

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЕ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

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

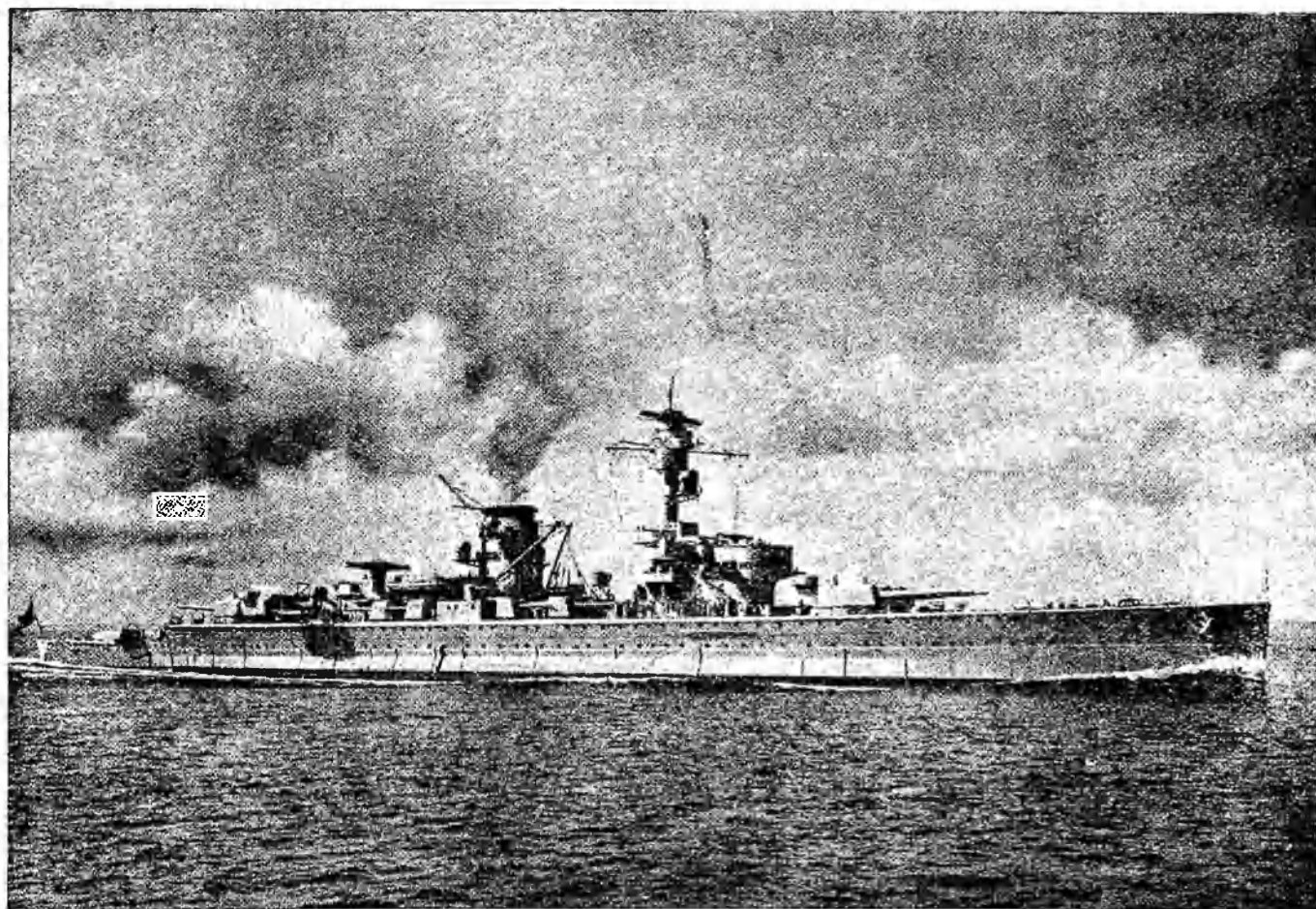
ДРУСЕМНИКЪ ЗА МОРСКА ПРОСВЪТЪ И ОБНОВА
ДЪКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Годиш VII.

Варна 1. май 1941 год.

Брой 156.

НЕ ЧАКАЙ ДА СЪЗДАВАШЪ ФЛОТЪ КОГАТО, ТЕ НАПАДНАТЪ,
ЗАЩОТО НЕ СЕ КОПАЕ КЛАДЕНЕЦЪ, КОГАТО ОЖЕДНЪЕШЪ.



НЪМСКИ ТЕЖЪКЪ КРЪСТОСВАЧЪ



— На 2 април 1915 год. потънал действащият въ Северно море германски подводник „У 37“. Причината за потъването не била известна.

— На 3 април 1915 година турският флот се появил предъ руското крайбрежие и въ водния районъ около Одеса завързалъ сражение съ руските бойни кораби. Два търговски кораба били потопени, а множество други тежко засегнати.

Презъ време на сражението турският кръстосвач „Меджидие“ се взривалъ на заградна мина и потъналъ. Обслужката била спасена отъ другитъ турски кораби.

— На 5 април 1915 год., нѣмскиятъ торпедоносецъ „Г 57“ се взривалъ на мина и потъналъ.

— На 5 април 1915 г. една ескадра френски бойни кораби обстрелвала съ своята артилерия турското пристанище въ Бѣло море — Смирна.

— Презъ време на миналата Свѣтова война, множество нѣмски помагателни кръстосвачи водили успѣшна корсарска война изъ делечнитъ океани и морета. Единъ отъ тия корсарски кораби билъ и помагателниятъ кръстосвачъ „Кронпринцъ Вилхелмъ“, който действалъ предимно въ областта на северния Атлантически океанъ.

Презъ време на своята дейностъ кръстосвачътъ потопилъ 14 неприятелски търговски кораба съ общо водоизмѣстване 55,944 бр. р. тона.

Поради повреда въ машинитъ, намаляване на скоростта вследствие обрасване на подводната частъ, а главно поради заболяване на значителна частъ отъ обслужката, „Кронпринцъ Вилхелмъ“ билъ принуденъ да прекрати своята дейностъ и се прибере, на 11 април 1915 година въ американското пристанище Нопортъ, гдето билъ задържанъ. Презъ 1917 год., следъ влизането на Америка въ войната, спомаг. кръстосвачъ билъ плененъ отъ американцитъ.

— Презъ нощта на 12 срещу 13 април 1904 год, японски кораби успѣли да поставятъ минно заграждане предъ Владивостокъ.

Когато на следния день адмиралъ Макаровъ излѣзалъ съ шесть кораба въ открито море, за действие срещу японскитъ бойни кораби, неочаквано флотоводчаниятъ корабъ „Петропавловскъ“ се взривалъ на мина и въ продължение на нѣколко минути изчезналъ подъ водната повърхностъ, за едно съ адмиралъ Макаровъ и обслужката си отъ 631 души. Така сжщо и линейниятъ корабъ „Победа“ се натъкналъ на мина и получавайки тежки повреди

едва успѣлъ, влаченъ отъ другъ корабъ, да се прибере въ пристанището.

— На 15 април 1912 год. потъналъ въ Атлантически океанъ следствие сблъскването съ плаваща ледена планина, грамадниятъ английски презокеански корабъ „Титаникъ“. Корабътъ извършвалъ първото си пътуване до Америка. Съ „Титаникъ“ загинали множество пътници и моряци отъ обслужката му.

— На 15 април 1915 год. английскиятъ подводникъ „Е 45“ при опита си да премине презъ Дарданелитъ билъ тежко засегнатъ отъ турската брѣгова артилерия, поради което се изхвърлил на брѣга и билъ взриванъ отъ собствената си служба.

— На 16 април с. г. английски бойни кораби и самолети обстрелвали брѣговитъ укрепления на Дарданелитъ. Турската артилерия отговорила на бомбардировката и успѣла да свали два самолета, като засегнала тежко съ четири снарядни удари линейниятъ корабъ „Лордъ Нелсонъ“.

Сжщиятъ день турскиятъ торпедоносецъ „Тамуръ Хисаръ“ извършилъ набѣгъ въ Бѣло море и успѣлъ да потопи чрезъ торпеденъ ударъ, английскиятъ превозвачъ войски корабъ „Маниоу“. Поради преграждане пътя за обратното завръщане въ Дарданелитъ, торпедоносеца билъ принуденъ да засѣдне край островъ Хиосъ, гдето билъ взриванъ отъ своята служба.

— На 21 април 1917 год. една нѣмска флотилия изстрѣбители извършила набѣгъ къмъ водния пътъ край Дувъръ, гдето се срещнала и завързала ожесточено сражение съ английски изстрѣбители. Два отъ нѣмскитъ изстрѣбители: „Г 42“ и „Г 85“ били потопени.

— На 23 април 1918 год. презъ нощта, английски морски сили извършили действие срещу пристанището Зеибрюге въ Фландрия съ задача, чрезъ потопяване на стари кораби, да задрѣстятъ входоветъ на пристанището и попрѣчатъ на нѣмскитъ подводници, използващи Зеибрюге за упорно срѣдище, да излизатъ въ открито море. Англичанитъ действително успѣли да самотопятъ кръстосвачитъ „Thetis“, „Interprid“ и „Iphigenie“, като стоварили и въоръжени моряци на вълноломната стена, обаче задрѣстването не сполучило.

