноамериканско крайбрѣжие консулитѣ, германски и чужди голѣми търговски фирми, видни обществени дейци, германски колонисти, граждански и пристанищни чиновници, бивши морски офицери, всевъзможни посрѣдници и прости граждани отъ двата пола и отъ всѣкакви националности служеха като германски агенти на сложната правителствена организация по доставката на вжглища въ военно време. По единъ или другъ таенъ сигналъ наговарените въ тѣзи пунктове германски и неутрални вжглищни кораби трѣбваше въ опредѣлени срокове да се явятъ на назначената имъ среща, защитени отъ нескромнитѣ вражески погледи или съ ширината на Тихия океанъ или съ потайностите на стотици незабележими заливчета на пустиннитѣ островчета.

Следъ като събра своята ескадра и като очакваше още пристигането на намиращитѣ се въ американски води кръстосвачи „Лайпцигъ" и „Дрезденъ", адмиралъ Шпее взе да се готви отъ своята засада за нападение по морскитѣ пжтища, свързващи Англия съ Австралия, Китай и Индия. Но тъкмо въ това време отъ „Корморанъ", който последенъ бѣ излѣзалъ отъ Цинтау, той получи лоши новини: Япония бѣ обявила война на Германия. Положението коренно се измѣняше. Трѣбваше да се махне отъ Маршалскитѣ острови, за да не падне въ лапитѣ на многобройния японски флотъ. Връзката съ Германия се прекжсна. Все по-близко се чуваха радио разговоритѣ на японскитѣ и английскитѣ кораби и между тѣхъ на дреднаутитѣ „Австралия" и „Конго", най-опаснитѣ противници на германската ескадра.

Шпее реши да не изкушава сждбата. Тукъ той нѣмаше вече какво да прави. Докато англичанитѣ съ японцитѣ раздѣляха германскитѣ колонии, трѣбваше да се търси ново, по-безопасно поле за действие. Като изпрати славния „Емденъ" въ отдѣлно плаване изъ Индийския океанъ, адмиралъ Шпее съ останалитѣ кораби бавно тръгна къмъ брѣговетѣ на Америка, кждето имаше вжглища и кждето, може би, ще изненада и разбие нѣкоя залутала се английска ескадра. Тогава не би било срамно да се върне въ родината.

Заповѣдитѣ на адмиралтейството

Англичанитѣ нищо не знаятъ за всичкитѣ тѣзи планове. Тревожнитѣ сведения, които пристигатъ отъ време на време изъ Тихия океанъ, ка-

то че нищо не говорятъ за намѣренията на противника. Ту при островъ Фанингъ неочакано се явилъ „Нюрнбергъ“ и прерѣзалъ всички подводни кабели, които съединяватъ Канада съ Австралия. Ту нѣкакви таинствени кораби се товарѣли съ въглища при островитѣ Рождество Христово, следъ това при островъ Суворовъ. Споредъ нѣкои слухове, „Шарнхорстъ“ и „Гнайзенау“ били видени край завзетия отъ англичанитѣ островъ Самоа. Край островъ Бора ужъ се билъ разигралъ трагикомиченъ инцидентъ. Комендантътъ на тази забравена отъ Бога френска колония, смѣтналъ двата германски кръстосвача за английски и услужливо имъ съобщилъ, че близо до Таити се намиратъ въглищни складове и че тамъ понѣкога се отбиватъ френски военни кораби. Преди известно време тамъ още се намиралъ кръстосвачътъ „Монткалмъ“, който несъмнено съ радость ще посрещне скжпитѣ съюзници. На следния день „скжпитѣ съюзници“ неочаквано обстреляли островъ Таити и потопили канонерката „Зеле“. Тѣ не сполучили да заграбятъ въглищата; всичкитѣ складове били подпалени отъ населението. За това вече била подадена официална телеграма отъ френскитѣ власти. Следъ това англичанитѣ заловили и разшифровали една радиограма: „Шарнхорстъ“ е на пжть между Маркизитѣ и острова Пасха“. Радиограмата била адресирана до кръстосвача „Дрезденъ“.

Мненията на адмиралъ Крадокъ и на адмиралтейството не сж съгласни. Докато лордоветѣ смѣтаха, че силитѣ на графъ Шпее сж разпръснати за корсарски операции по цѣлия Тихъ океанъ, „старията джентлементъ“ бѣше увѣренъ, че цѣлата германска ескадра въ пъленъ съставъ се приближава къмъ Атлантическия океанъ. Неговитѣ сили сж недостатъчни за да я спре. Той поиска помощь. Обещаха му стария броненосецъ „Канопусъ“ съ скорость 12 мили. Адмиралъ Крадокъ е неспокоенъ. Той бѣше увѣренъ, че ще се срещне съ съединенитѣ сили на германската ескадра, която е по-силна отъ него, и затова повторно помоли английското адмиралтейство да му върнатъ кораба „Дефенсъ“.

Адмиралтейството му отказа, понеже сжщия корабъ е билъ заетъ съ потушаване на възстанието въ южна Африка.

Тогава той моли да се присъедини къмъ него ескадрата на адмиралъ Стоддартъ.

Но и този пжть адмиралстейството му отказа тъй като адмиралъ Стоддартъ ималъ за задача да охранява изхода на Панамския каналъ.

