

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЪ 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

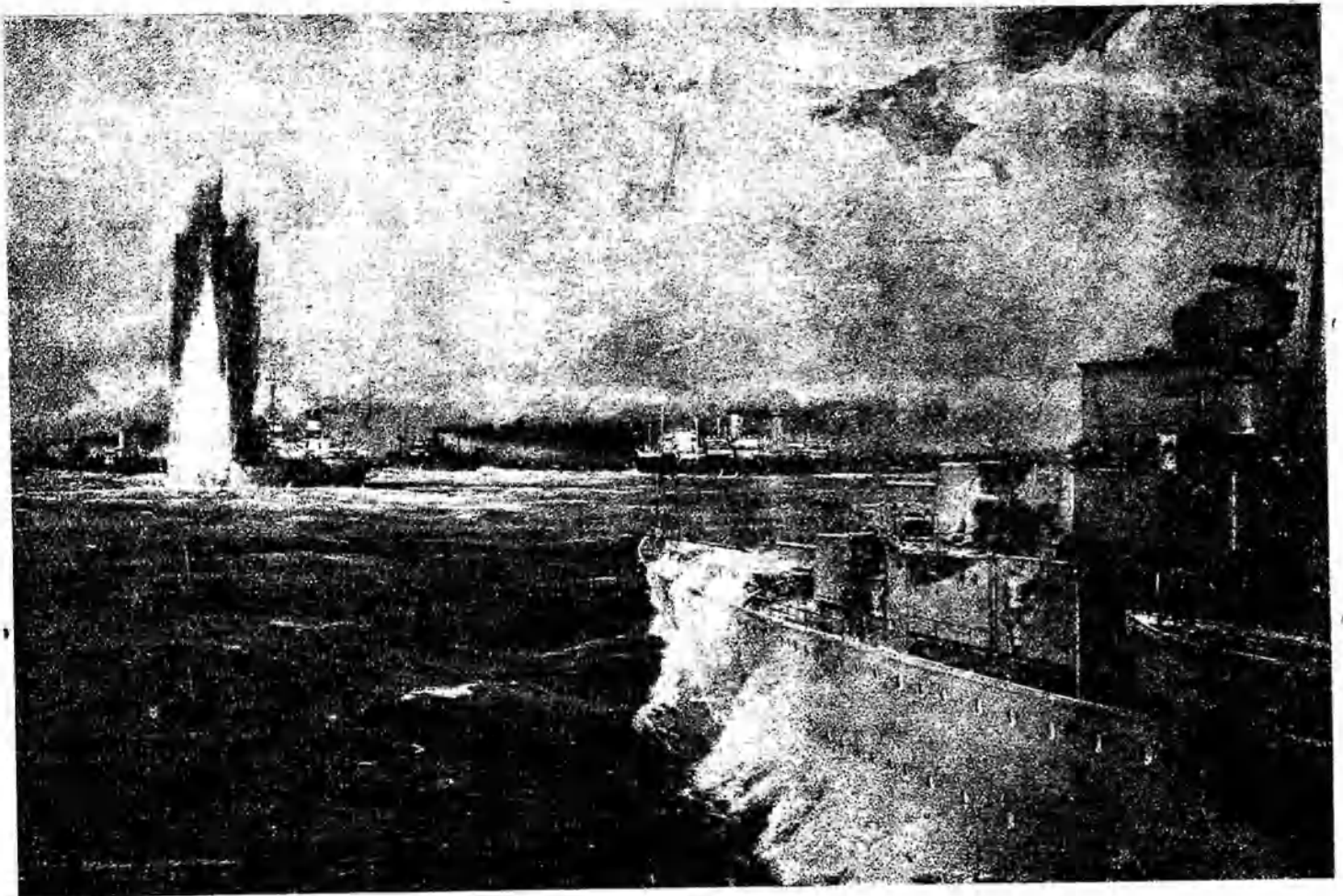
ДВУСЪДЕМИЧНИКЪ ЗА МОРИКА ПРОСВЕТА И ОБНОВА
ДЪКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Година VI.

Варна, 15. Май 1940 год.

Брой 137

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



И ВЪ КЕРВАНИТЪ НЕ Е ВЕЧЕ СИГУРНО
Картината представлява керванъ превозни кораби, които, въпреки защитата на бойнитъ единици сж атакувани успѣшно
отъ неприятелски подводникъ

КОЛОНА ЗА ЧЕТЦИТЪ

Вмѣстимостта на търговските кораби.

Известно е, че голѣмината на търговските кораби се опредѣля отъ вмѣстимостта, която притежаватъ, изразена чрезъ „Бруто регистъръ тонове“.

Често въ страницитѣ на вестника четцитѣ сж срещали изразитѣ: „Бруто регистъръ тона“, „Нето регистъръ тона“ и „Товароподемностъ“.

Следващитѣ нѣколко реда иматъ задачата да дадатъ кратки пояснения, относно значението на тия изрази.

Пълниятъ вжгрешенъ обемъ на кораба, заедно съ всички затворени кораби, надпалубни постройки, съставляватъ пълната му (брутна) вмѣстимостъ.

Последната се измѣрва въ бруто регистъръ тонове. Единъ бруто регистъръ тонъ се равнява на 2'83 кубически метра.

Когато отъ пълната вмѣстимостъ се извади пространството което се заема за нуждитѣ на кораба: машинното и огнярния отдѣления, вжглищнитѣ ями или отдѣленията за течно гориво, всичкитѣ помѣщения за живѣне на обслугата и въобще цѣлото онова пространство, което не може да бжде използвано за товари на разни стоки, получава се чистата (нето—свободна за приемане на товаръ) вмѣстимостъ.

Пълната или чиста вмѣстимостъ служатъ за изразяване величината на търговските кораби.

Най голѣмиятъ товаръ въ тонове, който единъ корабъ може да поеме, като напълно осигури своята плавателностъ, дава представа за неговата товароподемностъ. Последната обикновенно се измѣрва въ тонове, при което единъ тонъ се равнява на 1,000 кгр.

Всѣки новопостроенъ търговски корабъ, преди използването му за извършване на пжтническото или товаропревозно съобщения между различнитѣ пристанища се вписва въ съответнитѣ списъци на международното срѣдище въ Лондонъ, „Ллойдъ Регистъръ“ гдето се отбелязватъ подробнитѣ данни за кораба, включващи величината на брутната и нетна вмѣстимостъ, а сжщо и товароподемността му.

Тѣй като военнитѣ кораби не служатъ за търговски цели и почти презъ цѣлата си служба носятъ опредѣленъ товаръ, тѣхната величина не може да бжде изразена чрезъ пълната или чиста вмѣстимостъ. Тѣхната голѣмина се измѣрва чрезъ водоизмѣстването имъ изразено въ тонове.

КАЛЕНДАРЪ НА „МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“

—На 2 май 1904 год. една японска ескадра отъ 12 голѣми и бързоходни търговски кораби, придружени отъ 50 бойни единици се отправили къмъ рускитѣ брѣгове въ Далечния изтокъ съ задача да задръсти входоветѣ на пристанището Портъ Артуръ.

Поради появилата се силна буря и голѣмо вълнение, корабитѣ трудно напредвали къмъ цѣлѣта и презъ ноцта загубили връзката помежду си.

Водачътъ на ескадрата, установявайки невъзможността за благополучното изпълнение на задачата, решилъ да се върне обратно, за което далъ и съответния сигналъ. Последниятъ не билъ разбранъ отъ всички кораби. Осемъ отъ корабитѣ, предназначени да задръстятъ, чрезъ самопотопяне входоветѣ на Портъ Артуръ, продължили своето движение. Открити и обстрелвани отъ точния артилерийски огънь на рускитѣ бойни кораби, тѣ били потопени преди да достигнатъ входоветѣ на пристанището.

—Въ началото на май 1798 год. по нареждането на императора Наполеонъ Бонапардъ, въ францускитѣ пристанища на областта Провансъ биль стѣкменъ голѣмъ превозенъ флотъ, чийто предназначение се пазело въ пълна тайна. Около 400 разни превозни кораба били готови да натоварятъ една француска армия, състояща се отъ 40,000 войника. За защитата на тоя голѣмъ превозенъ флотъ били назначени и готови 72 бойни кораба.

Научавайки за предстоитѣ възможни действия на съсрѣдоточената въ пристанищата армия, английското правителство заповѣдало да се изпратятъ бойни кораби за наблюдение на францускитѣ брѣгове. За целѣта, на 2 май 1798 год. адмиралъ Нелсонъ получилъ задачата да се отправи съ ескадра отъ три линейни кораба, четири фрегата и единъ курветъ за брѣговетѣ на Провансъ.

—На 12 май 1672 год. холандскиятъ флотъ, състоящиятъ се отъ 135 кораба, намиращи се подъ командването на адмиралъ Ройгеръ излѣзалъ въ открито море и кръстосвайки предъ устието на р. Маасъ, очаквалъ появата на съединенитѣ англо-френски морски сили, съ които да завърже сражение.