На 27 април 1916 год. презъ нощта австро-унгарскиятъ подводникъ „У 15“ атакувалъ и потопилъ францускиятъ брониранъ кръстосвачъ „Леонъ Гамбета“. Съ потъването на кораба загинали 742 души моряци.

— Презъ месецъ април 1916 год. действащитъ нѣмски подводници потопили всичко 96 неприятелски кораби съ общо водоизмѣстване 225,000 бр. р. тона. Презъ сжщото време загинали само три германски подводника.

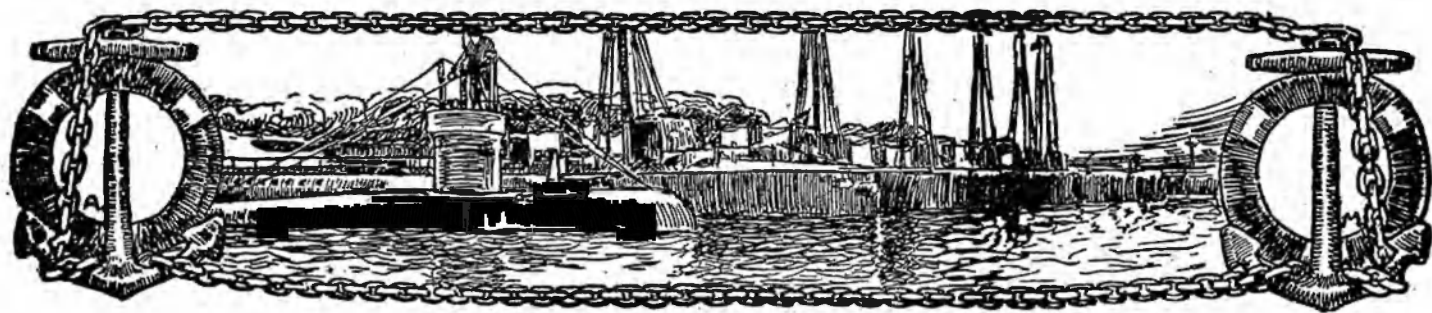


Уредничеството на вестника благодарно за следнитъ получени дарения:

1. Петко Гетовъ—Мездра . 200 лв.
2. Христо Ив. Миевски,
Морското уще—Варна 150 „
3. Братя Мл. Цвѣткови, Варна 60 „
4. Василь Бърневъ—София 60 „
5. Ник. Бръснаровъ—София 50 „
6. Павелъ А. Илиевъ, отъ
гр. София 50 „
7. Лазаръ М. Маноловъ,
гр. Дупница 50 „
8. Димитъръ Игнатовъ, отъ
гр. Кюстендилъ 40 „
9. Н. Ненковъ, с. Ново-Село 30 „
10. Х. Костовъ—Несебъръ . 30 „
11. Т. Михайловъ—Н. Загора 30 „
12. Михаилъ Вангеловъ,
гр. Горна Орѣховица . 30 „
13. Христо Петровъ—Варна 20 „
14. Стаменъ К. Стаменовъ,
с. Топлешъ, Габровско 20 „
15. Кирилъ А. Самоволски,
с. Граница, Кюстендилско 20 „
16. И. Жековъ, гара Самуилъ 20 „
17. Радка Узунова—Бургасъ 20 „
18. Димитъръ К. Тоневъ,
с. Новградецъ, Варненско 20 „
19. Стоянянъ Г. Гочевъ, отъ
с. Новградецъ, Варненско 20 „
20. Георги Н. Стояновъ, отъ
гр. Варна 20 „
21. Поклоникъ Ив. К. Гочевъ,
с. Новградецъ, Варненско 20 „
22. Димитъръ Зл. Чобановъ,
с. Новградецъ, Варненско 20 „
23. Колю Гинзовъ Т. П. Ст.,
гр. Новградецъ 20 „
24. Димитъръ А. Вълчевъ,
отъ гр. София 15 „
25. Тодоръ Янковъ, с. Марково,
Варненско 15 „
26. Недѣлчо А. Самоволски,
с. Граница, Кюстендилско 15 „
27. Атанасъ Н. Георгиевъ,
отъ гр. Айтосъ 15 „
28. Христо Н. Гърдевъ, отъ
гр. Ямболъ 15 „
29. Божилъ К. Савовъ, отъ
гр. Шуменъ 10 „
30. Н. Рачевъ—Варна . . . 10 „
31. Ст. Петровъ—Шуменъ . 10 „
32. Д. Кузовъ—Варна . . . 10 „

(Следва)

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



КЪМЪ БЪЛО МОРЕ

Много пжти синове-тѣ на българската земя сж били невинно осжждани отъ враговетѣ за водената на-стойчива борба относ-но осжществяване на народнитѣ въждедения и обединението на българския народъ.

Много пжти черната сѣнка на неправдата се надвесвала злокобно надъ българската земя и съставлявала действителна прѣчка за свободниятъ и всестра-ненъ развой на народ-ността целостъ.

Но, всѣкога, както въ миналото, така и следъ Ньойския диктатъ, българскиятъ народъ търпеливо е понасялъ тежеститѣ на несправедливо наложенитѣ му неправди.

Двадесетъ години изминаха откакто Ньойската присжда разпна българския народъ и го хвърли въ униже-ние и тежки изпитания.

Двадесетъ години изминаха откакто хра-бриятъ български на-родъ, обкржженъ отъ

подли врагове готови всѣки мигъ да го раз-кжсатъ и затриятъ отъ лицето на земята, по-несе тежкия кръстъ по трънливия пжтъ на свѣ-товната голгота.

Отчаянието не скова душитѣ, не сломи мо-щния борчески духъ на българския народъ, който, сплотенъ около своя любимъ Върхо-венъ Вождъ, и съ твър-дата вѣра за възтър-жествуване на правда-та, търпеливо зачака свѣтлото възкресение и пребждването на ху-бавата българска земя.

И дойде денътъ въ който държавниятъ ко-рабъ, направляванъ мъдро и съ вѣщина отъ царствената дѣсница на Държавния Глава пре-мина свѣтовнитѣ бури и далечъ отъ оганя на жестокия двубой, до-стигна спасителния брѣгъ на всестранны възходъ и преуспѣва-не на Родината.

Дойдесвѣтлиятъ бъл-гарски Великдень, въ който се осжществиха свещеннитѣ въждеде-

ния на българския на-родъ и изгрѣ свобода-та на Тракия, Македо-ния и Бѣломорието.

Като последица отъ великото търпение и твърдата вѣра въ мъ-дрото ржководство на любимия Върховенъ Вождъ, храбрата бъл-гарска войска навлѣзе въ предѣлитѣ на но-воосвободенитѣ земи, а моряцитѣ отъ родния флотъ заѣха Бѣломо-рието и застанаха като вѣрни стражи на но-витѣ китни брѣгове.

Наново гордиятъ по-гледъ на роднитѣ си-нове се отправи къмъ Бѣлото море на югъ, гдето се отвори широ-ко вратата на свѣтлото бждеше, преуспѣване-то и възхода на Оте-чеството.

Наново българскиятъ народъ получава своя естественъ излазъ на Бѣлото море, съставля-вашъ широкиятъ и свѣ-тълъ прозорецъ, презъ който ще грѣйне благо-датното слънце за въз-хода, процъвтвяването и величието на Родината.

СЪСТОЯНИЕТО НА АНГЛИЙСКИЯТЪ ТЪРГОВСКИ ФЛОТЪ

При обявяването на настоящата война през септември 1939 год., английският търговски флотъ разполагалъ съ годни за презморски превозъ кораби притежаващи общо водоизмѣстване 18,000,000 бр. р. тона. Въ броятъ на тия кораби не влизатъ рибарскитѣ, рѣчнитѣ и др. малки сѣдове безъ значение за далечинитѣ презморски превозъ.

Споредъ даденитѣ отъ бившия английски воененъ министъръ Хоръ Белиша сведения, Англия получила отъ своитѣ бивши съюзници, търговски кораби съ общо водоизмѣстване 6,500,000 тона, като закупила: отъ Съединенитѣ Щати 600,000 и отъ неутралнитѣ страни 250,000 бр. р. тона твърде застарѣли кораби.

Освенъ тия кораби, споредъ твърде надутитѣ сведения на Хоръ Белиша, Англия конфискувала следъ капитулацията на Франция 750,000 тона французски търговски кораби и задържала около 350,000 тона датски кораби.

До 15 мартъ 1941 год. английскигѣ корабостроителници построили кораби съ общо водоизмѣстване 950,000 бр. р. тона. Или общо, споредъ официалнитѣ английски сведения, въ първитѣ месеци на войната, Англия разполагала съ търговски флотъ, възлизащъ на около 27,000,000 бр. р. тона.

Споредъ извършенитѣ обаче, отъ нѣкои германски морски специалисти подробни изследвания било установено, че даденитѣ отъ английския воененъ министъръ сведения относно тонажата на британския търговски флотъ били преувеличени и следвало да бждатъ намалени най-малко съ 1,500,000 бруто рег. тона. Следователно, водоизмѣстването на английскиятъ търговски флотъ трѣбвало да възлиза на най-много на 25,500,000 бр. р. тона, въпрѣки, че и тая цифра се считала за значително преувеличена.