Единъ следъ другъ днитѣ минаваха. Адмиралъ Крадокъ смѣташе че германската ескадра е вече близо около южното американско крайбрѣжие и навѣрно се крие въ нѣкоя отъ удобнитѣ бухти на Чили. „Монмаутъ“, „Глазго“ и „Отранто“ сж вече изпратени въ разузнаване. Английскиятъ адмиралъ на „Гутъ Хотъ“ все още чакаше пристигането на „Канопусъ“, който макаръ и твърде старъ съ малка скорость не бѣ излишенъ съ неговитѣ 12 с.м. орждия. Но да се чака повече не можеше. Трѣбваше да се събератъ силитѣ преди откриването на противника.

Необикновено погребение

Преди да напустне последната педя английска земя, адмиралъ Крадокъ поиска да й отдаде своята последна почить, подчертавайки, че той знае, какво цѣлата негова четвърта ескадра я изпращатъ на сигурна смърть, която той приема съ радость, щомъ като тази жертва ще допринесе и най-малката полза на Англия. Отиде при английския губернаторъ и преди да се раздѣлятъ го помоли да се изрови единъ трапъ въ двора, кждето по най-тържественъ начинъ зарови всички свои ордени и знакове за отличие: ордена на контръ адмиралъ Христоферъ, Георгия Франциска, Маврикия Крадока, ордена на жартиерата и др., и предаде на губернатора единъ пликъ съ надписъ: „Да се предаде на моето семейство, когато се потвърди сведението за моята смърть“.

На сигурна смърть

„Гутъ Хотъ“ е въ морето. Ето въ далечината се вижда приближаващия се „Конопусъ“. Но неговитѣ машини бѣха разбити отъ дългата работа поради което тѣ имаха нужда отъ продължителенъ ремонтъ.

На „Гутъ Хотъ“ се повдигна сигналъ.

— По възможность въ най кратко време извършете ремонта на машинитѣ си и търсете среща съ ескадрата къмъ чилийското крайбрѣжие.

Следъ предаването на тази заповѣдь „старията джентлементъ“ побърза да се присъедини къмъ своитѣ разузнавателни кораби за да може на всѣка цѣна да открие противника. Ако тѣ пропустнѣха германцитѣ въ Атлантическия океанъ, това значеше да се подхвърлятъ на нечувана опасность всички главни морски пжтища на съглашението. Решенъ да приеме боя, английскиятъ адмиралъ отиваше на сигурна смърть.

На 24 октомврий 4-тѣ английски кръстосвачи на адмиралъ Крадокъ се присъединиха въ пустия заливъ Веленаръ на чилийското крайбрѣжие. За противниковата ескадра не се чуваше нищо. Адмиралтейството продължаваше да изпраща противоречиви заповѣди: Ту предаваше да се готвятъ за среща съ „Шарнхорстъ“ и и „Гнайзенау“, ту пъкъ заповѣдаше да се направятъ всички усилия за да се залови поне „Дрезденъ“.

Въ това време адмиралъ Крадокъ и неговата ескадра се приближаваха все по близо къмъ деня на изкуплението. Понеже съзнаваше, че не ще може да разбие противника, „старият джентлементъ“ реши съ цената на своята собствена гибелъ да му нанесе такива повреди които да го отслабятъ поне до известна степень, да го накара да изхаби една голѣма часть отъ своя боенъ запасъ снаряди, та следната английска ескадра да се справи съ него по-лесно.

На 29 октомврий радиостанцията на „Глазго“ презъ цѣлиятъ день подслушваше воденитѣ радиоразговори. По всичко изглеждаше, че тѣ сж отъ корабитѣ на германската ескадра. Два дена по-късно англичанитѣ разбраха вече ясно, че заловенитѣ отъ тѣхъ радиограми сж на германския кръстосвачъ „Лайпцигъ“. Но кжде сж останалитѣ кораби? На 1 ноември въ деня на голѣмата задушница за англичанитѣ четвъртата английска ескадра въ цѣлия си съставъ построена въ широкъ веерь се отправи на северъ по продължение на чилийското крайбрѣжие за да търси противника. Англичанитѣ се надѣваха, че ще имъ се удаде да хванатъ „Лайпцигъ“. Английскиятъ кръстосвачъ „Глазго“ който бѣше изпратенъ въ Коронелъ за да предаде една телеграма току що бѣ се завърналъ и влезълъ въ строя първи отъ къмъ брѣга, когато къмъ 4 часа се чу викъ отъ наблюдателницата му:

—Димъ право по носа.

Да, димъ. Отъ време на време той ставаше толкова голѣмъ че приличаше на мъгла. Тайнствения непознатъ чакаше идващитѣ отъ северъ японски въглища. Но може би тѣ сж нѣколко: „Глазго“ легна на курсъ къмъ димътъ. Колкото повече се намаляваше разстоянието, толкова повече надъ неспокойния следъ неодавнашната буря океанъ, бавно започнаха да се показватъ стожеритѣ на три военни кораби. Въ 4 ч. и 25 м. нѣмаше вече никакво съмнение че това сж корабитѣ на германската ескадра и "Глазго" донесе на флагманския корабъ:

„Виждамъ“ „Шарнхорстъ“, задъ него е „Гнайзенау“ и единъ лекъ кръстосвачъ.

Това бѣше ескадрата на адмиралъ графъ Шпее.