—На 14 срещу 15 май 1904 год. една ескадра японски линейни кораби, действуващи въ водния районъ предъ пристанището Портъ Артуръ, се натъкналъ на поставеното отъ рускитѣ морски сили минно заграждане. Отъ последвания силенъ взривъ били потопени двата линейни кораба „Хатзузе“ и „Яхима“ съ които загинали 800 човѣка.

ПОЩА

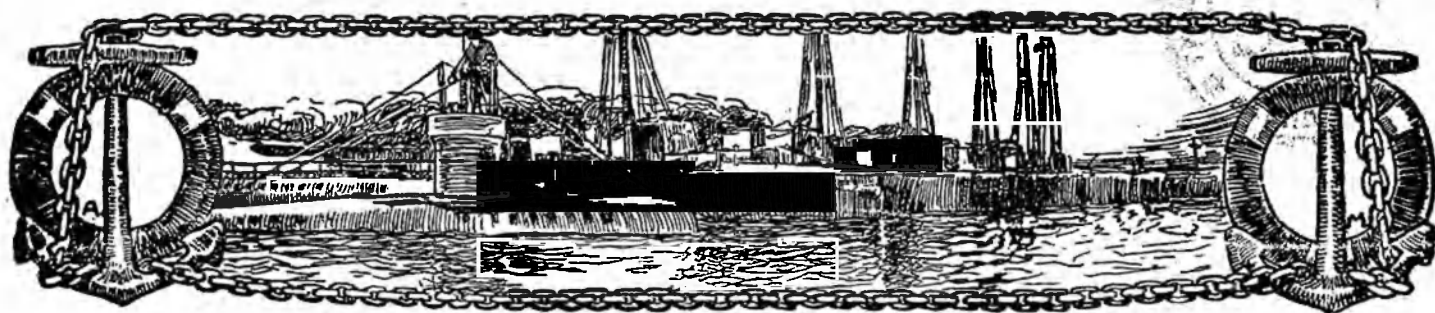
Редакцията благодари за следнитѣ получени дарения:

1. Димо Бъчеваровъ, Варна 100 лв.
2. Илия Поповъ, Пазарджикъ 60 „
3. Василь Христовъ—
Гор. Джумая 60 „
4. Константинъ Стамболовъ
—гр. Никополъ 50 „
5. Христо Николовъ, Бургасъ 50 „
6. Ангелъ Рачевъ—Враца . 40 „
7. Иванъ Йордановъ—Русе 40 „
8. Т. Измиревъ—Сливенъ . 40 „
9. Георги Т. Гичевъ, София 40 „
10. Ст. Василевъ—Правадия 40 „
11. Илия Андреевъ, с. Обзоръ 30 „
12. Георги Н. Монева, Варна 30 „
13. П. Серафимовъ—Варна . 30 „
14. Христо Русевъ Стояновъ,
—гара Каспичанъ 30 „
15. Ст. Ст. Ганчевъ, Шуменъ 30 „
16. Георги Милушевъ, София 30 „
17. Хр. Костовъ—Несебъръ . 30 „
18. Борисъ Ганевъ—Бургасъ 30 „
19. Матей Петровъ—Варна . 20 „
20. Дечо М. Дечевъ, с. Обзоръ 20 „
21. Свещ. Михаилъ Ивановъ
—с. Обзоръ 20 „
22. Христо В. Банинъ—с. Ши-
шенци 20 „
23. Иванъ В. Ивановъ, Варна 20 „
24. Станю Рачевъ—с. Чер-
венъ Русенско 20 „
25. Александъръ Колевъ—
Варна 20 „
26. Джезаровъ—Варна . . . 20 „
27. Е. Балкански—Видинъ . . 20 „
28. Йорданъ Павловъ—София 20 „
29. Илия Пчеларовъ, Разградъ 20 „
30. Иванъ Маитовъ, Калоперъ 20 „
31. Злати Ст. Ганчевъ—Горна
Орѣховица 20 „
32. Панайотъ Трифоновъ—
Горна Орѣховица . . . 20 „
33. Г. А. Димановъ, Лѣсковецъ 20 „
34. П. А. Димановъ, Лѣсковецъ 20 „
35. Н. Костовъ—Лѣсковецъ 20 „
36. П. В. Маневъ—Варна . . 20 „
37. Илия Клошко, Ново село 15 „
38. Ст. Филковъ, Лѣсковецъ . 15 „
39. Евгений Атанасовъ, Варна 15 „

(следва)

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

Поради голѣмиятъ тиражъ на вестника и увеличение на необходимитѣ материали и срѣдства за списването му, уредничеството съжелява, че по настоящемъ се намира въ невъзможностъ да удовлетвори искането на многобройнитѣ си нови четци, желаючи да получаватъ двуседмичника. Това ще бжде извършено при първа възможностъ.



П Е Т Н А Д Е С Е Т И М А Й

Денътъ 15 май е отреденъ за почитане на метъта на св. Царь Борисъ.

Ежегодно на тоя день българскиятъ народъ отправя мисль къмъ славната епоха на покръстването и създаването на българската азбука и писменостъ.

Споменътъ за св. Царь Бориса е неразривно свързанъ съ великия примъръ на родолюбieto, възвишената и бързпредълна любовъ къмъ Родината и пълното себеотрицание предъ олтара на Отечеството, които Царя—свещецъ, съ ослепяването на първородния си синъ прояви и завеща за назидание и достойно следване отъ българскиятъ поколения, примъръ, обгърнатъ отъ яркия блъсъкъ на великата саможертва, осветляваща

пътя за всестранния възходъ на нашата скъпа Татковина.

Всѣка година на 15 май единния български народъ чествува и Тезоименния день на своя любимъ Върховенъ Вождъ, Негово Величество Царь Борисъ III, който, въ настоящитъ бурни времена, съ велико достоинство държи съ Своята царствена длъсница кърмилото на държавния корабъ и го направлява смѣло и съ вещина къмъ пристанището на сигурността, народното единение и всестраненъ напредъкъ.

Въ тоя свѣтълъ день, сърдцето на всѣки българинъ тупти въ избликъ на безгранична върностъ и безпредълна обичъ къмъ любимия Царь.

Въ тоя празниченъ день, по всички кжти-

ща на хубавата родна земя се отправятъ молитви къмъ Бога за даруване желъзно здраве, бодростъ и дълголѣтие на българския Царь, символъ на благостъ, мъдростъ и безкрайна любовъ къмъ Родината.

Българскиятъ народъ е гордъ, че въ настоящитъ изключителни времена, върху трона на Българскиятъ Царь се възправя величавия Образъ на Върховния Вождъ, който мъдро ръководи и направлява сждбинитъ на Отечеството Съ силна въра въ бждещето, единенъ и сплотенъ около своя любимъ Царь, българскиятъ народъ е готовъ да следва Височайшия Му примъръ на всеодайна и преданна служба за благоденствието, възхода и преуспѣването на България.

ПРАЗДНИКЪТЪ НА БЪЛГАРСКАТА ХРАБРОСТЪ

На 6 май по всички къщища на родната земя съ подобающа тържественост се отпразднува денът на българската храбростъ.

Въ тоя тържественъ день, единодушниятъ български народъ съ заслужена гордостъ чествува прославата на българската храбростъ и величавнитъ победи на родната войска по браннитъ поля на Балкана.

Храбростъта е безценниятъ бисеръ дълбоко внедренъ въ душата на българския войникъ, най-висшата воинска добродѣтель, която, окриляна отъ гранитния борчески духъ на българина, създаде неугасващия блѣсъкъ на ненадмината прослава и величавитъ хероични подвизи на борцитъ при Шипка, Сливнаца, Одринъ, Тутраканъ и безбройниятъ низъ отъ свѣтли имена, неразривно свързани съ неспирния стремежъ на българския народъ за защитата отечествената цѣлостъ и осъществяването на свещеннитъ народни идеали.

Тая обилна проява на храбростъ, всѣкога е съпровождала славни-

тѣ подвизина безстрашнитъ български синове по бойнитъ поля.

Храбростъта, всадена здраво и бликаща въ кръвта на българския народъ; изразена въ неспирния възходъ, твърдостъта, себеотрицание-то и готовността за саможертва предъ олтаря на скжпата Родина, се прояви еднакво, както въ славнитъ битки въ време на война, така и следъ поемане тежкитъ вериги на Ньойската неправда, въ миренъ трудъ за вътрешно заздравяване, културенъ и материаленъ напредкъ.

Българскиятъ народъ съ удивителна твърдостъ и храбростъ понесе тежкитъ задължения на мирнитъ договори, като не загуби сили и вѣра за справедливостъ и свѣтли бжднини.