Отъ започването на военнитѣ действия на море, до 15 мартъ 1941 г., поради твърде резултатнитѣ действия на германскитѣ и италиански подводници, надводни кораби, въздушни сили, брѣговата артилерия и заграднитѣ мини, били потопени общо 9,750,000 тона неприятелски търговски кораби: английски и такива пжтущащи за смѣтка на Англия.

За сжщото време, други 3,500,000 бр. р. тона кораби били тежко повредени, отъ които най-малко 500,000 тона въ такова състояние, че имали нужда отъ продължителна и основна поправка въ доковетѣ и корабостроителницитѣ, поради което, за продължително време трѣбвало да се считатъ сжщо за загубени и неизползваеми за корабоплаването. Поради това, общитѣ загуби на ан-

глийския търговски флотъ, заедно съ корабитѣ негодни за служба се изчисляватъ на 10,250,000 тона. Или общо, за отчетното време английскиятъ търговски флотъ билъ намаленъ съ 13,250,000 тона.

Общо, само 18 месеца отъ почването на войната, Англия разполагала вече съ търговски корабенъ съставъ отъ 12,250,000 бр. р. тона, отъ които около 2,800,000 тона кораби сж военизирани и се използватъ като спомагателни кръстосвачи, военни превозни кораби, болнични такива и пр. Следователно, въ началото на настоящата голѣма пролѣтна офанзива на силитѣ отъ остьта, трѣбва да се счита, че Англия разполага въ действителностъ съ 9,500,000 тона търговски кораби, които сж съвършено недостатѣчни за превоза на суровини, хранителни и бойни припаси, така необходими за самата Алглия.

Действително, въ полза на Англия трѣбва да се иматъ предвидъ и множеството неутрални кораби, които отъ алчността за голѣми печалби продължаватъ да пжтущатъ за нейна смѣтка. Освенъ това, Британската империя използва вече за свои цели въ Тихия океанъ предимно американски кораби, най-вече тия на Съединенитѣ Щати. Неотдавна дори бѣ подписана и съответната Англо-американска морска спогодба, съ която на американскитѣ корабоплавателни сдружения се отстъпва използването на английскитѣ морски пжтища въ Тихия океанъ, кждето 50 до 90% отъ британското корабоплаване се извършва вече съ американски кораби.

Въ сжщото време, когато германското морско и въздушно оржжия непрекъснато унищожаватъ различнитѣ британски плавателни сѣдове, прѣснати изъ пристанищата на свѣтовнитѣ морета, 237 английски корабостроителници, напргатъ последнитѣ си възможности за постройката на нови кораби, съ които да се попълнятъ непрестанно разтѣшитѣ загуби, обаче, оповестенитѣ отъ английското адмиралтейство постижения сж съвършено незадоволителни. Английскитѣ корабостроителници, изложени на твърде честитѣ нападения отъ германскитѣ въздушни сили, за 18 месеца следъ започване на войната, сж дали на британското търговско корабоплаване едва 950,000 бр. р. тона нови кораби.

За да се увеличи броятъ на новопостроенитѣ търговски кораби, Англия, използвайки опита на Съединенитѣ Щати отъ миналата Свѣтовна война, пристѣпила къмъ постройката на шаблонни, серийни кораби.

При постройката на последнитѣ, въ противоположностъ на обикновеннитѣ търговски кораби се използва обикновенна стомана, а не нарочна такава и не ниглно доброкачественни материали. Различнитѣ корабни части и машини се изработватъ на серии въ отдѣлни работилници, като корабостроителницитѣ, получавайки и използвайки тия части, сглобяватъ последнитѣ въ нови кораби, които, следъ окончателната имъ постройка и стѣкмяване, спущатъ на вода. Тоя начинъ на постройка обаче, не измѣня значително количественото производство, а влошава, безъ съмнение, качеството на самата постройка.

Споредъ сжществуващитѣ сведения, въ настоящо време, въ различнитѣ корабостроителници на Съединенитѣ Щати се намиратъ въ постройка 200 кораба съ общо водоизмѣстване около 1,600,000 тона, обаче тѣ едва ли ще могатъ да влѣзатъ въ строя преди 1942 год. Въ действителностъ, презъ 1940 год. американскитѣ корабостроителници сж спуснали на вода само 52 кораба съ общо водоизмѣстване 460,000 бр. р. тона, което се равнява на потопенитѣ отъ силитѣ на остьта кораби само за 15 дни. Поради това, като действителна помощъ на Англия отъ страна на Америка ще се счита, ако послѣдната даде за използване отъ своитѣ готови търговски кораби, но въ настояще време, когато и Съединенитѣ Щати чувстватъ голѣма нужда отъ наличието на презморски превозни срѣдства, надеждната помощъ по отношение на търговския флотъ остава твърде ограничена.

Едно тѣрде важно обстоятелство, което се отрази чувствително на английската презморска търговия, следъ намѣсата на Италия въ войната, е включването на Срѣдиземно море въ крѣга на итало-германската морска блокада, и което море, следъ появата на германскитѣ „шуки“ въ водитѣ на Близкия Изтокъ, се очерта като твърде опасна областъ за английското корабоплаване. Поради тая опасностъ британското адмиралтейство бѣ принудено да препорѣча на своитѣ кораби използването на морския пжтъ покрай Добра Надежда, минаващъ покрай брѣговетѣ на южна Африка.

Това заобикаляне предизвика увеличението почти съ 50% на необходимия корабенъ тонажъ за обслужване корабоплавателното съобщение на Англия съ пристанищата на Азия и Африка.

Пжтътъ, който сж принудени да следватъ корабитѣ които пренасятъ така нареченото „течно злато“ (петролътъ и течното гориво) отъ при-

станицата на Персийския залив за Англия е удължен 80%, а като се вземе под внимание, че отъ Азорските острови до Великобритания корабите, за своята сигурност ще трябва да се движат въ охранявани кервани, установява се, че водният път около Африка е почти два пъти по-дълъг отъ тоя презъ Сръдиземно море. Следователно, за да може да се пренесе сжиятъ теченъ товаръ отъ Персия до Англия, ще сж необходими двойно по-голямъ брой търговски кораби, обаче, установено е, че английските кораби, предназначени за превозъ на течни горива сж претърпели до сега загуба отъ 50%.

Освенъ голъмата загуба въ корабния тонажъ, която британскиятъ търговски флотъ претърпя отъ дей-

ствието на германските морски и въздушни сили, по настоящемъ английските отговорни морски кръгове сж твърде загрижени поради чувствителната загуба на хора и липсата на обслуги за корабите. Въпреки задържаните отъ Англия норвежки, холандски, белгийски, дански и др. търговски кораби, значителна частъ отъ последните въ настоящее време се намиратъ въ различни пристанища, неизползвани поради липсата на съответните обслуги, тъй като по-големата частъ отъ моряците на потопените десетъ милиона тона английски сждове, загинали заедно съ своите кораби. Въ настоящее време Англия, наредъ съ другите мъжнотии за притежанието на достатъченъ търговски

флотъ, изпитва и твърде чувствително липсата на моряци.

Ако се вземе предвидъ, че и въ бъдеще, тонажътъ на потопените английски кораби ще се запази като тоя на ежемесечните корабни загуби до сега, може да се заключи, че следъ две години на резултатни действия на море, Британската империя ще загуби почти цѣлиятъ си търговски флотъ, а въносътъ на суровини и др. материали, ще бжде сведенъ почти до нула.

Както английските, така и американските корабостроителници, не ще могатъ да построятъ достатъченъ брой търговски кораби, за да може Англия да продължи съпротивата си срещу все по-вече засилващата се германско-италианска морска блокада.

В. Вълчановъ

РАЗВИТИЕТО НА ГЕРМАНСКИЯТЪ ВОЕНЕНЪ ФЛОТЪ

Преди стотина години, нито Германия, нито малките нѣмски държавици около нея сж притежавали воененъ флотъ. Старанията на Великиятъ Курфюрстъ отъ Бранденбургъ презъ 17 столѣтието да спечели влияние по моретата, останали само една случка безъ последиствие въ историята. Къмъ сръдната на 19 вѣкъ Прусия създаде подходяща военна закрила за търговския си флотъ, който точно тогава билъ въ възходъ. Презъ 1871 год. прускиятъ флотъ се оформилъ като нѣмски такъвъ, а въ времето на кайзеръ Вилхелмъ II билъ построенъ и подготвенъ единъ съвремененъ воененъ флотъ.

Презъ Свѣтовната война германскиятъ флотъ издържа огненото си кръщение: при Скагеракъ той отне на английския флотъ известността на непобедима сила. По чуждите морета ескадрата на графъ Шле, „Емденъ“, „Карлсруе“, и спомаг. кръстосвачи „Мъове“ и „Волфъ“ извоюваха за нѣмския флотъ предъ целия свѣтъ името на една опасна, но рикарска военно-морска сила. Въ борбата срещу блокадата на изтощение, чрезъ която Англия искаше да смаже германския народъ до толкова, че дори този ударъ да се почувствува и отъ поколѣнията, нѣмските подводници нанесоха значителни загуби на английския воененъ и търговски флотъ.

Опасността отъ нѣмския флотъ била толкова голѣма, че той билъ приаманъ въ клопката при Скапа-Флоу, отъ която се освободилъ по собственъ починъ на 19 юни 1919 год.