Челниятъ й корабъ на който се развѣваше флага на адмирала, а следъ него и останалитѣ, бавно но увѣрено измѣниха курса си и се насочиха право къмъ английския отрядъ. (Следва)

Мичманъ отъ флота

ДЕЙСТВИЯТА НА СПОМАГАТЕЛНИЯ КРЪСТОСВАЧЪ „БЕРЛИНЪ“

Нѣмскиятъ спомагателенъ крѣстосвачъ плувалъ вече достатъчно далечъ на северъ, между брѣговетѣ на Исландия и Гренландия, посрѣщнатъ отъ снѣжни виелици и ледения вѣтъръ, който сковавалъ въ ледени маси разпѣненитѣ пръски на сърдититѣ вълни, които като високи планини се стоварвали върху кораба и го подмѣтали като малка играчка. Въ подобно бурно време около Исландия не би могълъ да се държи нито единъ рибарски корабъ.

Поради невъзможностьта да изпълни втората си задача, да разстрои риболова на противника въ района около Исландия, „Берлинъ“ се отправилъ за изпълнение третата си задача.

По морскиятъ пѫть отъ пристанищата на Англия за Архангелскъ още съ започване на Свѣтовната война се започналъ усиленията превозъ на голѣми количества дървенъ материалъ, хранителни припаси и сурови продукти, предназначени за Англия, а отъ последната въ Русия се превозвали каменни вѫглища, разни машинни части и оржжия.

Германското разузнаване получило сведение, че три кораба отъ руския доброволчески флотъ отплували на 15 септемврий 1914 г. отъ пристанището Генуа носейки твърде цененъ товаръ и около 4,000 души руснаци, които щѣли да бѫдатъ превозени до Архангелскъ.

Освенъ това, радиостанцията въ Норддаихъ заловила съобщението за изпращането отъ Парижъ презъ Хавъръ за Архангелскъ на военни материали на стойность отъ 500,000 французки франка.

Затова и спомагателниятъ крѣстосвачъ „Берлинъ“ получилъ нареждането следъ поставяне на минното заграждане предъ севернитѣ ирландски брѣгове да крѣстосва по морскитѣ пѫтища за Архангелскъ съ задача да присрещне и унищожи неприятелскитѣ превозни кораби.

На 30 октомврий „Берлинъ“ навлѣзалъ въ водитѣ на Северното ледовито море.

Въ тия води наблюдението и вниманието на обслугата трѣбвало да бѫдатъ значително повишени за да бѫдатъ навреме открити, не само противниковитѣ кораби, но и многобройнитѣ ледени планини, които, откѫснати отъ заснѣженитѣ възвишения на севернитѣ страни плували изъ развълнуваното море и застрашавали значително корабоплаването.

Температурата на въздуха и водата бързо спадали, а мразовитиятъ вѣтъръ усилилъ своята стихийность. Корабътъ трудно си пробивалъ пѫть презъ покритата съ гѫсти ледени буци водна повърхность. Разбиващитѣ се въ корабнитѣ стени вълни издавали необикновенъ стъкленъ трѣсъкъ, причиненъ отъ многобройнитѣ ледени късове. Месецътъ се оглеждалъ въ подвижното ледено огледало, въ което се пречупвали таинствено свѣтящитѣ му лѫчи въ безчисленни разнообагрени отблѣсъци. Обслугата съзерцавала красивитѣ гледки, които полярната нощь така обилно разкривала предъ тѣхъ.

Едва къмъ единадесеть часа сутриньта слънцето се показало боязливо надъ хоризонта и скоро отново се потопило и скрило задъ него. Синкавата здрачевина на нощьта отново покрила всичко съ своето намтѣало.

Изведнъжъ посрѣдъ нощь се разнесълъ гласътъ на наблюдателя отъ стожерната площадка: „Напредъ и въ лѣво тъмна маса!“ Всички далекогледи се отправили къмъ казаната посока, отъ която бързо се приближавала забулена маса и скоро се очертала в и с о к а ледена планина насочена къмъ кораба.

Съ поставяне кърмилото дѣсно на стена „Берлинъ“ едва сполучилъ да отбѣгне сблъскването съ ледената планина.

Скоро нѣмскиятъ крѣстосвачъ достигналъ и заплавалъ изъ свободнитѣ отъ ледения покривки води, върху които трептѣла дългата и свѣтеща пѫтека на луннитѣ лѫчи. Бурята стихнала и нощьта неочаквано станала свѣтла, защото корабътъ навлѣзалъ въ зоната на севернитѣ сияния.

Само командиръть не забелязвалъ тая вълшебна красота. Тежки грижи го заставяли да се разхожда непрестанно върху командния мостъ съ погледъ устременъ въ пространството. Въпрѣки малката скорость и икономичното разходване на горивото, запаситѣ отъ каменнитѣ вѫглища значително намалѣли и затова командиръть напраздно напрѣгалъ умъ за правилното разрешение на въпроса относно продължителното водене на корсърската война.

Следъ кратъкъ промеждутъкъ отъ време бурята наново се развихрила съ пълната си стихийность. На 2. октомври огромни водни планини отново заудряли стѣнанената снѣга на нѣмския спомагателенъ крѣстосвачъ, който лудо затанцувалъ по разпѣнената водна ширъ. Носътъ на кораба, преднитѣ оржжия, горната корабна часть, спасителнитѣ лодки и всички вѫжета се обвили въ дебела ледена покривка.