Въ денътъ на св. Георги Победоносецъ, българскиятъ народъ и младото българско войнство се преклониха предъ скжпата памегъ на хилядитъ храбърци, които достойно изълниха отечествениятъ си дългъ и сложиха кости въ бранъ на Родината.

Въ тоя празникъ на храбростъта и победитъ, младитъ народни

сили, подъ такта на звучни маршове и гордото плющение на бойнитъ знамена, минаха съ бодра стжпка предъ останалитъ живи бойци - кавалери на орденна за храбростъ, като сплотено изразиха своето въодушевление и възторгъ предъ славния имъ подвигъ, и почертаха своята готовностъ да бждатъ по-достойни и по-храбри при следване на начертания съ кръвта на толюкова скжпи жертви пжтъ за възхода и величието на Отечеството.

Въ тоя тържественъ день на българската храбростъ, младитъ воински сили въ стегнати редове, твърда стжпка, гордо вдигнати глави и огненъ погледъ, подчертаха своята безпредѣлна вѣрностъ и преданостъ къмъ любимия си **Върховенъ Вождъ**, великиятъ магистъръ на ордена за храбростъ, **Негово Величество Царя**, като изразиха възсторжено силата на високиятъ борчески духъ на българина и готовността си за нови победи на родната войска и нова, по-велика прослава на българската храбростъ.

Г И Б Р А Л Т А Р Ъ

Още през времето на английския кралъ Якобъ въ 1604 год., била установена истината: „Че който владѣе морето, владѣе свѣтовната търговия, притежава неизчерпаеми богатства и господства надъ Свѣта“.

Още тогава, стремежътъ на Англия билъ да завладѣе всички свѣтoви морски пжтища и да притежава подходящи упорни срѣдища, чрезъ които да осигури господството си надъ тия важни артерии, презъ които протичатъ неизчерпаемитѣ земни богатства. Въ тоя неспиренъ стремежъ, Англия завладѣла редица упорни и съ голѣмо стратегическо значение срѣдища, едно отъ което е и Гибралтаръ, койго се счита за западна врата на Срѣдиземно море.

Въ древно време Гибралтаръ билъ известенъ подъ името „Херкулесовитѣ стълбове“ който, споредъ съществуващата гръцка легенда съставлявали края на Свѣта.

Гибралтаръ първоначално се намиралъ подъ владението на Финикия, която забранила минаването на други освенъ финикийскитѣ кораби презъ пролива, и съ това запазила пълното право, единствено тя да извършва търговското съобщение съ западнитѣ брѣгове на Испания и пристанищата въ Северното и Балтийско морета.

Гибралтаръ добива голѣмо политическо значение едва въ 710 год. сл. Хр., презъ време нешедствието на мавритѣ въ Испания. Последнитѣ, предзождани отъ своя военачалникъ Тарикъ, за да ознаменуватъ напредванията си отъ Сеута въ Испания, нарекли скалитѣ, при които сж преминати върху северния брѣгъ на пролива, Джебелъ Алтарикъ. Това име въ последствие, съ течение на времето било постепено преиначено и получило сегашното си произхождение Гибралтаръ.

Презъ време на продължителнитѣ действия на мавритѣ въ Испания, Гибралтаръ служилъ като главно упорно срѣдище, което осемъ пжти било прѣсмѣчно завладѣвано отъ християнитѣ и мохамеданскитѣ войски, Едва въ 1462 год. мавритѣ завладѣли напълно Гибралтаръ, а въ 1502 год. западната врата на Срѣдиземно море била включена въ владенията на испанскитѣ крале.

Едва въ 1625 год. въ времето на кралица Елизабета, поради английскитѣ стремежъ за господството надъ свѣтовнитѣ морета и следъ войнитѣ за слягането на испанската морска мощь, Англия почувствала необходимостта на притежава упорни срѣдища въ Срѣдиземно море. За целта състояниятъ се воененъ съветъ отбелязалъ пристанищата Санъ Лукаръ и Кадиксъ, обаче, се установило, че последнитѣ не сж напълно пригодни. По пред-

ложението на Съръ Хенри Брукъ, за пръвъ пжтъ на 20 октомври 1625 г. Англия избрала Гибралтаръ за свое военно пристанище въ Срѣдиземно море.

Кронвелъ билъ първиятъ английски държавникъ, който, сващайки голѣмото стратегическо значение на Гибралтаръ направилъ презъ 1656 год. подробно и изчерпателно изложение относно необходимостта отъ завземането западнитѣ порти на Срѣдиземно море.

Въпросътъ за завоюването на Гибралтаръ билъ благоприятно разрешенъ за Англия едва въ началото на осемнадесетото столѣтие.

Завоюването на тая испанска крепостъ съставлява примѣръ на неочаквани и резултатни действия на морскитѣ сили срещу защитителъ брѣгъ.

На 1. августъ 1704 год. британскитѣ флотъ бойни кораби, командванъ отъ адмиралъ Рокъ, неочаквано се появилъ въ залива и хвърлилъ котва предъ града Гибралтаръ. За защитата на корабитѣ срещу върогити действия по море откъмъ изтокъ, била опредѣлена малка ескадра като странично прикрытие.

Следъ кратка, но ожесточена бомбардировка, на следния день заранъта започнала атаката на крепостта, като за целта корабитѣ благополучно стоварили на брѣга десантни войски.

Едва на 4 августъ 1704 год. Гибралтаръ билъ напълно завоюванъ. Като се изключи обстоятелството, че крепостта не била достатъчно добре защитена, установява се, че успѣхътъ на английския флотъ се дължи на изненадата и внезапнитѣ действия, който сж отстранили възможността на защитниците да взематъ своевременно необходимитѣ мѣрки за отбраната на града.

Въ срѣднитѣ вѣкове градътъ Гибралтаръ билъ разположенъ терасовидно върху западната частъ на едноименния полуостровъ и билъ обграденъ съ висока каменна стена, притежаваща многобройни бойни кули. Въ югозападната частъ на полуострова, извънъ градскитѣ стени се намирало старото пристанище предназначено за голѣмитѣ дълбокогазещи вѣтроходни кораби, а въ северозападната частъ, следъ 1700 г. било построено ново пристанище.

Въ време завоюването на Гибралтаръ отъ английския флотъ въ крепостта се намирала твърде малобройна испанска войска състояща се отъ 100 души редовни войници и 500 милиционери. За своята защита крепостта била въоръжена съ около 100 орджия.

Подписаниятъ презъ 1713 год. миръ въ Утрехъ затвърдилъ напълно владението на Гибралтаръ отъ Ан-

глия, която започнала бързото му и планомѣрно укрепяване и подготовка да бжде добре защитена и непревземаема приморска крепостъ.

Испания не могла да се примири съ голѣмата загуба на това военно стратегическо опорно срѣдище и затова, презъ 1727 год. извършила опитъ да си го възвърне обратно. Тия опити обаче, завършили несполучливо. Тогава Испания предложила на Англия Гибралтаръ да ѝ бжде отстъпенъ срещу заплащането на грамадната въ онова време сума отъ приблизително единъ милиардъ лева, обаче великата Британска империя отхвърлила категорично това испанско предложение. Сключениятъ Севилски трактатъ въ 1729 год. затвърдила напълно властта на Англия надъ Гибралтаръ.

Кокато следъ победоносниятъ бой на 27 юни 1778 год. Франция отново била въ състояние да оспорва английската морска мощь, се извършва втори опитъ за отнемане на Гибралтаръ.

Съюзенитѣ французски и испански сили съсрѣдоточили своитѣ усилия, като въ 1779 год. обсадили крепостта. Обсадата продължила до 1783 год.

Въ последната година съюзнитѣ сили, съ помоща на нарочно построени плаващи батареи предприели отчаяна атака, чрезъ която да сломятъ съпротивата, обаче защитниците на крепостта геройски отблъснали всички атаки и съ това предизвикали изоставянето на испано-французския стремежъ за завладяването на Теснината.

Отъ тогава, до настоящо време Гибралтаръ остана подъ пълното владение на Англия, ксято държи здраво въ своитѣ ржце ключа за западния входъ на Срѣдиземно море.

Гибралтаръ представлява грамадна скала, издигаща се високо надъ морското равнище съ най-голѣмо възвишение отъ 425 метра. Гледана отъ изтокъ очертаняята на скалата на подобаватъ легналъ лъвъ, който ревниво пази главния вжзелъ на важнитѣ свѣтовни морски пжтища.

Гибралтаръ притежава добре устроени търговско и военно пристанища, въ които се намиратъ голѣми докове за корабитѣ и арсенали за извършване на всевъзможни малки и голѣми паправки.

Градътъ е населенъ съ 25,000 жители отъ разни народности и раси.

Съзнавайки голѣмото стратегическо и политическо значение на Гибралтаръ за Англия, последната положила голѣми грижи за пълното му и всестранно въоръжение, укрепяване и стѣкмяване до степенъ да бжде надеждно упорно срѣдище за защита морскитѣ пжтища и британскитѣ интереси въ Срѣдиземно море.