Както изглежда, въ Англия сж мислили, че е невъзможно Германия, въ течението на четири години, отъ момента на полученото право за свободното си въоръжение, да създаде една войска и флотъ, които да се равняватъ на тѣзи на великите сили. Обаче, Англия предполагала най-вече, че приравняването на германския воененъ флотъ съ този

на великите сили е съвсемъ невъзможно, тъй като построяването на съвременни кораби изисква твърде продължително време.

Германскиятъ флотъ презъ 1939 г. съставлявалъ само една седма частъ отъ британските морски сили, обаче бойната стойностъ на германските военни кораби, поради поуките отъ Свѣтовната война, най-вече по отношение на техническите снаражения на кораба, съвършенната подготовка на обслугата и съсръдоточение на главното ръководство и командване, била значително повишена.

Ето защо, въ британското морско военно командване настъпи голѣмо разочарование, когато въ настоящата война германските подводници, изстрѣбители и самолети, водейки борбата въ английски води постигнаха толкова голѣми успѣхи.

Това разочарование предизвика Англия да изработи новъ планъ за действие, да насили Норвегия и си осигури шведските руди, знаейки много добре, че германското военно стопанство се нуждае отъ тѣхъ. Главнокомандващиятъ германски морски сили, адмиралъ Редеръ, очаквайки появяването на тази опасностъ билъ готовъ да хвърли цѣлиятъ боенъ флотъ въ действие за предотвратяването на този английски планъ. Въ началото на априлъ 1940 година, когато вече нѣмало съмнение, че англо-френската войска била готова да окупира Норвегия, Германия предприе едно много рисковано и незапомнено до сега въ историята действие, а именно, да пренесе, при наличието на много по-слабъ воененъ флотъ и въ непосредствената близостъ на тежките неприятелски бойни единици, различни части отъ германските войски и ги стовари въ петте главни пристанища на Норвегия. Това опасно действие, въпреки всичко успѣ и английскиятъ планъ пропадна; дори нѣщо по-вече: приливътъ на су-

рови материали като дърва, руди както и хранителни припаси отъ Норвегия и другите скандинавски държави за Англия напълно бѣ преустановенъ. Обръчътъ на английската блокада бѣ пробитъ на северъ.

Следъ като този обръчъ съпрезема на северна Франция, бѣ пробитъ и на югъ, последва като отговоръ срещу блокадата на изтощаване, ударътъ на германския флотъ и въздухоплаване.

Докато английската блокада на изтощаване се провали въ Норвегия и въ Франция, блокирането на самите британски острови чрезъ германския флотъ се проведе още по-силно и много по-чувствително и действително стана застрашително за съществуването на Англия. Не обръщайки внимание на огромното надмощие на Англия въ числеността на бойните кораби, значително по-малобройниятъ германски флотъ отне на Англия свободата на търгуване по всички морета, които се намиратъ въ обсега на военните действия. Английскиятъ флотъ, който има за задача да води отбраната на главното полесражение намиращо се около Англия, а сжшо така и на второто важно поле на действие: Сръдиземно море, обеспокояванъ по всичките океани отъ германските морски и въздушни сили, се намира сега въ процесъ на разлагане, тъй като трябва всжде да оставя отдѣлни бойни единици, които да бранятъ интересите на Британската империя.

Германскиятъ флотъ, който отъ 1914 до 1939 година бѣ поставенъ отъ самата Англия, въ такова трудно и безсходно положение и който въ настоящата война нанесе тежки поражения на английската морска сила, не е съществувалъ дори преди сто години, а преди 40 години е заемалъ скромно, много скромно мѣсто между флотите на великите морски държави.



ВЕНФ-МОРСКА ИСТОРИЯ

ДЕЙСТВИЯТА НА СПОМАГАТЕЛНИЯ КЪСТОСВАЧЪ „ВОЛФЪ“

(Продължение отъ брой 155).

Въ настъпилата тъмнина блъскали вече свѣтлинитѣ на Капщатъ. Тъмната водна повърхностъ била гладка като огледало. Всички моряци се намирали по бойнитѣ си мѣста, готови за поставянето на минното заграждане.

Въ равни промеждутѣци отъ време, дъномѣрътъ се спущалъ въ тихитѣ води на океана за измѣрване на дълбочината. Скоро била измѣрена дълбочина 210 метра, позволяваща хвърлянето на минитѣ.

Многобройнитѣ свѣтлини на Капщатъ постепенно увеличавали своя блѣсъкъ. Така сѣщо и входнитѣ фарове на пристанището спокойно хвърляли своитѣ проблѣсъци надъ околнитѣ води. Неочаквано, отъ издадената частъ на вълнолома се появили снопове лъчи отъ прожекторъ, които, разкъсвайки нощната тъмнина, внимателно освѣтлявали водитѣ на океана. Следъ малко се появили лъчитѣ и на другъ прожекторъ. „Волфъ“ промѣнилъ посоката на движение за отдаличение отъ брѣга и започналъ да поставя минното заграждане.

Дълбочината на морското дъно била 180 метра. Последвала отсѣчена заповѣдъ и първата мина полетяла къмъ тихитѣ води и съ плясъкъ потънала въ морската бездна. Планомѣрно и спокойно били хвърлени въ водата и другитѣ мини. „Волфъ“ се движелъ съ лъкатушене по предначертания си пѣтъ, въпреки непрестанното освѣтляване отъ прожекторитѣ водитѣ на океана. Внезапно снопътъ лъчи на единъ отъ прожекторитѣ попадналъ върху нѣмския спом. кръстосвачъ. Палубата на кръстосвача свѣтнала като презъ деня, а всички погледи били заслѣпени отъ блѣсъка на силната свѣтлина. Настанали тревожни мигове; забелязалъ ли е противника очертаванията на „Волфъ“ и ще започнатъ ли действията отъ брѣга? Въ следниятъ мигъ обаче, прожекторниятъ снопъ лъчи билъ угасенъ и непрогледна тъмнина обкржила корабътъ, който спокойно продължилъ поставянето на минното заграждане, което било благополучно завършено. „Волфъ“ изчезналъ въ нощта и се отправилъ за изпълнение на следующата предначертана задача.

Отъ пристанището на Капщатъ билъ наблюдаванъ да излиза единъ търговски корабъ, който съ запалени огньове миналъ презъ поставеното минно заграждане. Всѣки мигъ се очаквало корабътъ да се натъкне на нѣкоя мина, обаче той ималъ

частие и благополучно преминалъ въ междината, свободна отъ заградни мини.

Следъ две денонощия спомагателния кръстосвачъ „Волфъ“ достигналъ водниятъ районъ предъ носъ Агуласъ, гдето се пресичали множество морски пѣтища. Презъ нощта въ водитѣ предъ африканския брѣгъ било поставено второто минно заграждане, следъ завършването на което „Волфъ“ се отправилъ на северъ къмъ брѣговетѣ на Индия.

Вънкашниятъ видъ на кораба билъ наново промѣненъ. Всички надстройки, стожеритѣ и стени били боядисани съ черна боя и „черниятъ корабъ“ продължилъ своето движение изъ обширния океанъ. Само грамаднитѣ албатроси били неотлъчнитѣ спътници на осамотения корабъ. Тия птици притежавали дължина до единъ метъръ, а разпереността на крилетѣ имъ достигала до четири метра. Обслужата на „Волфъ“ наблюдавала полета на грамаднитѣ птици и тѣхнитѣ стрѣмни спущания къмъ водата за вземане хвърлени отъ кораба хранителни остатѣци.

Така протекли много денонощия въ еднообразие и очакване получаването на радиосъобщение за действието на поставенитѣ минни заграждения предъ Капщатъ и носъ Агуласъ. Най-подиръ на 27 януари радиотелеграфиста заловилъ предаваното отъ радиостанцията на Капщатъ радиосъобщение:

Внимание! „Германски подводникъ“ забелязанъ въ близостъ на Капщатъ.

Моряцитѣ отъ „Волфъ“ били вече сигурни, че това известие било предизвикано поради взриването на мина на нѣкой корабъ, минаващъ презъ поставенитѣ минни заграждения. По-късно действително било установено, че потъналъ голѣмиятъ английски презокеански корабъ „Аквитания“, притежаващъ водоизмѣстване 46,000 тона и превозващъ 10,000 души австралийски войски.

Съ приближаването на спомагателния кръстосвачъ къмъ тропическата областъ на Индийски океанъ, настъпили горещи слънчеви дни. Вжглищнитѣ ями на кораба били вече изпразднени, поради което, въ продължение на шестъ дни моряцитѣ, изложени на палещитѣ лъчи на тропическото слънце непрестанно извличали отъ товарнитѣ помѣщения пълнитѣ съ каменни вжгли-

ща кошове, които влачили по палубата къмъ отвѣрстието на вжглищнитѣ ями и наново напълнили последнитѣ съ гориво. Работата била тежка, а горещината трудно поносима. Океанътъ билъ спокоенъ. Настъпило пълно безвѣтріе като предъ стихийна буря.

На следниятъ день отъ югъ се задали буреносни облаци. Задухалъ ураганенъ вѣтъръ и спокойнитѣ до тоя мигъ океански води закипнали и се покрили съ бѣла пѣна. Небето внезапно потъмняло и настъпила тъмнина, подобно на непрогледна нощъ. Завалилъ пороенъ дъждъ, а образувани отъ стихийния вѣтъръ водни планини една следъ друга връхлитали върху корабътъ, „Волфъ“, който твърдо устоялъ на развихрилия се ураганъ.