Въ продължение на петь дни „Берлинъ“ се борилъ срещу грамадното вълнение и се насочилъ къмъ най-северното норвежко пристанище Фардьо. Къмъ единадесеть часа презъ нощьта, най-подиръ се открили очертанията на корабъ, къмъ който „Берлинъ“ се насочилъ съ пълна скорость, обаче скоро задъ забелязания корабъ се открили низкитѣ очертания на другъ корабъ съ малко свѣтлини, вѣроятно военненъ корабъ. Скоро забелязанитѣ кораби преустановили своето движение, и между тѣхъ засвѣткали множество свѣтливи сигнали, навѣрно военния корабъ преглеждалъ и се осведомявалъ за народностьта на търговския такъвъ. Моментъть билъ критически. „Берлинъ“ открилъ оржжията и се приготвилъ за нежелателната борба, защото немислимо било неприятелския боенъ корабъ да не е открилъ нѣмския спомагателенъ крѣстосвачъ. Неочаквано обаче за щастие на „Берлинъ“ спустнала се гѫста снѣжна виелица и обвила корабитѣ въ своята бѣла покривка. Не трѣбвало да се губи нито секунда време. „Берлинъ“ веднага промѣнилъ посоката на движение и съ възможната пълна скорость отбѣгналъ срещата си съ вражеския боенъ корабъ.

Бурята, примѣсена съ силни снѣжни виелици продължавала да бушува съ своята ожесточена стихийность Въ това мразовито зимно време, въ което ледения вѣтъръ шибалъ вихрено и разигравалъ водните маси, немислимо било да се спустне лодка на вода за да се провѣрятъ товаритѣ на срещнатитѣ търговски кораби, които, подгонени отъ бурята се приютили навѣрно въ близкитѣ пристанища. Само „Берлинъ“ устоявайки храбро срещу бѣснитѣ пристѫпи на бурята крѣстосвалъ безрезултатно водните пѫтища покрай норвежкитѣ и руски брѣгове. Каменнитѣ вѫглища значително намалѣли и изпразнения корабъ се замѣталъ съ по-голѣма сила отъ разяренитѣ вълни. Командиръть на „Берлинъ“ следъ дълги пресмѣтания дошелъ до убеждението, че горивото не ще достигне корабътъ да се завърне обратно и прибере въ нѣмското пристанище.

Ето защо, презъ нощьта на 17. ноември, единъ месецъ следъ отплуването си отъ Вилхелмсхафенъ нѣмскиятъ спомагателенъ крѣстосвачъ „Берлинъ“ се насочилъ къмъ най близкото норвежко пристанище Дронтхаимъ гдето пристигналъ на съзоряване и хвърлилъ котва.

Още сѫщия день, командиръть на кораба поради тежко заболяване е трѣбвало да бѫде пренесенъ на брѣга. Въ течение на единъ месецъ той е следвало да бѫде постоянно на шрекъ върху командния мостъ и да направлява действията на своя корабъ, което усилие изтощило значително силитѣ му.

Все пакъ нѣмскиятъ крѣстосвачъ, съ поставянето на минното заграждане предъ севернитѣ ирландски брѣгове, на което се натъкналъ и потънвлъ британския линеенъ корабъ „Аудашиусъ“, достойно изпълнилъ възложената му задача.

Отъ нѣмски: **Куюджуклиевъ**.

СВЕДЕНИЯ ЗА ПОТОПЕНИТѢ КОРАБИ

— На 22 декемврий британския корабъ „Грайфелъ“—4,434 т. се е натъкналъ на мина въ водитѣ на Северно море, но не потъналъ; вследствие на малката пробойна е можалъ да бѫде взетъ на влѣкало и закаранъ въ едно отъ пристанищата на Англия.

Сѫщия день се е натъкналъ на мина и потъналъ норвежкиятъ корабъ „Рудолфъ“—1400 т. Отъ командата му сѫ спасени само 10 човѣка.

— На 24 декемврий е потопенъ отъ германски подводникъ безъ предупреждание английскиятъ корабъ „Стенхолмъ“—2473 т., близо до източнитѣ брѣгове на Англия. 14 души отъ обслугата му сѫ загинали, а останалитѣ 10 спасени.

Сѫщия день се е натъкналъ на мина и потъналъ норвежския корабъ „Лаппенъ“—600 т. Обслугата му е спасена.

— На 29 декемврий единъ английски изтрѣбителъ е заловилъ германския корабъ „Багия“—4000 т. и го закаралъ въ едно английско пристанище.

— Английския риболовенъ корабъ „Ризерчо“ на 29 декемврий се е натъкналъ на мина и потъналъ въ водитѣ на Северно море. Командата му е спасена.

Сѫщия день около източнитѣ брѣгове на Англия е потъналъ и английския корабъ „Муртофтъ“ неизвестно по какви причини.

— Британскиятъ корабъ „Боксъ Хиллъ“—5677 т. на 2 януаруй се е натъкналъ на мина въ водитѣ на Северно море и потъналъ. Отъ 32 души обслуга сѫ загинали 20.

— Британския корабъ „Санъ Делфино“—8000 т. се е натъкналъ на мина и се е изхвърлилъ на брѣга. Обслугата му е спасена.

— На 3 януарий германския корабъ „Иоханъ Шуте“—8000 т. загубилъ винта си и е билъ изхвърленъ отъ вълнитѣ на брѣга близо до Ревика. Командата му отъ 36 човѣка и двамата боцмани норвежци е прибрана отъ норвежския корабъ „Доннигъ Маутъ“.

— На 3 януарий е потопенъ отъ германски подводникъ шведския корабъ „Свартонъ — 2,415 т., близо до брѣговетѣ на Шотландия. Кораба потъналъ за 90 секунди. 20 души отъ командата му сѫ загинали а останалитѣ 10 сѫ спасени отъ спасителнитѣ кораби.