ВЕЩЪ-МОРСКА ИСТОРИЯ

ПЛАНЪТЪ НА НАПАЛЕОНА ЗА ЗАВЛАДЯВАНЕТО НА АНГЛИЯ.

Съгласно съществуващите исторически данни, на 12 октомври 1801 год, били прекратени неприятелските действия между двете голъми западни държави въ Европа, Англия и Франция, първата от които се счигала за владѣтелка на моретата, а втората притежавала най-силната въ това време войска въ Свѣта.

Чрезъ редица сражения на море и около французскитѣ колонии, Англия успѣла да потопи или обезвреди 50 противникови кораби, като съ своитѣ 189 линейни единици подържала успѣшно блокадата на вражеските брѣгове и съ своитѣ действия, предизвикала да бжде сключенъ мирътъ.

Следъ претърпяното поражение на море, французскитѣ флотъ останалъ да съществува само съ 47 линейни кораба, отъ които 36 се намирили въ пристанищата на отечественитѣ води, а останалата частъ била разпрѣсната по разнитѣ французски колонии.

Въ следващитѣ две години на миръ, и дветѣ страни, въпрѣки съществуващитѣ постановления на мирния договоръ, продължавали да се гледатъ съ враждебни погледи, внимателно да се следятъ една друга и усилено да се подготвятъ за посрещането на възможни бждещи действия.

За да сломи своя противникъ, французскитѣ императоръ Наполеонъ Бонапартъ намѣрилъ за необходимо осъществяването на своя гениаленъ планъ, включващъ стоварването на десантъ и завладяване на самата Англия, която, разположена върху отдалеченитѣ отъ континента острови се считала напълно неуязвима и добре защитена отъ обкръжаващата я морска повърхност, изъ която кръстосвали многобройнитѣ британски бойни кораби.

За осъществяването на тоя смѣлъ планъ, великиятъ полководецъ далъ необходимитѣ нареждания за тайно извършване на съответната подготовка.

Планътъ на Наполеона за завладяването на Англия се състоялъ въ следното: Една флотилия отъ 2,000 кораба трѣбвало да бжде тайно съсрѣдоточена около Булонъ, при брѣговетѣ на канала Ламаншъ, отъ гдето да пренесе наведнѣжъ и стовари на английския брѣгъ една армия отъ 120,000 напълно съоръжени и добре стѣммени бойци. Около 3,000

тежки орждия трѣбвало да осигурятъ прехода на тая огромна флотилия до неприятелския брѣгъ и да поирѣчатъ на английскитѣ бойни кораби да прекъснатъ нейния пътъ.

Великиятъ корсиканецъ обаче, ясно съзнавалъ, че това действие ще бжде само тогава увѣнчано съ успѣхъ, когато се разполага съ достатъчно силенъ флогъ, който да осигури напълно връзката на десантнитѣ части съ Франция, отъ гдето армията да черпи безпрепятствено всичко необходимо за своитѣ победоносни действия. Ето защо, започнала се подготовка и стѣкмяването на съществуващитѣ бойни кораби и усилената постройка въ холандскитѣ и французски корабостроителници на значителенъ брой нови линейни единици.

Англия не могла хладнокрѣвно да гледа на това трѣскаво морско въоръжение и на 1 юни 1803 год. заповѣдала отново да се започне подържането на блокадата около французскитѣ пристанища. Въ сщщото време адмиралъ Нелсонъ билъ назначенъ за главнокомандующъ на английскитѣ Срѣдоземноморски сили, и издигналъ адмиралското знаме на линейския корабъ „Виктория“.

Въ изпълнение на плана за стоварване на десантни войски въ Англия, Наполеонъ заповѣдалъ намиращитѣ се въ Тулонъ, на Срѣдиземно море бойни кораби, да се отправятъ презъ Гибралтаръ за Кадиксъ и освободятъ блокиранитѣ въ пристанището Ротефортъ други французски кораби, съ които да се насочятъ за брѣговетѣ на Ламаншъ.

Ипълнението на тая задача, обаче, поради блокиращитѣ Тулонъ линейни кораби на Нелсонъ, било забавено почти цѣла година.

Смъртта на французския адмиралъ Латушъ на 20 августъ 1804 год. забавила още повече изпълнението на предначертаното действие. Неговия замѣстникъ, адмиралъ Вилньовъ усмѣлъ едва въ началото на следующата година да излѣзе съ корабитѣ си въ открито море.

На 5 октомври 1804 год. кръстосващитѣ презъ Кадиксъ английски кораби задържали и пленили срещнатитѣ четири испански фрегата, превозващи значителни парични суми.

Поради това своеволно действие на британскитѣ бойни кораби, Испания била принудена да обяви вой-

на на Англия.

Издебвайки времето, когато корабитѣ на адмиралъ Нелсонъ били временно приютени при Магдаленовитѣ острови, французскитѣ бойни единици напустнали Тулонъ и се отправили по посока на Гибралтаръ. Поради неблагоприятното и бурно време обаче, французскитѣ флотъ билъ принуденъ да се върне обратно въ пристанището.

На 19 януари 1805 год. адмиралъ Нелсонъ получилъ известието за излизането на французския флотъ въ открито море и веднага се впусналъ съ единадесеттѣ си линейни кораба въ търсене и преследване на неприятеля. Нелсонъ обходилъ всички кжтища на Срѣдиземно море, гдето предполагалъ да открие французския флотъ, като на 8 февруари се появилъ и предъ устието на Нилъ, обаче неприятелскитѣ кораби не били забелязани.

Въ това време Наполеонъ промѣнилъ планътъ си по отношение французскитѣ Срѣдиземноморски флотъ, който трѣбвало да се съедини съ испанскитѣ кораби въ Кадиксъ, отъ гдето да се насочи за Антилскитѣ острови и присъедини намиращитѣ се тамъ 21 французски кораби. Така увеличениятъ флотъ подѣ командването на адмиралъ Вилньовъ трѣбвало да се отправи за Булонъ, пристанище на северния французски брѣгъ и осигури правозването на десантнитѣ войски въ Англия.

Въ изпълнение на тая нова задача, на 29 мартъ 1805 год. корабитѣ на адмиралъ Вилньовъ напустнали Тулонъ, преминали на 9 априлъ презъ Гибралтаръ и следъ като освободили блокиранитѣ въ Кадиксъ 6 испански кораба подѣ командването на адмиралъ Гравина, се насочили за Антилскитѣ острови.

Нелсонъ, научавайки за движението на французския флотъ, веднага насочилъ своитѣ кораби по неговитѣ следи. Започнала се продължителна гонидба отъ Гибралтаръ, презъ Атлантически океанъ до брѣговетѣ на Срѣдна Америка, около островитѣ Барбадосъ, Мартиникъ, Ямайка, Гваделупа и обратно, къмъ западния испански брѣгъ.

Следващитѣ действия на адмиралъ Вилньовъ били твърде предпазливи и несигурни. Французскитѣ адмиралъ получилъ заповѣдта да се отправи за испанското пристанище Феролъ, отъ гдето, следъ присъединението

на намиращитѣ се тамъ 15 съюзнически кораба, да се насочи къмъ Брестъ за да прогони блокиралитѣ пристанището английски бойни единици на адмиралъ Корнвалисъ.

Съюзениятъ испано французски флотъ напустналъ Феролъ и действително се насочилъ къмъ Брестъ, обаче билъ забелязанъ отъ единъ бързоходенъ английски корабъ, който предупредилъ намиращата се около северозападнитѣ брѣгове на Испания английска ескадра на адмиралъ Калдеръ. Последната се насочила на югъ.

На 22 юли дветѣ флоти се срещнали и завързали сражение при носъ Финистеръ. И дветѣ страни действували твърде плахо. Поради внезапно падналата мъгла, английскиятъ флотъ успѣлъ да отдѣли и унищожи два отъ испанскитѣ кораби. Настъпилата нощъ поставила край на това сражение, като Вилньовъ се насочилъ и се прибралъ въ пристанището Виго, а британскиятъ флотъ се отдалечилъ

и изгубилъ отъ видимостъ въ северна посока.

Едва на 11 августъ адмиралъ Вилньовъ ималъ смѣлостта наново да поведе съюзническиятъ флотъ въ северно направление. Следъ два дена на хоризонта били забелязани двата британски фрегата „Наяде“ и „Ирисъ“.

Въ далечината сжщо били открити вѣтрилата на други кораби. Срещнатиятъ датски търговски корабъ съобщилъ че на хоризонта забелязалъ единъ британски флотъ състоящъ се отъ 25 линейни кораба.

Поради тия получени сведения адмиралъ Вилньовъ намѣрилъ за по-целесъобразно да се оттегли и поведе командванитѣ отъ него морски сили въ обратно направление, къмъ Кадикъ, гдето пристигналъ на 30 августъ.