Къмъ срѣдата на февруари корабътъ „Волфъ“ достигналъ брѣговетѣ на островъ Цейлонъ. Кръстосвачътъ внимателно отбѣгвалъ срещата съ всички забелезни на хоризонта кораби.

Обвити въ матова и свѣтло морска мъгла, въ далечината се издигали вече приказнитѣ възвишения на острова. Огненочервеното кълбо на залъзващото слънце потънало на западъ, въ далечнитѣ води, а тъмното було на тропическата нощъ бързо се спуснало надъ океана. Движейки се въ близостъ на брѣга, нѣмскиятъ корабъ се приближилъ къмъ пристанището Коломбо.

Отъ брѣга полѣхвалъ свежъ вѣтрецъ, пропитъ съ благоуханието на гъстата тропическа растителностъ. Въ моряцитѣ отъ „Волфъ“ се породило неудържимо желание да сплязатъ на брѣга и се налюбуватъ на приказната ориенталска обстановка, обаче тѣ трѣбвало да стоятъ бодри на своя постъ, готови всѣки мигъ за действие.

Забелязани били вече свѣтлинитѣ на сградитѣ отъ Коломбо, а на лѣво се издигали тъмнитѣ очертавания на крепостнитѣ стени. Два прожектора кръстосвали съ своитѣ лъчи входоветѣ на пристанището и освѣтлявали близкия воденъ районъ. Въпреки това обаче, „Волфъ“ започналъ поставянето на минното заграждане. Една следъ друга хвърлени минни падали въ водата. Сноповетѣ прожекторни лъчи освѣтлявали водата, ту предъ „Волфъ“, ту задъ кърмата му или преминавали надъ палубата. Неочаквано едина отъ прожекторитѣ задържалъ своитѣ лъчи на кораба.

Нѣколко секунди, въ които прожекторната свѣтлина обхващала и се задържала на „черния корабъ“ се сторили безкрайни на нѣмските моряци, очакващи всѣки мигъ да проечи грѣмътъ отъ брѣговитѣ оржидия на крепостта. Обаче, прожекторнитѣ лъчи отново били отмѣстени и зашарили тъмнитѣ води около „Волфъ“, който и тоя пѣтъ не билъ откритъ отъ неприятелското наблюдение и сполучилъ незабелязано да постави минното заграждане край пристанището на Коломбо.

Следъ два часа нѣмскиятъ спомагателенъ кръстосвачъ съ пълна скоростъ се отправилъ къмъ Арабското море, за достигне западното индийско пристанище Бомбай.

Следъ нѣколкодневно плаване покрай очертаващитѣ се въ далечината планински възвишения на Малабарското крайбрежие, заловено било следното радиосообщение:

„До радиостанцията на Губернаторството. Главнокомандващиятъ въ Коломбо: Корабътъ „Worcestershire“ потъна“.

Потъналиятъ корабъ билъ първата жертва на поставеното отъ „Волфъ“ минно заграждане предъ Коломбо.

Въ непосредствена близостъ на нѣмския спом. кръстосвачъ миналъ единъ английски търговски корабъ, на чийто команденъ мостъ били забелязани моряци, които съ насочени далекогледѣ къмъ „Волфъ“, оглеждали внимателно „черниятъ корабъ“ за установяване неговата народностъ и намѣрение. Обаче, тѣ не открили нищо подозрително, тъй като по палубата му били забелязани моряци въ цивилно облѣкло, а оржидието сполучливо било добре прикрито задъ корабнитѣ стени.

Английскиятъ корабъ се отдалечилъ и изгубилъ отъ видимостъ на югъ. Надъ далечниятъ хоризонтъ още се разтичалъ димътъ, когато изъ въздушното пространство се разнесли тревожни радиосигнали за бедствие:

„SOS“ „SOS“. Последвало кратко мълчание, а следъ това наново били заловени бедственитѣ сигнали „SOS... SOS... SO...“ Сигналътъ внезапно билъ прекратенъ. Напраздно радиостанцията отъ Коломбо се опитвала да влѣзе въ връзка съ търпящия бедствие корабъ. Последниятъ навѣрно билъ вече потъналъ. Той билъ втората жертва на заграждането предъ Коломбо.

Наложително било „Волфъ“ да достигне възможно по-бързо областа предъ Бомбай и постави минното заграждане, преди вземането на съответнитѣ предпазни мѣрки отъ страна на английскитѣ власти.

„Волфъ“ благополучно достигналъ Бомбай. Минитѣ били готови за хвърляне. Както въ Коломбо, така и въ пристанището на Бомбай

всички огньове продължавали да свѣтятъ. Внезапно напредъ и въ дѣсна страна отъ кръстосвача се появила сѣнката на нѣкакъвъ корабъ безъ свѣтлина. Корабътъ бързо приближавалъ и се очерталъ като канонерка, която се отправила къмъ „Волфъ“. Последниятъ веднага насочилъ своитѣ оржидия и торпеда къмъ неприятелския корабъ и билъ готовъ всѣки мигъ за борба. Всички моряци отъ спомагателния кръстосвачъ, намиращи се по бойнитѣ си мѣста замлъкнали въ нетърпеливо очакване канонерката да забележи „Болфъ“ и открие стрѣбата. Обаче, неприятелскиятъ корабъ рѣзко промѣнилъ посоката на движение и бързо се изгубилъ въ мънината. Защо? Вѣроятно неговитѣ наблюдатели не бодърствували достатъчно внимателно?

Поставянето на минното заграждане започнало. Една следъ друга заграднитѣ мини политали отъ кърмата на „Волфъ“ и изчезвали въ водата. Въ далечината се забелязвали проблѣсцитѣ на прожекторитѣ отъ Бомбай, обаче нѣмскиятъ спом. кръстосвачъ се движелъ достатъчно далечъ отъ тѣхъ.

Когато настѣпила зората „Волфъ“ се движелъ вече далечъ отъ брѣга, на пѣтъ за пристанището Керахи и Персийскиятъ заливъ.

Отново било заловено следното тревожно радиосообщение:

„Предупреждение за британското корабоплаване. Неприятелски мини предъ Бомбай. Влизането въ пристанището опасно“.

Моряцитѣ отъ „Волфъ“ били отново радостни за своето дѣло. Това радиопредупреждение било наложено поради взриваването на нѣкой корабъ на поставеното предъ Бомбай минно заграждане. Най-големото азиатско пристанище, Бомбай, до пълното разчистване водитѣ отъ заградни мини, за дълго време трѣ-

бвало да остане неизползваемо за оживеното свѣтовно корабоплаване.

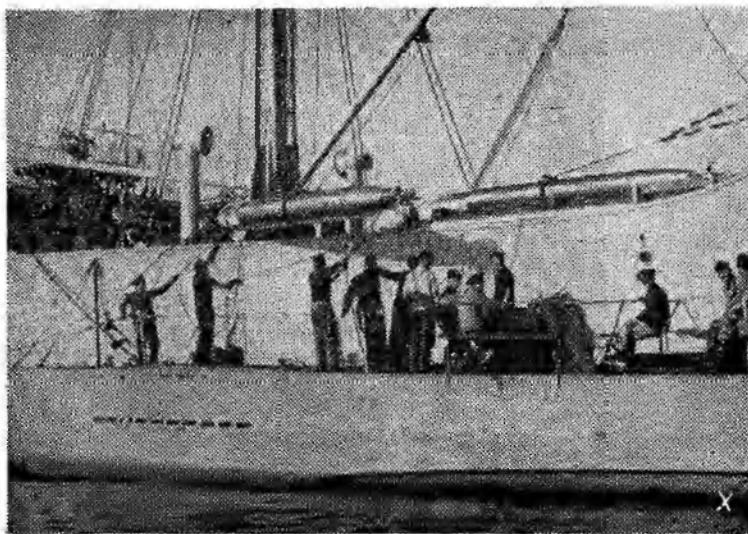
Командирътъ на „Волфъ“ установявайки, че поставянето на мини въ водитѣ предъ пристанището Карахи, поради вѣроятната вече бдителностъ на англичанитѣ ще бжде трудно изпълнимо, рѣшилъ най-подиръ да започне корсарска война. Затова, нѣмскиятъ кръстосвачъ промѣнилъ посоката на движение и се насочилъ за кръстосване по морскиятъ пѣтъ между Аденъ и Коломбо.

Запаситѣ отъ каменни вжглища били значително изчерпани, а освенъ това, чувствала се нуждата отъ прѣсни хранителни припаси, обстоятелства, които съставлявали още една причина за „Волфъ“ да започне корсарската война, за задържането на нѣкой търговски корабъ и набавянето на гориво и прѣсна храна.