— На 4 януарий единъ германски подводникъ е атакувалъ съ торпедо английски линеенъ корабъ. Торпедото е взривало въ борта на кораба, но понеже повредата не била голѣма, последниятъ е можалъ да се прибере въ едно отъ английскитѣ пристанища.

— Германскиятъ корабъ „Глюгсбургъ“ на 5 януарии преследванъ отъ единъ английски изтребитель се е изхвърлилъ на брѣга близо до Санъ Луксъ. Спасяването на кораба вследствие голѣмитѣ бури въ океана е невъзможно.

— На 6 януари шведския крайбрѣженъ корабъ „Фенисъ“ — 484 т. е билъ атакуванъ отъ неизвестенъ подводникъ въ най-тѣсната часть на Ботническия заливъ. Корабътъ се е запалилъ и потъналъ. Обслугата и пѫтницитѣ му сѫ спасени.

— На 7 януарий въ Гибралтарския протокъ сѫ се сблъскали френскиятъ корабъ „Шелла“ съ английския крайбрѣженъ корабъ „Кинкстонъ Корлениянъ“. При сблъскването е потъналъ английския корабъ. „Шелла“, вслнага пристѫпилъ къмъ спасяване на обслугата на потъващия корабъ, но не успѣлъ да спаси нито единъ човѣкъ.

— На 7 януарий се е натъкналъ на мина и потъналъ английския корабъ „Таунлий“ — 22,888 т. близо до брѣговетѣ на източна Англия. Цѣлата обслуга е спасена.

Кораба „Сити офъ Марселъ“ е билъ силно повреденъ вследствие натъкването му на мина срещу брѣговетѣ на южна Шотландия.

— На 10 януарий въ водитѣ на Атлантическия океанъ е билъ потопенъ вѣроятно отъ германски подводникъ голѣмиятъ английски корабъ „Бритишъ Либерти“ — 8,480 т.

Сѫщия день се е натъкналъ на мина въ водитѣ на Северно море и потъналъ британския корабъ „Ропсей Капсънъ“.

— На 11 януарий германски самолети сѫ изненадали въ водитѣ на Северно море шесть английски риболовни кораба. Следъ бомбардировката имъ отъ самолетитѣ, три отъ корабитѣ били потопени.

— На 11 декемврий единъ германски бомбардировачъ самолетъ е нападналъ въ водитѣ на Северно море английски търговски корабъ когото бомбардиралъ отъ низко.

Кораба потъналъ само за три минути, като е билъ разцепенъ на две. Почти цѣлата обслуга е потънала.

Сѫщия день четири английски самолети сѫ нападнали два германски кораба. Резултати отъ нападението не сѫ известни.

— На 12 януарий въ водитѣ на Северно море се натъкналъ на мина и потъналъ английскиятъ корабъ „Гранта“ 2,700 тона.



Сѫщия день е потъналъ отъ мина и единъ италиянски корабъ, чието име е неизвестно.

— На 13 януарий билъ потопенъ отъ германски подводникъ английския корабъ цистерна „Лойзо“ 2,200.

Споредъ американски сведения съ този корабъ Англия е загубила вече 20 кораби — цистерни съ общъ тонажъ 100,000 тона.

— На 12 с. м. е билъ потопенъ отъ германски самолетъ английския корабъ „Кинсъ“.

— На 13 т. м., френския корабъ „Конго“ се е сблъскалъ съ португалския „Инфанте“ отъ 1,400 т. Последниятъ потъналъ. Обслугата му е спасена отъ „Конго“.

— На 13 януарий е билъ потопенъ отъ германски самолетъ и английския корабъ „Питвайсъ“ въ Северно море. Обслугата му е спасена.

Сѫщия день е билъ потопенъ и английския корабъ „Крокссънъ“ пакъ въ водитѣ на Северно море.

— На 13 януарий е потопенъ въ Балтийско море френския корабъ „Аура“.

Германска морска база въ Мурманскъ

Съгласно едно споразумение подписано презъ м. октомврий м. г. между германското и руското командуване, на германцитѣ е предаденъ за използуване като база Китовиятъ заливъ намиращъ се на 10 километра отъ Мурманскъ.

Тази база е специално приспособена за обслужване на подводнитѣ корсари, действуващи въ северната часть на Атлантически океанъ. Дълбочината на залива позволява влизането въ него и на голѣми военни и търговски кораби.

Само за нѣколко месеца германцитѣ тукъ сѫ успѣли да направятъ отъ залива една наистина много удобна и съ всички необходими приспособления морска база. Построени сѫ докове, работилници за ремонтъ. На брѣга сѫ построени удобни жилища за почивка на командитѣ отъ подводницитѣ. Направенъ е даже и аеродрумъ, на който могатъ да кацатъ самолетитѣ, поддържащи връзката между линията Мурманскъ—Ленинградъ—Москва.

Германската морска база въ Китовия заливъ е съвършенно изолирана отъ външния свѣтъ. Съветскитѣ граждани могатъ да проникнатъ въ територията на последната само съ разрешение на германския комендантъ на базата, представителитѣ на които живѣятъ въ Мурманскъ.

„К А П И Т А Н Ъ“

Романъ отъ Яна Язова, изд. „Д. Маджаровъ“.

Прочетохъ новоизлѣзлия романъ на Яна Язова „Капитанъ“. Ще сподѣля съвсемъ накжсо впечатленията си съ четцитѣ на „Морски Прегледъ“.