Страхливото държане и прекалено предпазливитѣ действия на французкия адмиралъ разсърдили твърде много Напалеона, който ясно съз-

налъ, че не ще има възможността да прехвърли съсредоточената вече армия и завоюва Англия, поради която причина изоставилъ изпълнението на своя дързакъ планъ, като заповѣдалъ войскитѣ да се насочатъ къмъ Германия.

Така, подготвеното отъ Напалеона въ пълна тайна и съответнитѣ подробности смѣло действие за завладяването на Англия и сломяването на нейното морско могъщество, не могло да бжде осъществено поради липсата на достатъченъ боевъ флотъ, който да осигури свободния и безопасенъ преходъ на намиращата се край брѣговетѣ на Ламаншъ грамадна французска армия до британскитѣ брѣгове.

Развилитѣ се събития около тая подготовка съ достатъчна яснота подчертаватъ голѣмото значение, което има високия борчески духъ на корабнитѣ услуги и смѣлия починъ на тѣхния водачъ, за преуспѣването на всѣко действие на море.

ДЕЙСТВИЯТА НА СПОМАГАТЕЛНИЯ КРЪСТОСВАЧЪ „МЪОВЕ“

(Продължение отъ бр. 136)

Кръстосвачтъ „Мъове“ продължилъ своята дейностъ въ северната частъ на Атлантически океанъ, съ намѣрение да премине успѣшно линията на английската блокада и се зазърне обратно въ Германия.

На 22 февруари билъ срещнатъ и потопенъ французскиятъ корабъ „Марони“ който, между другиятъ товаръ превозвалъ и 50,000 бутилки шампанско. За съжаление на обслугата отъ „Мъове“, бутилкитѣ съ шумящото питие не могли да бждатъ пренесени на кръстосвача, тъй като се намирили на дъното на товарнитѣ помѣщения, затрупани отъ другитѣ товари.

На 25 февруари билъ потопенъ последниятъ презъ време на първиятъ походъ английски търговски корабъ „Саксонския Принцъ“, който превозвалъ твърде цененъ товаръ отъ памукъ и стомана, предназначенъ за Англия.

Всѣки отъ обслугата на нѣмския спомагател. кръстосвачъ, билъ обхванатъ отъ непреодолимото желание за по-скорошното завръщане въ ти-

хото пристанище на отечеството и всѣки си задавалъ мълкомъ въпросъ: Дали ще се успѣе?

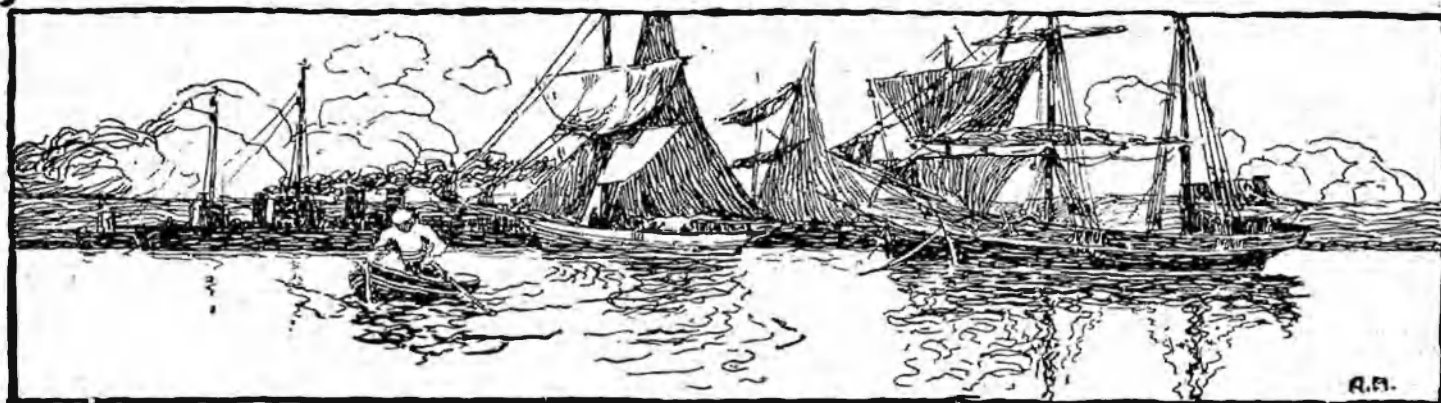
Въ началото на мартъ главниятъ механикъ на „Мъове“ доложилъ на командира, че поради продължителната и усилена денонощна работа, два отъ парнитѣ котли били повредени и пропускали вода. Повредата следвало да бжде веднага отстранена. Огънятъ подъ двата котела билъ изгасенъ и техническата обслуга на кораба започнала бързата поправка на котлитѣ. Следствие на това кръстосвачтъ, вмѣсто съ скоростъ 15, започналъ да се движи съ 8 мили, което обстоятелство наложило корабтъ да съкрати своя път и стеснявайки обхождането на Англия, да се насочи и премине между Исландия и островитѣ Фарьоръ.

Следъ тридневна усилена работа повредата била отстранена и „Мъове“, движейки се съ пълна скоростъ се отправилъ на изтокъ за пробивъ на английската блокада въ Северното море.

На трети срещу четвърти мартъ кръстосвачтъ успѣлъ благополучно да навлѣзе въ водитѣ на Нѣмския заливъ и размѣняйки привѣтствени сигнали съ срещнатитѣ бойни единици на германския флотъ, спусналъ котва въ родното пристанище, гдето билъ посрещнатъ твърде радушно отъ голѣмото множество посрещачи, дошли да приветствуватъ храбритѣ нѣмски моряци.

Така, спомагателниятъ кръстосвачъ „Мъове“ успѣшно завършилъ първото си бойно плаване изъ необятнитѣ води на Атлантически океанъ, гдето водилъ резултатна корсарска война.

Следъ необходимата отмора на обслугата, презъ юли 1916 година „Мъове“ наново се впуска въ продължителната корсарска война и отбелязва нови постижения и нови подвизи на нѣмскитѣ моряци. Относно вториятъ походъ на нѣмския спомагателенъ кръстосвачъ „Мъове“ ще бжде дадено кратко описание въ следващитѣ броеве на вестника.





МОРСКИ ВЕСТИ

„Нѣмското злато“

(Продължение от брой 136)

Още въ римско време, жълтиятъ германски кехлибаръ се ценялъ почти равностойно съ златото.

Въ древния Китай, високопоставенитѣ китайски мандарини, въ знакъ на своето достоинство носели тежъкѣ накитѣ отъ различно обагренни едри кехлибарови зърна. Негритѣ въ Суданъ предлагали почти цѣлото си състояние, за да се сдобиятъ съ голѣми златожълти кораловидни кехлибарови късове.

Съгласно изискванията на Мохамедовото учение, дори и сега молитвенитѣ броеници на мохамеданитѣ се изработватъ отъ кехлибарови зърна.

Съществувачитѣ въ настоящо време многобройни сбирки отъ накити и пр. установяватъ, че презъ 17 и 18 столѣтия, мнозина владѣтели, като Петъръ Велики, Людви́къ XIV и Великия Корфюрстъ била голѣми любители на кехлибаровитѣ украшения.

Известно е, че германскиятъ императоръ Фридрихъ Вилхелмъ I подарилъ на руския царъ пълна мобилировка за работната му стая, искусно съградена изключително отъ кехлибаръ, която и до днесъ се намира въ Ленинградъ и показва на каква висота било нѣмското искусство въ обработката на кехлибара.

Францускиятъ кралски дворъ получилъ отъ Фридрихъ Велики подаръкъ, състоящъ се отъ огромно стенно огледало съ изящна кехлибарова рамка.

Отбелязанитѣ нѣколко примѣра установяватъ степента на обработваемостта на кехлибара презъ Сръднитѣ вѣкове и неговото голѣмо стопанско значение.

Относно произхода на кехлибара, човѣчеството дълго време било въ неизвестностъ. Поради електромагнитното свойство на кехлибара, мнозина му предписвали свѣрхестествена сила и го използвали за предпазване отъ различни заразителни болести.

Въ сръднитѣ вѣкове кехлибаровиятъ прахъ се използвалъ за лекуването на чумата. Известно е, че въ съществуващия разговоренъ речникъ отъ 1822 год. били отбелязани 210 случая на употребата на кехлибара за лекуването на различнитѣ болѣсти, отъ тифуса, до туберкулозата и подагратъ.

Тѣй като въ кехлибарѣтъ били открити следи отъ борови игли,

цвѣтове отъ финикови палми, канелови дървета, разни насекоми, дори и китови жбѣ; предполага се, че „нѣмското злато“ произхожда следствие бавното тлѣене на затрупанитѣ подъ земнитѣ пластове смолисти гори, различни животни и насекоми, което съ положителностъ било доказано отъ изследователитѣ презъ втората половина на миналото столѣтие.