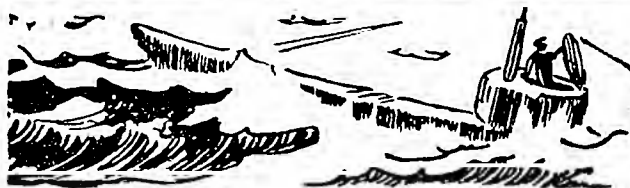
Вече нѣколко денонощия нѣмскиятъ кръстосвачъ, кръстосвалъ изъ значително оживения воденъ пѣтъ Аденъ — Коломбо и, въпрѣки тихото море, благоприятното време и добрата видимостъ, не забелязалъ нито единъ корабъ. Вѣроятно корабоплаването било преустановено. По радиото неперестанно били предавани радиосигнали, предупреждаващи мореплавателитѣ за опаснитѣ отъ мини водни пространства предъ пристанищата Коломбо и Бомбай. Англичанитѣ навѣрно недоумѣвали, какъ сж могли да бждатъ поставени неприятелски мини въ Индийски океанъ. Естествено, че минитѣ не сж могли да паднатъ отъ небото.

Най-подиръ радостниятъ викъ на наблюдателя: „Забелязвамъ корабъ!“ проечалъ въ кораба и преминалъ по всички помѣщения, подобно на електрически токъ. Настанало необикновено оживление. Моряцитѣ пѣргово се разтичали по палубата и били готови за действие. (Следва).

Превелъ отъ нѣмски: Куюджуклиевъ



Натоварване торпеда на единъ нѣмски подводникъ



МОРСКИ ВЕСТИ

Нови руски търговски кораби

Споредъ сведенията помѣстени въ в. „Комсомолская правда“, по настояща въ корабостроителницата на Одеса се намирали въ усилена постройка два руски презокеански моторни търговски кораба, притежаващи водоизмѣстване по 19,000 бруто регистъръ тона.

Корабитѣ ще бждатъ най-големитѣ такива отъ руския търговски флотъ. Ще притежаватъ по два мотора съ мощностъ 9,000 конски сили, които ще дадѣтъ възможностъ корабитѣ да развиятъ скоростъ отъ 13.4 мили.

Нови американски пѣтнически кораби

Съгласно сведенията на чуждо-странния печатъ, съществуващата нарочна комисия за корабнитѣ строежи въ Съединенитѣ Щати, изработила плановѣтѣ и въ скоро време ще възложи на корабостроителницата Такома постройката на два презокеански пѣтнически кораба съ водоизмѣстване по 30,000 тона. Постройката на всѣки корабъ ще възлиза на 28,500,000 долара (около 2,394,000,000 лева).

Забележителното и новото въ тия кораби е положението на димнитѣ тръби. Последнитѣ ще се намиратъ не въ срѣдата, както това е обикновено при всѣки корабъ, а въ страни, за да се получи гладка, лишена отъ всѣкакви препятствия горна палуба. Това устройство на димнитѣ тръби и съответнитѣ съоръжения било предвидено за лесното използване на кораба въ време на война като самолетоносачъ. Предназначената за излитане и кацане на самолетитѣ палуба, въ мирно време би се използвала за спортуване и развлѣчение на пѣтниците.

Отъ Нова Зеландия било получено съобщение, че на единъ отъ островитѣ на Бисмарковитѣ архипелагъ въ Тихия океанъ били стоварени 500 души англичани, французи и холандци, които съставлявали спасилата се обслуга на потопенитѣ отъ единъ нѣмски спом. кръстосвачъ 10 търговски кораба.

Съгласно съобщението потопени били следнитѣ кораби: английскитѣ „Rongitane“ (16,712 бр. р. т.), „Turakina“ (9,691 т.), „Triadic“ (6,378 т.), „Triaster“, (6,032 бр. р. т.), „Triona“ (4,413 б. р. т.), „Komata“ (3,900 т.) и „Helmwood“ (2,156 бр. р. т.), два норвежки и единъ француски кораби, намиращи се на английска служба. Общото водоизмѣстване на потопенитѣ кораби възлизало на 64,145 бр. р. тона.

Първиятъ построенъ въ Парагвай търговски корабъ

Известно е, че поради резултатнитѣ действия на море презъ настоящата война сж отбелязани значителни загуби на търговски кораби. Следствие на усиления строежъ на търговски кораби въ воюващитѣ страни и стремежътъ да се попълнятъ нанесенитѣ загуби съ превозни кораби, купени отъ други държави, много отъ неутралнитѣ страни били принудени, за задоволяване нуждата отъ наличието на търговски флотъ за извършване на презморската си търговия, да построятъ съ свои срѣдства необходимитѣ имъ превозни кораби.

Така, южноамериканската държава Парагвай е построила и спуснала на вода първиятъ търговски корабъ, построенъ въ собствената корабостроителница. Корабътъ, който билъ построенъ отъ материали намиращи се изключително въ Парагвай, притежава водоизмѣстване 750 тона и ще обслужва презморското съобщение между пристанищата Асонсионъ и Буеносъ Аиресъ. Въ сжщата корабостроителница билъ заложенъ въ постройка другъ подобенъ корабъ.

Постройка на английски кораби въ Хонгконгъ.

Споредъ сведенията, помѣстени въ чуждия печатъ, Англия все повече чувствала нуждата стъ търговски кораби за превоза на суровини, оръжие, хранителни и бойни припаси отъ презморскитѣ страни.

Тѣй като следствие непрестаннитѣ германски въздушни нападения и разрушения на множество английски корабостроителници, последнитѣ не били въ състояние да продължатъ своята дейностъ, поради което Британската империя била принудена да възложи на чужди корабостроителници пострейката на необходимитѣ ѝ търговски кораби. Така, въ строителницитѣ на Хонгконгъ била възложена постройката на 11 търговски кораба съ водоизмѣстване по 9,200 бр. р. тона.

Петъ отъ тия кораби били вече заложени въ строежъ.

— Нарочната комисия въ Съединенитѣ щати за корабнитѣ строежи одобрила плановѣтѣ за пострейката на новъ видъ товарни кораби, означени съ знака „Ц 4“.

Корабитѣ притежаватъ товароподемностъ 15,000 тона и скоростъ 20 мили (37 клм.). Постройката на нѣколко отъ тоя видъ товарни кораби била предстояща.

Грижи за испанското корабоплаване

Една отъ главнитѣ грижи на испанското правителство за културното и стопанско преуспѣване на страната е, подновяването и увеличението на търговския флотъ, подобрене срѣдствата и устройствата за корабоплаването.

За целта билъ изработенъ и одобренъ нароченъ законъ за насърчаване на корабоплаването и пострейката на нови търговски кораби, споредъ който правителството редовно отпуска на корабоплавателнитѣ сдружения необходимитѣ суми съставляващи 60% отъ стойността на заложенитѣ въ пострейката нови търговски и рибарски кораби, както и за подновяването и стѣмняването на съществуващитѣ такива.

Предвижда се отпуснатитѣ заеми сдруженията да изплатятъ въ продължение на 20 години.

Известно е, че до идването на властъ на националиститѣ, испанското корабоплаване се извършвало съ твърде застарели кораби.

Поради избухналата продължителна гражданска война въ Испания, последната разполагала съ 1,000,000 бр. р. тона търговски кораби, отъ които били потопени 200,000 тона кораби само за превозъ на течни горива. За да се запълнятъ тия значителни за испанското корабоплаване загуби, законна предвижда, освенъ пострейката на нови кораби въ испанскитѣ корабостроителници, да бждатъ закупени при особени случаи и готови кораби отъ чужбина.

Споредъ нѣмското списание „Шифбау“, къмъ 1 януари 1940 год. Испания притежавала 161 търговски кораба съ общо водоизмѣстване 659,095 бр. р. тона.

За улеснение на корабоплаването започнато било усилено разширение, подобрене и стѣмняване съ нови съоръжения на пристанищата Виго, Барселона, Валенция, Билбао, Севиля, Санъ Себастьянъ, Дева, а така сжщо и пристанищата на Канарскитѣ острови.

За подобрене на пристанищата било предвидено да бждатъ построени нови пристанищни стени, желѣзопѣтни мрежи, електрически товарни стрели и други съоръжения. Освенъ това, предвидено било да бждатъ разширени и подобрене различнитѣ пѣтища, съединяващи пристанищата съ вътрешността на страната.

Испанското правителство полага сжщо така грижи за възстановяване на корабното съобщение съ колонитѣ, главно съ Марокко.



МОРСКА ТЕХНИКА

ВДИГАНЕ НА ПОТЪНАЛИ КОРАБИ

Както през Свѣтовната война, така и следъ нея, били извършени редица вдигания на потъналитѣ въ пристанищата и морскитѣ води кораби, отъ които най-известни били извличанията останкитѣ на потопенитѣ въ залива Скапа Флоу германски бойни кораби.

Вдигането на потъналитѣ голѣми кораби отъ дъното на морето и изваждането имъ на докъ за поправка и използване, е свързано съ голѣми трудности и съставлява забележително постижение на съвременната техника.

Единъ примѣръ на подробно разработенъ и умѣло изпълненъ планъ за вдигане на потънали кораби представлява тоя за извличане отъ морскитѣ дълбочини на италианския линеенъ корабъ „Леонардо да Винчи“, който на 2 августъ 1916 год. презъ нощта, поради вжтрешенъ взривъ потъналъ въ предпристанището на Таренто. Корабътъ билъ построенъ въ края на 1913 год. и притежавалъ водоизмѣстване 22,500 тона и билъ въоръженъ съ 13 тежки и множество леки орждия. При потъването си корабътъ се обърналъ и застаналъ съ грѣбнака нагоре.