Христо Катинъ, известенъ съ прозвището Кълвачътъ, е неуко бедно рибарче отъ Созополъ на четиринадесеть годишна възрасть. Въ желанието си да спечели срѣдства, за да напредва въ живота, невръстниятъ младежъ отива презъ лѣтото въ Варна, става лодкарь, а презъ есеньта достига до положението да е капитанъ на аламани въ Созополъ. Благодарение на щастливъ риболовъ, Христо Катинъ забогатява. Подготвя се усилено въ науката, завършвайки пети класъ на гимназията, следъ което следва и приключва Морско училище у насъ и въ чужбина. Става капитанъ на български корабъ, а много наскоро — корабоначалникъ.

Като е проследила свѣткавично бързото развитие и неподражаемия възходъ на капитанъ Катинъ въ повече отъ триста страници, авторката се е опитала да нарисува картината на нашето рибарско и моряшко поприще, като е изнесла на показъ редица представители на това поприще.

Какъ е сторила всичко това?...

Да започна съ капитана. Въ началото на романа той е почти дете подъ покровителството на една чудата личность, наричана Философътъ. Философътъ мие боситѣ крака на своя възпитаникъ, чете му избрани мѣста отъ Библията, предрича му свѣтло бждаще и непрестанно брътви неумѣстни мждрости.

Сжщински избранникъ между милиони люде, четиринадесетгодишниятъ Кълвачъ нерѣдко всѣва страхопочитание съ своята побойническа мощь и вълча свирепость у изпеченитѣ мускулести рибари, самъ проплава съ безгрижна леснина разстоянието отъ Созополъ до Варна съ тежка гребна лодка, мигновено завързана любовь подобно зрѣлъ момъкъ съ случайно срещнато момиче, бива провъзгласенъ отъ Петрацата — неговъ приятель — за капитанъ на аламани, пълна моторна лодка съ риба докарва той въ Варна, вѣрващъ, че ще получи въ замѣна голѣмъ параходъ, но като не успѣва, продава рибата. За две години получава като частенъ, свободенъ ученикъ, петокласно образование, започвайки отъ първо отдѣление. Въ Морското училище е пръвъ по успѣхъ. Всички, които го заобикалятъ включително и преподавателитѣ му, сж дребосъчета, нищожества. Невѣроятно даровитъ, Христо Катинъ Кълвачътъ поправя грѣшкитѣ на преподавателитѣ си, които треперятъ, смаяни отъ огромнитѣ му познания... Би следвало да съжелявамъ, че мѣстото не позволява да изреда още купчина нелепости, невъзможни измислици, противоречия и несъобразности, които гъмжатъ въ всѣка страница на книгата

Рибаритѣ за Яна Язова сж едвали не гладни кучета, които лаятъ и при най незначителнията псводъ се нахвърлятъ единъ върху другъ да се давятъ, да се хапятъ до смърть. Човѣкъ остава съ впечатлението, че тѣзи деца на нощьта и буритѣ сж се посветили повече на пиянството, побоищата и всѣкакви пороци, отколкото на морето и рибарското поприще

Книжни и кухи образи, сжществуващи само въ болното въображение на авторката, рибаритѣ въ романа „Капитанъ“ нѣматъ нищо общо съ българскитѣ риболовци. Това е така, защото Я. Я. не изхожда отъ една действителность дълго наблюдавана и грижливо изучавана — съ огледъ да бжде художествено претворена. Чужда на всичко свързано съ морето и морскитѣ люде, несродена съ присжщия духъ на морската действителность, тя ни поднася неиздържани положения, колкото наивни толкова и смѣшни.

Какъ е представенъ българскиятъ търговски мореходецъ?

Корабоначалникътъ Василевъ благоговѣе предъ своя младъ помощникъ капитанъ Катинъ, съ когото недвусмислено е готовъ да подѣли жена си дори. Сжщиятъ е недоволенъ отъ нашитѣ кораби, които били „жалки черупки“, нѣмали „изящна линия“, приличали на „стари разкрачени костенурки“, превозвали „недостоенъ товаръ“ състоящъ се отъ „денкове, мазни пити кашкавалъ и говеда“.

Първиятъ помощникъ Маноловъ е пияница, развратникъ, способенъ само за мерзости, изоставилъ на произволъ жена и деца.

Христо Катинъ дебне падналата жена Ангелина, негова любовница отъ днитѣ на лодкарството, влюбва се и задиря жената на своя командантъ. Излѣзълъ отъ най-бедняшка срѣда, той се възмущава, че въ нашитѣ кораби нѣмало „мрамори, злато, кристали, свѣтлини“. Отива да се оплаква въ параходната дирекция, че българскитѣ параходи сж негодни, че тѣхнитѣ обслуги се бунтували, защото не можели и неискали да излагатъ живота си на опасности повече съ тѣхъ. Това донесение за директора е цѣло откровение. Той е напълно съгласенъ съ истинността на казаното и обещава да направи всичко за премахване на нежеланото.

Механикътъ Бринго е преносвачъ и продавачъ на хашишъ, съ който върши непозволена търговия съ египетскигѣ араби. Капитанъ Христо Катинъ, въ качеството си на корабоначалникъ, въ своята жажда за печалба, проследява Бринго и го измѣства въ доходната търговия съ упоителни вещества. Така, навлича върху си гнѣва на отмъстителния Бринго, който го убива въ Портъ Саидъ...

Въ една бъркавица отъ невѣроятно, смѣшно, подло, глупаво и грубо наивно, нашитѣ доблестни мореходци и незамѣними работници, на чиито плещи се крепи победното дѣло на родното корабоплаване сж представени като дребнавци, които тънатъ въ любовни сплетни, озлобени преследвачи на своитѣ съперници въ моряшкото поприще и готови на всички престжпления въ името на женитѣ и златото. Нито една моряшка добродетель не е изтъкната, нито единъ положителенъ образъ не е даденъ!...