Предполага се, че въ предисторическитѣ времена, областта на сегашна Германия, Скандинавскиятъ полуостровъ и прибрѣжитѣ на Балтийско море страни били обрасли съ буйни вѣковни палмови, борови, акациеви и лаврови гори, които сж расли тамъ следствие благоприятната температура, надвишаваша сегашната такава сръдно съ 10° до 12°.

Поради срутване и размѣстване на земнитѣ пластове, тия вѣковни гори останали затрупани дълбоко подъ земята и на морското дъно, покрити съ пѣськъ и глина. Следъ повече отъ двадесетъ и петъ милиона години, тия напластявания отдѣлили особенъ видъ смолисти остатѣци, които образували кехлибара.

Въ миналия брой на вестника се отбеляза мѣстото гдето последниятъ се добива. Годишниятъ добивъ на кехлибара възлиза на 30,000 до 50,000 кгр.

Естествено, че за извличане отъ недрата на земята на „Нѣмското злато“ сжществуватъ необходимитѣ съоръжения, землегребачки, прибори за промиване на прѣстѣта и пр.

Годишно се преобрѣшатъ около два милиона кубически метра земя, отъ която чрезъ промиване се получава въ по-вечето случаи свѣршено чистъ кехлибаръ.

Отъ всѣки кубически метъръ прѣстѣ се добива 1½ до 2 кгр. кехлибаръ, който, за получаването на съответнитѣ форми на различнитѣ украшения, зрънца, прѣстени и пр., се нуждае отъ съответната преработка. Последната се извършва въ нарочнитѣ работилници въ Кьонигсбергъ и Данцигъ, гдето работятъ около 5,000 работника.

За получаване на необходимитѣ форми, кехлибарѣтъ слабо се нагрѣва, боядисва въ различни цвѣтове, и въ полуразтопено състояние се подлага на пресуване и раздробяване отъ съответнитѣ машини.

Преди Свѣтствената война 95% отъ добигатъ на „Нѣмското злато“ се изнасялъ на чуждостранитѣ пазари. Презъ 1934 год., за нуждитѣ на

зимната помощна акция въ Германия били изработени 12 милиона разни кехлибарови значки.

Освенъ отъ земнитѣ пластове, нуждающи се отъ промиване и пр., кехлибарѣтъ, както се отбеляза въ миналия брой, се извлича направо и въ готовъ видъ изъ крайбрѣжитѣ води на Балтийско море.

Знайно е, че морето е неизчерпаемъ източникъ на несмѣтни богатства, а Болтиското море, освенъ другитѣ богатства които съхранява, стократно възнеграждава трудѣтъ и усилията на крайбрѣжито население, занимаващо се съ търсене и намиране въ неговитѣ води на „Нѣмското злато“.

Разпредѣление на турскитѣ търговски кораби

По отношение постройката на нови търговски кораби или купуването на такива отъ други държави, били изработени и установени съответнитѣ нарочни правила споредъ които, търговскитѣ кораби, плаващи подъ турско знаме били разпредѣлени и включени въ четири вида, както следва:

Видъ А:

Най-малко водоизмѣстване 3,500 бр. р. тона; Продължителностъ на службата: не по голѣма отъ 15 години, като се счита за начало първото пробно плаване;

Скоростъ: Най-малка 14 мили; Двигатели съ вжглишно гориво (съ изключение на корабитѣ цистерни).

Всички снабдени съ радиостанции.

Видъ Б:

Водоизмѣстване: Най-малко 2,000 бр. р. тона; Не по стари отъ 15 години и развиващи скоростъ 12 мили. Останалитѣ изисквания, сжщо както корабитѣ отъ вида „А“.

Видъ В:

Най-малко водоизмѣстване 400 бр. р. тона; Продължителностъ на службата: не по-голъма отъ 15 години. Най-малка скоростъ 10 мили. Могатъ да не бждатъ снабдени съ радиостанции.

Видъ Г:

Въ тоя видъ се включватъ всички новостроящи се кораби разпредѣлени споредъ размѣритѣ си въ отбелязанитѣ видове отъ „А“ до „В“. Скоростъта на тия кораби, не трѣбва да бжде по-малка отъ 12 мили. Изключения сж възможни само за корабитѣ, които обслужватъ съобщението въ Златния рсгъ и могатъ да притежаватъ скоростъ 9 мили.

Търговският флот на Испания

Преди избухването на Гражданската война, Испания притежавала разни търговски кораби съ общо водоизмѣстване около един милион бр. р. тона. Поради разрушителните действия презъ тази война, почти половината отъ търговския флотъ билъ унищоженъ. Въ тая загуба се включвагъ и около 200,000 бр. р. тона кораби — систерни за пренасяне на течно гориво.

Испанското правителство полага голѣми грижи и подпомага различните корабоплавателни дружества за бързото възстановяване и увеличаване състава на търговския флотъ. За цѣльта, известно е, че корабоплавателното сдружение „Ибарра“ се намира въ преговори за купуването на американските пѣтнически кораби „Президентъ Вилсонъ“ и „Президентъ Линколнъ“, и двата съ водоизмѣстване по 20,000 бр. р. тона.

Така сѣщо, веднага съ възстановяването на разрушените корабостроителници, ще започне усилената постройка на кораби — систерни за течно гориво.

—Корабоплавателното сдружение „Компания Медитеранея“ открило ново пѣтническо сѣобщение между Сръдиземно море и устието на Ла Плата, което ще бжде обслужвано отъ тритѣ моторни кораба „Киудатъ де Севилия“, „Домине“ и „Вила де Мадритъ“. Корабите ще обслужвагъ морския пѣтъ отъ Генуа, презъ Барселона—Кадиксъ—Тенерифа—Сантосъ—Монтевидео за Буеносъ Аиресъ и обратно. Първиятъ вече корабъ, притежаващъ водоизмѣстване 9,500 тона и скоростъ 16 мили, отпѣтувалъ вече съ 237 души пѣтници.

Нови италиански риболовни кораби

Въ корабостроителницата Риве Тригозо е спуснатъ на вода първиятъ рибарски корабъ за риболовното сдружение „Компания Генерал Гранде Песка“ наричано „Генепеска“. Корѣбтъ носи наименованието „Генепеска I“ и притежава следните данни: Водоизмѣстване 1600 бр. р. тона, дължина 77'2 и широ-

чина 12'2 метра, развива най-голяма скоростъ 13'5 мили. Снабденъ е съ моторенъ двигателъ съ мощностъ 1400 к. с. Притежава съоръжения за замръзване на уловената риба. Обслужва се отъ 60 човѣка.

Корабътъ е предназначенъ за риболовстване въ северните морста, предимно въ водния районъ около Исландия, въ която областъ италианското риболовство тепърва ще бжде разширено.

Съ постройката и на други кораби отъ сѣщия видъ, пригодени за дълги пѣтувания, безъ необходимостта да посещаватъ морските бази въ северните страни, Италия смѣта да бжде независима по отношение вноса на риба отъ другите страни.

Увеличение на британските търговски кораби

Поради загубата на множество търговски кораби, Англия била принудена, да закупи голѣмъ брой други такива отъ неутралните страни.

Водените поради тоя случай въ последно време преговори съ разни американски корабоплавателни сдружения завършили успѣшно, като Англия получила възможността да увеличи своя търговски флотъ съ закупването на значителенъ брой, макаръ и твърде стари американски търговски кораби, притежаващи водоизмѣстване отъ седемъ до осемъ хиляди бр. р. тона.

Продажната цена на всѣки тонъ била установена на 45—50 долара, а стойността на всѣки такъвъ отъ новостроящите се нови кораби въ Англия възлизала на 63 долара.

Независимо отъ голѣмата покупка на готови кораби, въ разните английски корабостроителници се намиратъ въ усилената постройка нови водоиз-

ходимите значителни количества желязни руди и др. материали.

За прекъсването на тоя важенъ морски пѣтъ и поддържането на надеждна морска и економическа блокада около Германия, Англия бѣше принудена да постави съответните минни прегради, чрезъ които считае да преустанови съвършено подвоза на първичните материали за своя противникъ.

Последвалата свѣтквична противобѣрка на Германия е известна. Последната, чрезъ завземане на Дания и Норвегия нанесе твърде чувствителенъ противоударъ на Англия, защото на свой редъ прекъсна скандинавския пѣтъ, чрезъ които самата Британска империя внасяше разни вносни стоки отъ Дания и Скандинавските държави.

Споредъ сѣществуващите данни, помѣстени въ чуждестранния печатъ се установява, че поради това завоюване на Скандинавските страни, Англия се лишила отъ значителна част на вноса отъ разни хранителни припаси и първични материали: Чисто масло, яйца, сланина и разни мазнини, риба, руди, дървенъ строителенъ материалъ и хартия.