Постройката на „Леонардо да Винчи“ възлизала на 1 милиардъ и 320 милиона лева. За разчистване останкитѣ на кораба чрезъ взриването му и отстранение на отломкитѣ били необходими голѣми количества взривни вещества и разходването на сумата отъ около 65 милиона лева. Поради това, а най-вече следствие недостига на взривни вещества, решено било корабътъ да се вдигне на повърхността и извади на докъ.

Първоначалниятъ планъ билъ да се построи плаващъ докъ, обаче, поради липсата на съответнитѣ материали, постройката на дока се оказала трудна и невъзможна, а използването му било придружено съ редица опасности. Следствие на това, ръководителитѣ решили да вдигнатъ кораба чрезъ предварителното плътно затваряне на различнитѣ отдѣления и използването на сгъстения въздухъ.

Отъ внимателниятъ и подробенъ огледъ на кораба отъ спуснатитѣ въ водата водолази се установило, че отъ дъното до горната палуба преминавало широко отвѣрстие, причинено отъ взрива. Освенъ това, корабътъ затъналъ около деветъ метра въ тинестото дъно, което затрудня-

вало значително работата на водолазитѣ.

За успѣшността на работата, на брѣга въ съответната изпитателна станция билъ изработенъ подробенъ моделъ на потъналия корабъ, съ който моделъ били извършени многобройни опити за установяване, кои помѣщение на кораба следвало да бждатъ запълнени съ сгъстенъ въздухъ, кои отдѣления трѣбвало да бждатъ затворени водонепроницаемо и пр. Върху издигачиятъ се надъ водната повърхность грѣбнакъ били построени площадки за улесняване на работата. Подобни площадки били устроени подъ водата, около стенитѣ на кораба, а сжщо и върху тинестото дъно на залива. Тая предварителна подготовка била завършена въ началото на 1917 год.

Всички причинени отъ взрива отвѣрстия били планомѣрно и грижливо затулени. Така сжщо и различнитѣ отдѣления на кораба били плътно затворени и снабдени съ тржбопроводъ за сгъстенъ въздухъ. Съ изпълване внимателно помѣщенията съ сгъстенъ въздухъ, нивото на водата въ отдѣленията спаднало на 8 метра спрямо вънкашната водна повърхность. Следъ това, презъ нарочно направенитѣ входници, притежаващи стени, издигащи се високо надъ водата, множество работници имали възможността да проникнатъ въ вжтрешността на кораба и безъ помощта на водолазитѣ сполучили да снематъ отъ своитѣ мѣста и издигнатъ нагоре различни тежести, като разтоварили и намиращитѣ се въ вжглищнитѣ ями каменни вжглища. Следъ петнадесетъ месечна непрекъсната работа и настойчивъ трудъ, работниците стжпка по стжпка проникнали въ почти всички помѣщения на кораба.

Надстройкитѣ на кораба били дълбоко затънали въ тинята и поради това, измѣстването на „Леонардо да Винчи“ въ страни и изваждането му на докъ било твърде затруднено. Необходимо било да бжде прокопанъ каналъ предъ сухия докъ. Надстройкитѣ, включително и димнитѣ тржби били отрязани отвжтрешна страна, гдето нивото на водата се намирало вече на 17 метра подъ вънкашната водна повърхность.

Тѣй като въ кораба непрекъснато работели 150 души работници, подготовката за изваждане „Леонардо да Винчи“ била свързана съ за-

губата на време и срѣдства. Едва презъ септември 1919 год. всичко било готово за изваждането на кораба, къмъ който били прикрепени 8 понтона съ подемность по 350 тона. Върху дъното на сухия докъ била построена нарочна дървена подложка за сядане на кораба, следъ изваждането му на сухо.

На 17 септември 1919 год. корабътъ билъ вдигнатъ отъ морското дъно и въ плаващо състояние билъ довлѣченъ предъ сухия докъ. На следния день „Леонардо да Винчи“ билъ вкаранъ въ дока, предварително напълненъ съ вода, притежаваща еднакво равнище съ тая на залива. Необходими били два дни за нагласяване подложкитѣ подъ кораба намиращъ се съ грѣбнака нагоре. Едва следъ това водата въ дока била изчерпана чрезъ изпомпване и корабътъ легналъ върху своитѣ подложки. Започната била усилената поправка на „Леонардо да Винчи“ и преустройството му за спущане на вода и обръщането съ палубата нагоре. За цѣлѣта въ дѣсната страна на кораба била вградена тежестъ отъ 400 тона, а освенъ това било всичко нагледено за напмпване на 7,500 тона вода. Съ помощта на тая вода и тежестта отъ 400 тона, се постигало обръщането на кораба и заемането отъ последния на естественото си плаващо положение.

Въ края на януари 1921 год. при спокойнитѣ води на залива, сухиятъ докъ билъ отново напълненъ и корабътъ билъ спуснатъ на вода. Следъ като дѣснитѣ помѣщения били напълнени съ 800 тона вода, корабътъ се наклонилъ на едната си страна, бързо се преобърналъ и отново заелъ естественото си положение съ палубата нагоре. Съ това дългогодишниятъ упоритъ трудъ на ръководителитѣ по изваждането на потъналия линеенъ корабъ „Леонардо да Винчи“ най-п о д и р ъ се увѣнчали съ успѣхъ. Обаче, за изваждането на кораби били разходвани около 90 милиона лева.

Тоя сполучливъ италиански опитъ за извличане на потъналитѣ кораби отъ морското дъно билъ възприетъ и използванъ: отъ руснацитѣ, за изваждане потъналия въ Черно море и намиращъ се съ грѣбнака нагоре линеенъ корабъ „Императрица Мария“ и отъ англичанитѣ, при изваждането потопенитѣ въ залива Скопа Флоу нѣмски бойни кораби.

МОРСКА ЛИТЕРАТУРА



МОРЯШКА ПЪСЕНЬ

Катъ низъ минаватъ днитъ и чезнатъ
на буритъ житейски изъ кървавия пжтъ...
Макаръ и млади, ний бодро крачимъ въ
на нови сили, съ бвнъ пламъкъ въ моряшка
грѣдъ.

Не плашатъ насъ, Родино, вълнитъ
разбѣснѣли...
нито на бурята страхотна страшни ревѣ...
защото и презъ бури, трѣсѣкъ и шрапнели,
ний всѣкога летиме съсъ кораба напредъ...

Въ сърдцата ни огънъ блика. Духътъ ни
е желъзенъ,
а вѣрата ни твърда като гранитъ —
скала...
Не ще се спремъ предъ нищо въ полета си
шеметенъ
изъ морските простори съ мощици викъ
„ура!“

Летиме, и далечъ сме отъ бащини си
въ тихо, или бурно — бѣснѣещо море,
но всѣкога готови и съ духове можщи
за скъпа брань свещенна, щомъ дѣлгъ ни
позове!...

Любомиръ М. Щеревъ

ВЪ ПОРТЪ САЙДЪ

Бѣше късна вечерь, когато пристигнахме въ Портъ Сайдъ. Корабътъ, следъ като две денонощия бѣ люшканъ отъ развѣлнуваното море намали хода си и заплава бавно въ тихитѣ води на пристанището. Най-послѣ, следъ дълга борба съ развихренитѣ вълни, гордото му сто-манено чело заповори гладката по-върхност на спокойна вода, върху която танцуваше само игривата свѣтлина на луната. Цѣлиятъ градъ спѣше—бѣше близу п о л у н о щ ѣ. Портъ Сайдъ е мъртва, когато въ пристанището му нѣма кораби.

Следъ малко пристигнахме предъ нея, кждето трѣбваше да застанемъ. Металическиятъ шумъ на котвата процѣпи внезапно тишината, но тж-по заглъхна и скоро корабътъ се унесе въ сладкия сънь на южната тропическа нощъ.

Нашитѣ пѣтници отдавна вече спѣха. Тѣ не излѣзоха дори при влизането на кораба въ пристанището, което другаде редовно вършеха, тъй като по пѣтя, поради бурното море, нѣмаха възможность да починатѣ. Само ние, младитѣ корабни офицери, останахме на палубата, отправили своитѣ мисли далечъ къмъ милата родина, къмъ близки и познати.

Минаваше полунощ, когато откъм Суецкия каналъ се зададе внушителното очертание на корабъ. Той бѣше много по-голямъ отъ на-

шия, извънредно много осветенъ и личеше си, препълненъ съ пътници. Морският гигантъ се придвижваше по посока къмъ насъ, но тъй бавно и предпазливо, като че ли не искаше да разбуди спящия градецъ.

Изведнѣжъ, обаче, отъ къмъ града се разнесе камбаненъ звънъ. Той бѣше толкова настойчивъ, че разбуди не само спящитъ граждани, но и всички моряци и пътници отъ нашия и единъ шведски товаренъ корабъ, които единствени се намираха въ пристанището.

Нѣкои отъ нашитѣ пѣтници, разбудени отъ камбанниятъ звѣнъ, излизкоха на палубата, за да се освѣдомятъ относно тази изненада, въ едно така необичайно време.

Дори коменданта на нашия корабъ бѣше разбуденъ да даде своето мнение по това странно явление. Единъ отъ пжтниците, следъ като бѣше достатъчно обезпокоилъ коменданта, дойде при насъ и събщи за причината на необичайния камбаненъ звънъ.