За единственото у насъ Морско училище, което въ своето учебновъзпитателно дѣло стои на почитна висота въ страната ни, Я.Я. дава превратни и обидни сведения, само да остане вѣрна и последователна на писателската си природа да изопачава образитѣ и явленията, като ги схваща и предлага въ изроденъ видъ... Но помислете си за мигъ: какъ бихте посрещнали съобщението, че нѣкой си планинарь, бродещъ изъ Витоша, билъ нападнатъ отъ тигри, или пъкъ, че въ езерото на Борисавата градина живѣятъ крокодили?—Точно така посрещнахъ и азъ съдържанието на романа „Капитанъ“ отъ Яна Язова.

Къмъ това трѣбва да се прибави и неизискания, изтритъ езикъ, който още повече допринася за дотегливостьта на разказаното—една дълга редица отъ скучни случки, безъ връзка откжслечни, закърпени—една редица отъ появи на непрестанно бъбрещи и умуващи образи, съ необосновани действия, а плодъ на случайностьта и съчинителскитѣ хрумвания на авторката.

А колкото се отнася до въпроса —касае ли се за морска книжнина, може да се отговори положително, ако само заглавието „Капитанъ“ е достатъчно. Едно отъ многобройнитѣ доказателства за липса на морско съдържание: нѣма нито една картина на морето, като природа поне, въ цѣлата книга.

За щастие, ако Яна Язова е сгрѣшила да си постави една непосилна задача, като е писала за нѣща, които не познава и не разбира, българскитѣ четци ще имаъ необходимия усѣтъ и разбиране, за да виждатъ въ романа „Капитанъ“ всичко друго, но не и една хубаво написана книга, даваша възможность за опознаване и приобщаване къмъ героичния подвигъ на нашия рибарь и моракъ, въ който има мѣсто само за доблестенъ, честенъ трудъ, за своето борческо страдание — и за всички светли добродетели, достойни за примѣръ и подражание...

Крумъ Кънчевъ.

СТРАНИЦА ЗА МЛАДИТѢ

ХРИСТОФОРЪ КОЛУМБЪ

(Продължение отъ брой 127)

На 24 августъ Франциско Бобадилла придруженъ отъ стража, състояща се отъ двадесеть и петь добре въоржжени войници, слѣзалъ на брѣга и се отправилъ къмъ градския площадъ и общинския домъ. Скоро площадътъ се изпълнилъ съ народъ, предъ който Бобадилла прочелъ даленитѣ му отъ краля пълномощия и заповѣдалъ на градскитѣ съветници и Диего Колумбъ да освободятъ всички, намиращи се въ затворитѣ възстаници, и да дадатъ книжата, установяващи тѣхната виновность, за да бждатъ разпитани. Диего предложилъ на кралския пратеникъ да се отнесе къмъ Христофоръ Колумба, който единственъ притежавалъ властьта да разполага съ възстанницитѣ, като помолилъ да получи копие отъ кралското пълномощие, за да го изпрати на великия мореплаватель.

Франциско Бобадилла отказалъ да даде исканитѣ му копия отъ кралскитѣ пълномощия и между него и управительтъ на Санто Доминго, Диего Колумбъ възникнали спорове, които се изразили дори и въ враждебни действия. На следния день Бобадилла нападналъ и превзелъ съ сила крепостьта Санто Доминго, освободилъ всички затворници и взелъ напълно властьта въ своитѣ ржце, като се заселилъ въ дома на Колумба.

Присвоявайки всичката покжщнина, вещи и документи и не правейки разлика между частната собственость на Колумба и държавното имущество, кралскиятъ пратеникъ веднага изплатилъ съ наличнитѣ парични суми всички дългове на мореплавателя къмъ неговитѣ многобройни кредитори, за каквито се представили мнозина недобросъвестни колонисти. По тоя начинъ Франциско Бобадилла придобилъ широка популярность въ колонията, като позволилъ на всѣки желающъ колонистъ да добива за своя смѣтка злато въ течение на двадесеть години.

Братътъ на Колумба, Диего, билъ арестуванъ, окованъ въ вериги и задържанъ на единъ отъ корабитѣ.

Научавайки за пристигането на кралския пратеникъ и получавайки отъ последния изпратеното му писмо отъ краля да се подчини безусловно на Франциско Бобадилла, Колумбъ решилъ да се отзове въ Санто Доминго и се представи доброволно предъ кралския пратеникъ.

Колумбъ приближилъ спокойно къмъ селището и новиятъ управитель на острова, Бобадилла, заповѣдалъ да го хванатъ и оковатъ въ вериги. Така изпадналиятъ въ немилость мореплаватель билъ арестуванъ и затворенъ въ една отъ кулитѣ въ югоизточната часть на града. Човѣкътъ, който съ своята смѣлость и откритието на новия свѣтъ извършилъ едно велико дѣло и отбелязалъ свѣтла страница въ историята на човѣчеството билъ подложенъ на безсрамната гавра на своитѣ слуги, които поставили оковитѣ на своя господаръ и го заключили въ тъмницата.