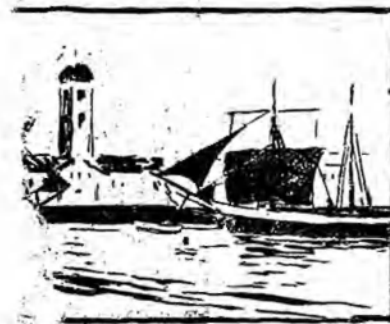
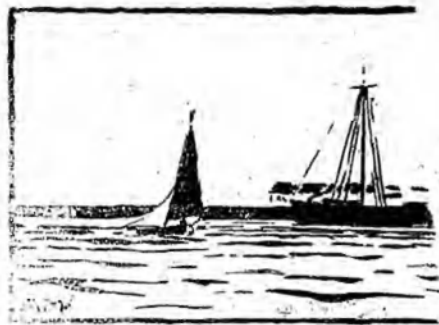
Вносътъ на Англия отъ Дания и Скандинавските държави на отбелязаните хранителни припаси и др. материали се изразява процентно както следва.

Масло 25%; Яйца 38%; Сланина и мазнини 54%; Риба (прѣсна, солена, замразена или сушена) 65%; Руди 25%; Дървенъ строителенъ материалъ 70%; Хартия 45—50%.

Презъ 1933 год. почти 64'5% отъ цѣлия износъ на Дания билъ предназначенъ за Англия.

Миналата година Англия внесла отъ Дания, Норвегия и Швеция разни вносни стоки възлизащи на обща стойностъ приблизително 57'75 милиарда лева.

Чрезъ прекъсването на скандинавския морски пѣтъ Англия почувствували голѣми трудности при доставката на дървения строителенъ материалъ, тъй като известно е, че оследия е твърде обемистъ и заанжирва голѣмъ брой търговски кораби така необходим за извършване на търговското сѣобщение на Англия съ другите страни.



СВЕДЕНИЯ ЗА ЧУЖДИТЪ ФЛОТИ

Франция

— На 6 мартъ н. г. билъ спуснатъ на вода новостроящиятъ се линейенъ корабъ „Жанъ Бартъ“, който принадлежи къмъ вида на лин. корабъ „Ришелио“.

„Жанъ Бартъ“ притежава следнитъ данни: Водоизмѣстване 35,000 тона, скоростъ 30 до 32 мили и въоръжение: осемъ 381 мм. орждия, поставени по четири въ артилерийски кули, петнадесетъ 152 мм.— по три въ кула, осемъ 37 мм. орждия и голѣмъ брой 13.2 мм. картечници.

Общата тежестъ на броневата защита възлиза на 15,000 тона и съставлява 40% отъ общото водоизмѣстване на кораба. Последниятъ ще притежава двигатели съ мощностъ 155,000 к. с. и обслуга 1,500 човѣка.

Въ сжщиятъ день на спущането на „Жанъ Бартъ“ билъ заложенъ въ постройка четвъртиятъ 35,000 тоненъ линейенъ корабъ „Гасконъ“. Третиятъ подобенъ — „Клемансо“ е заложенъ въ постройка на 17 януари 1939 год., и ще бжде окончателно завършенъ презъ 1942 год.

— Споредъ даденитъ отъ чуждестранния печатъ сведения, презъ 1940 год. ще бждатъ напълно завършени и ще влѣзатъ въ строя следнитъ новопостроени кораби: Линейниятъ корабъ „Ришелио“, четири изстрѣбителъ съ водоизмѣстване по 1772 тона, два подводника, две канонерки по 2,000 тона, дванадесетъ миночистача по 630 и 647 тона, осемнадесетъ преследвачи на подводници съ водоизмѣстване по 120, съответно 125 тона; шестъ торпедни лодки съ водоизмѣстване по 28 тона; три кораба — цистерни за течено гориво съ водоизмѣстване по 4,220 тона и единъ корабъ — мишана.

Следователно, презъ настоящата година състава на французския флотъ ще бжде увеличенъ съ 49 кораба; съ общо водоизмѣстване 73,039 т.

Личниятъ съставъ на французски флотъ ще бжде увеличенъ на 107,850 човѣка отъ които: офицери 5,000 подофицери 17,850 и моряци 85,000.

Италия.

При извършенитъ въ последно време многократни изпитания отъ сно гмуркането на дълбочина, подводникътъ „Мичеле Бизнчи“ успѣ да се походи и достигне на 115 м. подъ водната повърхностъ. Такащо и подводникътъ „Тиранти“ спокойно слѣзалъ на 110 м. подъ водата. И двата подводника успѣ приключили пробнитъ изпитания се оказали напълно способни годни да издържатъ голѣмото нѣгане на воднитъ пластове, въ ващо се съответно на 115 и 117 м. на кв. метъръ или на 115 атмосфери.

Америка.

Въ началото на априлъ н. г. въ изпълнение на предназначената задача „Флотскиятъ проблемъ 21“, започнали голѣмитъ морски маневри край западнитъ брѣгове на Америка. Въ маневритъ взели участие 130 различни бойни корабъ, 350 самолети, 2,500 офицери и 40,000 подофицери и моряци.

Главната задача на маневритъ се състояла въ изпитание на съпротивителната сила и възможностъ на укрепления тригълникъ Уналаска — Харборъ — Панама. За целта, взелитъ участие въ маневритъ сили били раздѣлени на отбранителенъ флотъ, подъ командването на адмиралъ Стиндеръ, и нападателни корабни сили, подъ водачеството на вице адмиралъ Андрию. Ржководителъ на маневритъ билъ началникъ флота адмиралъ Ричардсонъ.

Първата частъ на маневритъ за вършили на 24 априлъ съ почивка на силитъ около Хавайскитъ острови. Втората частъ ще бжде завършена въ края на май.

Маневритъ се извършватъ подъ знака на възможната тайна, поради което дописницитъ на вестницитъ и печата не сж допуснати да взематъ участие и присѣстватъ на бойнитъ упражнения. За сега не сж отбѣлявани и не е дадена гласностъ относно полученитъ отъ морскитъ маневри постижения.

Известно е, че по сила и по отношение броя на бойнитъ единици, американскитъ морски сили съперничатъ съ тия на Англия и Япония.

Въ следващата таблица е отбелязано състоянието на американския флотъ въ началото на 1940 г.

вижда се обслугитъ за американскитъ бойни единици да бждатъ увеличени на 150,250 души.

Югославия.

Известно е, че поради силна буря, изстрѣбителътъ „Любляна“ на 24 януари н. г. при влизането си въ пристанището на Шибеникъ се ударилъ въ подводна скала, намираща се въ канала Света Ана и следствие получената пробойна съ дължина 20 метра, потъналъ следъ кратко време.

Обслугата, съ изключение на единъ морякъ била спасена.

Въ срѣдата на февруари усилено започнали необходимитъ работи по изваждане на изстрѣбителъ изъ морскитъ води и бързата му поправка, които били възложени на фирмата Тринковичъ. Предполага се, че въ течение на половинъ година, поправката ще бжде напълно завършена и изстрѣбителъ ще може напозо да влѣзе въ строя и състава на югославянския флотъ.

Турция.

Въ срѣдата на февруари н. г. новопостроениятъ подводникъ „Атилай“ е приключилъ напълно пробнитъ си плавания и влѣзълъ въ състава на турския флотъ.

Правителството одобрило плановетъ за изграждането на нова корабостроителница въ Златния рогъ, предназначена за пострѣйката предимно на търговски, пжтически и товаропжтически кораби.

За пострѣйката, рсято ще бжде завършена въ течение на три години сж отпуснати 2 милиона лири стерлинги.

Ромжния.

Въ корабостроителницитъ на Портсмутъ — Англия, на 16 февруари н. г. били спуснати на вода новопостроенитъ три торпедни лодки отъ вида „V“, предназначени за ромжния флотъ.

Лодкитъ носятъ наименованията Бифорулъ“, „Биелия“ и „Бертелъ“ и притежаватъ следнитъ данни: водоизмѣстване 35 тона, дължина 4 м., две 533 мм. торпедни трѣби, две противосамолѣтни картечници и съответни приспособления за хвърляне на водни бомби. Притежаватъ 3 мотора съ мощностъ по 1,100 конски сили, осигуряващи на торпеднитъ лодки скоростъ 45 мили (84 клм.). Обслужватъ се отъ 11 човѣка.

Въ края на февруари лодкитъ били напълно завършени и въ началото на мартъ отплували за Ромжния, минавайки презъ вътрешнитъ водни пжтища напѣко на Франция, до пристанището Марсилия.

Отъ това пристанище торпеднитъ лодки ще се отправятъ за Кюстенъ жа по дългиятъ пжтъ презъ Срѣдиземно море.

СТРАНИЦА ЗА МЛАДИТЪ

ХРИСТОФОРЪ КОЛУМБЪ

(Продължение отъ брой 136)

Действително, за голѣма почуда на слисанитѣ индийци, въ следниягъ мигъ затъмнението преминало и чистиятъ ликъ на луната отново свѣтналъ на ясното небе. Следъ тая хитростъ на мореплавателя туземцитѣ редовно снабдявали испанцитѣ съ храна.