Тъй като Портъ Сайдъ е малък градецъ, казалъ коменданта, голѣма частъ отъ неговото население получава своето препитание отъ търговията съ обслугата и пътниците на корабитѣ, посещаващи пристанището. Поради обстоятелството, че голѣмъ брой кораби минаватъ направо, безъ да се застояватъ въ пристанището и се задържатъ само нѣ-

колко часа, за да си набавят гориво и вода, обичайно било, през всяко време на денонощието, когато пристига корабъ, превозващ множество пътници, жителитъ да се призоваватъ чрезъ камбанния звънъ, за да отворятъ своитъ продавници. Тогава градчето се оживява. Пътниците сж сжщо добре осведомени за тази особеностъ на градчето и въпреки краткиятъ престой, тѣ слизатъ на брѣга за да увеличатъ впечатленията си отъ пжтуването и да си купятъ нѣщо за споменъ.

Ние сжщо излѣзохме, възползвайки се отъ общата покана на камбаната. Бѣхме всичко трима: единъ много любопитенъ пжтникъ, единъ мой съслужившъ отъ кораба и азъ. Докато нашата лодка ни отнесе до пристана, пжтническиятъ корабъ гордъ и величественъ като дворецъ бѣше вече застаналъ на кея—и пжтниците заслизаха по стълбата, за да се отправятъ на групички изъ улицитъ на града.

Витринитѣ на продавницитѣ бѣха феерично освѣтени, а предѣ врата-та на всѣки магазинъ стоеше по-единъ внимателенъ господинъ, кой-то не пропускаше да покани нито единъ отъ минувачитѣ. Последнитѣ отъ своя страна се спираха на всѣ-ка витрина, гледаха, ч у д е х а с е и размѣнаха мнения относно всевъз-можнитѣ изложени тукъ нѣща. Ка-то че ли този пѣстъръ свѣтъ се на-

мираше въ нѣкоя приказна страна. Тѣй жадно и ненаситно гледаше на всичко. Ако е истина, че разнообразието пленява околото, тукъ трѣбва да се търси причината, че всички витрини бѣха обсадени отъ хора, чиито погледи скачаха неспокойно по различните предмети.

Разни златни украшения, вази съ египетски мотиви, предмети отъ слоновина, кости, колиета, табакери, гривни и всевъзможни издѣлїя пълнѣха витрините и чакаха своите богати купувачи. Ние сжщо се смѣсихме съ пѣстрата навалица, гледахме, губихме се, настигахме се, докато най-подиръ отседнахме въ една бира-рия, която, дори и въ този късенъ часъ работеше усилено. Посетители имаше много, по-вечето отъ които бѣха англичани и американци. Сжществувало едно английско правило, споредъ което „бирата се пие презъ всѣко време“ и англичаните по цѣлния свѣтъ се строго придържаха о него. Американците отъ „мокрия режимъ“ нелегално поддържаха това правило и сега се бѣха събрали тукъ, за да докажатъ своята сплотеностъ.

Прислужникътъ още не бѣ успѣлъ да донесе първата чаша бира, когато полусънни арабчета, въоръжени съ малки сандѣчета и кошници, препълнени съ дреболии, ни заобиколиха и нахално поднасяха своите миниатюрни магазини. Тѣзи дребни търговци предлагаха разни герданчета, цигарета, гривни, жантиери, картички и др. непотрѣбни намѣ предмети, като разпалено се стараѣха да ни убедятъ, че това сж най-необходимите неща за единъ „господинъ“. Въ това време други настойчиво искаха да лъскавъ нашите обуца, като непрестанно дърпаха нозетѣ ни, спорейки помежду си, кой трѣбва да свърши тази работа—дали този, който бѣше дошълъ прѣвъ, или тоя, който е успѣлъ да склони клиента. Ние, не толкова отъ грижа къмъ нашето облѣкло, а само, за да се отървемъ отъ тѣхъ, се съгласихме на това внимание. Но тъкмо заминали едни, идваха други, които, виждайки, че сж пропуснали да бждатъ първи, започваха да ни убеждаватъ, че тѣхните прѣдшественици не сж извършили това съ необходимата сръчностъ.

Нашите съседни по маса бѣха англичани, които весело гледаха на свѣта и неговите разнообразности. Тѣхните обуца бѣха сжщо така нѣколко пѣти лъснати, тѣй като не можеха да устоятъ на убедителните доводи, които арабчетата имъ излагаха на разваленъ английски езикъ. Най-после тѣ намѣриха за най-разумно да заплащатъ таксата на всѣко новодошло ваксаджийче и така купуваха своето спокойствие.

Изведнажъ вниманието на окол-

ните маси бѣше привлѣчено отъ единъ фокусникъ. Последниятъ носеше една торба, която съвсемъ не изглеждаше голѣма, а когато заизпразва различни предмети изъ нея, човѣкъ би помислилъ, че той никога нѣма да спре. Това което наслага по масата и по земята наоколо си бѣше достатъчно да напълни една кола.

Арабътъ направи единъ фокусъ, за да демонстрира своето изкуство и понеже всички го наблюдаваха съ голѣмо любопитство, това за него бѣше достатъчно да схване, че неговиятъ трудъ ще се възнагради. И той започна своята работа, безъ да го подканватъ. Първо извади едно пилеце, постави го на лѣвата си дланъ и съ едно „гъли, гъли-хопъ“ откъсна нещастната главичка на малкото създание. То издаде слабъ пискъ и ние помислихме, че това е последната проява на неговия животъ, обаче, за голѣмо наше очудване, въ следващия мигъ арабътъ държеше въ всѣка ржка по едно пилеце. Оглеждайки очудените лица около себе си, съ самодоволна усмивка той обясни, че отъ едно пилеце може да направи толкова, колкото си иска. При това, първото пилеце всѣкога трѣбваше да остане невредимо. Следъ това той взе едно яйце, затопли го съ дъхътъ си и отъ него се излюпи живо пилеце. Направи и други нѣколко, не толкова интересни фокуси, докато най-подиръ дойде до единъ много интересенъ такъвъ, който струваше доста скъпо на единъ любопитенъ англичанинъ.

Арабътъ се обзаложи, че може да вземе отъ ржката на когото и да



Нѣмски подводникъ въ готовностъ за отплуване отъ пристанището, за действие въ открито море.

било единъ шилингъ, като при това, освенъ, че не ще се докосва до самата ржка, но това ще извърши отъ разстояние и е най-малко три крачки. Ако успѣе да вземе паритѣ, обаче, той заяви, че нѣма да ги върне на притежателя имъ, тѣй като това не може да се смѣта за кражба.

Англичанинътъ, увѣренъ въ себе си и чувствувайки се не толкова сънливъ или пиянъ, за да не схване кога паритѣ ще смѣнятъ своите притежатели, се подаде на тази уловка и то съ една цѣла лира.

Арабътъ се доближи до „жертвата“ само за единъ моментъ, и то съ видимата целъ да измѣри условеното разстояние, следъ което отстъпи на три крачки отъ стискащия ржката си англичанинъ, обърна се и започна да дава видъ, че разговаря съ нѣкакви духове, които трѣбваше да омилюватъ, за да му донесатъ лирата.

Въ това време англичанина увѣряваше присжстващитѣ, че все още лирата не го е напуснала, и че този фокусъ ще пропадне, благодарение на неговата трезвостъ, за която арабътъ сигурно не е държалъ смѣтка.

Следъ като изпълни всичките предвидени церемонии, за да се придвижи лирата, арабътъ помоли англичанина да отвори ржката си и провѣри за нея. Уви, въ ржката му се оказа една омачкана весникова хартия, която именно той чувствалъ до последния моментъ. Кога попадна тази книжка въ ржката му, кога лирата отиде въ ржката на арабътъ—никой не можа да схване—но тая действителностъ бѣше на лице и „трезвиятъ“ англичанинъ знаеше това най-добре.

Новия притежател на лирата най-учтиво си взе сбогомъ и още не изминалъ нѣколко крачки, наново огледа нейния съблазнителенъ видъ, за да провѣри чувството си за реалността. Следъ това ревниво я скри въ празните дълбочини на своя джебъ и отмина да търси нови зрители за своето изкуство.

Въ това време нашиятъ пѣтникъ стискаше здраво кисията си и съ тревоженъ погледъ изпрати арабътъ чакъ до следващия жгълъ. Когато се върнахме на кораба, той отново провѣри имуществото си.

Никой не беше въ състояние да го разубеди, че на разстояние помалко отъ три крачки, арабитѣ сж безопасни. Презъ време на цѣлото пѣтуване пѣтникътъ бѣше подъ впечатлението на преживѣното въ Потръ Саидъ.

А това бѣше само една малка брънка отъ многобройните преживѣлици на всѣки морякъ, странствуващъ изъ океаните и моретата и посещаващъ различните пристанища въ свѣта.

Ангелъ Симеоновъ

ПЕТЪРЪ ПЕТРОВЪ

складъ на вълнени платове

Варна — ул. „Преславъ“, телефонъ: 27—97

Винаги най-голѣмъ изборъ отъ вълнени платове
за мъжко облѣкло.

Всички шивашки и шапкарски материали.

Изпълнение на държавни доставки.

НИКОЛА Д. ЛАБАКОВЪ — АКЦ. Д-ВО

ВАРНА — ТЕЛЕФОНЪ № 27—88

Магазинъ на дребна желѣзария,
разни технически артикули, инструменти,
трѣби и др.

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. Пристанишни 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.