Въ колонията Изабела обаче се намиралъ Бартоломей Колумбъ съ по-голѣмата часть отъ въоржжената сила на острова. Затова Бобадилла заповѣдалъ на Колумба да напише писмо до своя братъ съ съветъ да се предаде, което и било сторено. Бартоломей на свой редъ билъ окованъ въ вериги и затворенъ въ дънището на другия корабъ въ Санто Доминго. Цельта на кралския пратеникъ била да държи раздѣлно главнитѣ лица отъ управлението на колонията до приключване на следствието, за да не могатъ да се сношаватъ и разговарятъ помежду си.

Тежки и мрачни били днитѣ, които Колумбъ преживѣлъ въ тъмната затворническа килия, лишенъ отъ легло и постеля и подхвърленъ на редица обиди и оскърбления. Срещу него се надигнала цѣла глутница отъ кливетници, които засвидетелствували предъ кралския пратеникъ множество обвинения и несжществуващи престжпни деяния извършени отъ изпадналия въ немилость великъ мореплаватель. Колумбъ не билъ нито веднъжъ разпитанъ и не знаелъ въ що се състоятъ тежкитѣ обвинения срещу него. Отъ тѣсното и високо прозорче на своята килия, той ясно дочувалъ фанатизирания ревъ на тълпата, която се радвала на неговото затваряне и окованието му въ вериги

Най-голѣмо огорчение Колумбъ изпиталъ въ момента, когато въ килията влѣзълъ неговия приятель и преданъ капитанъ на корабъ Виллехо, за да го отведе съ кораба си въ Испания.

— Виллехо, казалъ тогава Колумбъ, где ще ме отведете?

— На моя корабъ, ваше превъзходителство.

— На кораба? Истина ли е това Виллехо?

— Истина, отговорилъ капитана, и въ мореплавателтъ възникнала надеждата, че е възможно да види отново Испания и нейнитѣ владѣтели.

Корабитѣ отплували за Испания презъ октомври 1500 год. и скоро до слуха на нещастния затворникъ престанали да долитатъ освирквания на придружаващата го до пристанището тълпа.

Кралскиятъ пратеникъ Бобадилла заповѣлалъ да не се снематъ оковитѣ на Колумба презъ време на пжтешествието къмъ Испания, обаче Виллехо билъ човѣкъ съ добра и състрадателна душа, а освенъ това и господаръ на управлявания отъ него корабъ. Ето защо, той предложилъ на мореплавателя да му снеме оковитѣ и го пустне на свобода въ кораба, до като трае пжтуването. Колумбъ категорично отказалъ. „Не, промълвилъ той съ горчивина, — моитѣ господари ми заповѣдаха да се подчиня безусловно и Бобадилла за това ми надѣна тия окови. Азъ ще остана въ тѣхъ до като се получи кралската повеля да ми бждатъ снети и ще ги запазя като споменъ за моитѣ заслуги".

Колумбъ отново въ Испания 1500—1502 год.

Въ края на октомври 1500 год. корабитѣ на Виллехо съ окования въ вериги затворникъ благополучно достигнали брѣговетѣ на Испания и хвърлили котва въ залива на Кадиксъ.

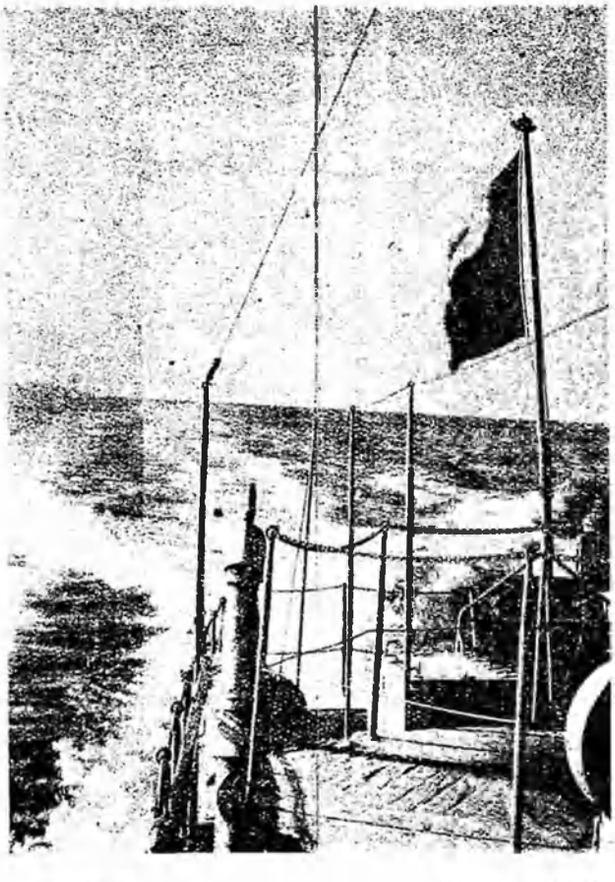
Бабадилла твърде лесно осждилъ на затворничество Колумба, преди да изследва неговитѣ дѣла и установи виновността му, като не далъ дори на мореплавателя възможностьта да се оправдае срещу многобройнитѣ обвинения, които се сипели срещу него.

Така сжщо и общественото мнение въ Испания твърде набързо и за кратко време изразило своето съчувствие, когато се разпространила мълвата, че сж довели окования въ вериги Колумбъ.

Видътъ и унижението на великия откриватель на новия свѣтъ, завръщащъ се отъ тамъ въ качеството на разжалванъ престжпникъ, предизвикалъ възмущението на народа, който си припомнилъ за първото и триумфално завръщане на Колумба въ Палосъ. (Следва)



Нашитѣ кораби Снимка Чолаковъ



На кърмата Снимка Чолаковъ