**

Изпратенитѣ лодки съ Мендецъ и Фиеско, следъ преодоляването на редица опасности, благополучно успѣли да достигнатъ брѣговетѣ на островъ Еспаньола, обаче, презъ време на четириднешното усилено пжтешествие, хората били изложени на трудно поносими лишения и страдания, така щото Фиеско, въпрѣки инстойчивитѣ увещавания не можалъ да склони туземцитѣ да поематъ обратния пжтъ къмъ Ямайка.

Действително, лодките се движели подъ непоносимата горещина на тропическото слънце, отъ чийто палещи лъчи изморенитѣ и потънали въ потъ гребци не могли да се укрятъ. Водата за пиене била до капка присушена и за обслугата на подмятащите се отъ вълнитѣ лодки, настанали мжчителни часове на жажда, отъ която единъ туземецъ починалъ.

Часть отъ останалитѣ легнали безпомощни въ лодкитѣ и едва дишали отъ тежката задуха. На вториятъ день вечерята шепата смѣлчаци открили на хоризонта малкия островъ Наваза, гдето стигнали съ голѣми усилия едва при съзоряването на следния день.

Подкрѣпяйки изтощенитѣ си сили, привечеръ пжтешественицитѣ се отравили и достигнали на следния день югозападния брѣгъ на Еспаньола, гдето били посрещнати радушно отъ туземцитѣ.

Мендецъ отплувалъ съ лодка за Санто Доминго, обаче узналъ че управителтъ на Еспаньола се намира въ друго селище на острова. Слизайки на брѣга Мендецъ се отправилъ и стигналъ въ лагера на Овандо.

Последниятъ обаче, подъ разни причини умишлено забавилъ изпращането на кораби за спасяване на намиращитѣ се въ бедствено положение испанци, останали при Колумба.

Едва следъ осемъ месеца отъ деня, въ който Мендецъ и Фиеско отплували за Еспаньола, предъ входа на залива, въ който се намирали

корабитѣ на Колумба се явилъ и предпазливо приближилъ изпратенитѣ отъ управителтъ на Санто Доминго малъкъ корабъ, намиращъ се подъ водачеството на Диего Ескобару, по раншенъ заклетъ врагъ на великиятъ мореплавателъ.

Радостта на претърпялитѣ крушение испанци била голѣма, обаче скоро настъпило твърде горчиво разочерование. Отъ кораба се отдѣлила лодка, която се приближила и отъ нея подали на Колумба изпратеното отъ управителя на Еспаньола писмо, съ което Овандо съобщавалъ, че не разполагалъ въ това време съ по голѣми и подходящи кораби, чрезъ които да спаси обслугитѣ на Колумбовитѣ кораби, обаче, скоро се надявалъ да притежава такива и, следователно, мореплавателтъ трѣбвало да има необходимото търпение, за да дочака тѣхното пристигане.

Колумбъ веднага отговорилъ, че напълно се осланя на даденото отъ Овандо обещание да спаси испанцитѣ, които търпеливо ще очакватъ спасителнитѣ кораби.

Лодката се върнала обратно на кораба, който бързо изчезналъ въ настъпващата нощна тъмнина. Колумбъ билъ увѣренъ, че изпратенитѣ отъ управителя на колонията корабъ ималъ задачата да установи, дали мореплавателтъ и неговитѣ хора сж още живи.

Ново настъпили дълги и мжчителни дни на очакване.

Воденитѣ отъ Поррасъ бунтовници, следъ продължително скитане изъ островъ Ямайка, съзнавайки своето безизходно положение и примирени напълно, се завърнали обратно при Колумба на 20 мартъ 1504 год., молейки за пощада.

Най подиръ, презъ втората половина на юни настъпило дълго очакването за измжченитѣ испанци спасение. Въ залива пристигнали и застанали на котва, командванитѣ отъ Мендецъ два кораба.

Следъ съответнитѣ приготовления, на 28 юни 1504 год. корабитѣ отплували и Колумбъ съ радостъ напустналъ мѣстото, гдето преживялъ толкова лишения и горчивини.

Следъ четири години, по нареждането на Колумбовия синъ Диего, на сжщото мѣсто билъ съграденъ града Севилия Нуева (Нова Севилия), който въ последствие получилъ на-

именованието Севилия д, Оро (Златна Севилия).

На 3 августъ двата кораба достигнали малкия островъ Беата, намиращъ се на половината пжтъ за Еспаньола, гдето се закотвили. Колумбъ изпратилъ писмо до Овандо, отъ когото поискалъ разрешение да посети Еспаньола.

На 15 августъ 1504 год. Колумбъ пристаналъ въ Санто Доминго гдето билъ посрещнатъ твърде съчувствено отъ населението и приетъ като гостъ на Овандо.

Мореплавателтъ използвалъ пребиваването си въ Еспаньола, за да уреди своитѣ финансови въпроси. Съ събранитѣ парични суми той заплатилъ направенитѣ разходи относно изпратенитѣ за спасението му отъ Ямайка кораби.

На 12 септември 1504 год. Колумбъ отплувалъ съ два кораба обратно за Испания.

Едва корабитѣ излѣзли въ открито море, връхлетяла стихийна буря, която счупила стожера на адмиралския корабъ. Мореплавателтъ се прехвърлил на другия корабъ съ който продължилъ плаването къмъ Родината.

Малкиятъ корабъ, носенъ отъ вѣтра по необятнитѣ води на океана, подмѣтанъ отъ грамаднитѣ вълни, издържалъ продължителни бури и посрѣдъ многобройни опасности и незгоди успѣлъ най подиръ благополучно да достигне пристанището на Санъ Люкаръ на 7 ноември 1504 година.

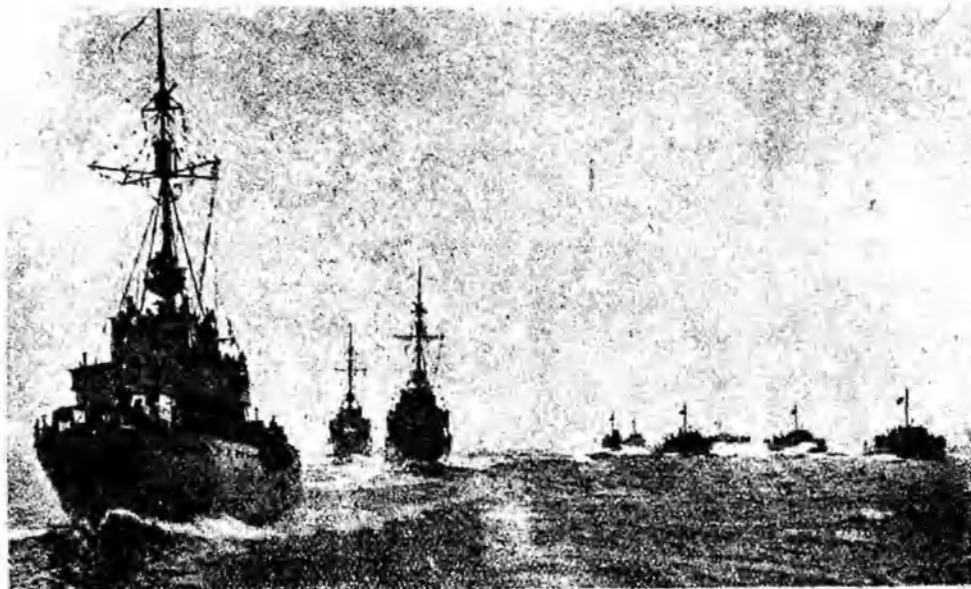
Последнитѣ години на Колумба.

Следъ две и половина годишно отсъствие, Колумбъ отново се завърналъ въ Испания. Боленъ и силно изтощенъ, той почувствалъ необходимостта отъ спокойствие и пълна отмора, за намирането на които мореплавателтъ се отправилъ за Севилия, гдето останалъ до месецъ май 1505 год.

Презъ време пребиваването си въ тоя градъ Колумбъ написалъ редици писма до своя синъ Диего, часть отъ които били запазени следъ неговата смъртъ. Тия писма установяватъ душевното състояние, въ което великиятъ мореплавателъ се намиралъ въ последнитѣ години на своето сжествуване.

(следва)

Куюджуклиевъ



Група миночистачи, които се отправят за почистване отъ неприятелски мини водния районъ пречъ собственитѣ орѣгуве.

ТОТЮ & ВАСИЛЪ ПАРАШКЕВОВИ—ГАБРОВО

—Телефонъ 218 Представителство — Търговия. 1

Държатъ винаги на складъ въ неограничено количество германскитѣ препарати:

1. Шлифпаста „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.

Въздухоопрѣснителни инсталации и хладилни инсталации.