

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!

ДВУСЕМИЧНИКЪ ЗА МОРИКА ПРОХВЪТА И ОБНОРА
ДЯКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Година VI.

Варна, 1. Юни 1940 год.

Брой 138

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



Английски торпедни лодки.

КАЛЕНДАРЪ НА „МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“

— На 21 май 1913 год. нашите малобройни моряшки отряди започнали усиленото търсене и изваждане на поставените по-рано заградни мини въ Мраморно море.

Това търсене и извличане на мините из водата, посредством примитивните и недостатъчни средства, съ които отрядът разполагал, безспорно се счита за подвигъ достоенъ за нашите моряци, които въ изпълнение на своя дългъ, не се спирани предъ никакви прѣчки.

Извлѣчениите мини, заедно съ тия изпратени по влака отъ Варна и Русе, били пренесени на Бѣло море за действия срещу новия врагъ — Гърция.

Моряшкиятъ отрядъ билъ усиленъ съ едно проекторно отдѣление и въ началото на юни започналъ поставяне на минно заграждение въ залива Кавала и устройване на наблюдателната служба по Бѣломорското крайбрежие.

— На 25 май 1916 год. нашиятъ флотъ се сдобилъ съ първия български подводникъ № 18

Обслужванъ отъ смѣлитѣ българска моряци, подводникътъ до края на Свѣтовната война кръстосвалъ предъ нашите брѣгове, и наредъ съ торпедоносците, водосамолетите, брѣговата артилерия и минните загради, осигурявалъ надеждната отбрана на крайбрежието.

При своите кръстосвания предъ Кюстенджа, подводникътъ № 18 често се излагалъ на нападенията отъ неприятелските торпедоносци и самолети, а още по често трѣбвало да издържа съ своята малка черупка свирепите и стихийни морски бури; при единъ такъвъ ураганъ, подводникътъ билъ принуденъ въ продължение на две денонощия да престои дълбоко подъ водата, като само благодарение спокойствието и твърдостта на неговия командиръ и смѣлата обслуга, избѣгнали опасността да се разбие върху подводните скали при носъ Шабла, където го отнесла бурята и силното вълнение.

— На 30 май 1917 год. българските водосамолети съ български летци атакували успѣшно гр. Сулина, водолетището, батареите и арсеналите, като на много мѣста причинили разрушения и пожари.

— Презъ месецъ май 1919 год. била разформирана Бѣломорската частъ отъ Флота на Н. Величество. Поради това и до днесъ българскиятъ народъ копнѣе за изгубеното Бѣломорие и открития морски брѣгъ, посредствомъ който Отецеството може да се свързва свободно съ всички страни въ Свѣта.

ТЪЖЕНЪ ПОМЕНЪ

Когато високите чукари на Балкана възправяха гордо снаги обраснали въ прѣсна зеленина и по обширните родни поля природата разтилаше свежестъ и пѣстри губери; когато всичко живо разтваряше широко гърди за новъ животъ, костеливата ржка на смъртта пожела да затвори очите на единъ младъ синъ на родната земя и въсторженъ радѣтель на морското дѣло.

На 18 май, въ разцвѣта на своята младостъ и при изпълнението на своя служебенъ дългъ твърде неочаквано загина

МИЧМАНЪ I РАНГЪ

ЦОЛО

Иванчевъ Николчевъ

25 год. родомъ отъ

с. Старо-село, Вратчанско

Роденъ въ селцето до недрата на гордия Балканъ, въ сърдцето на малкия Цоло още отъ ранните години на младенческия животъ се поражда силниятъ, неспиренъ стремежъ да бже български морякъ и кръстосва съ бойните кораби просторните води на Черно море.

Съ упоритъ трудъ и настойчивостъ той успѣва да осъществи своята мечта и като мичманъ II рангъ отдава своята младостъ и сили въ служба на родното море и преуспѣването на морското дѣло.

Съ неговата твърде ранна смъртъ, родниятъ флотъ губи единъ младъ, доблестенъ и преданъ войнъ, посветилъ младенческите си сили въ служба на Царъ и Родина, а морското дѣло — единъ младъ и въсторженъ съратникъ.

Тъжниятъ споменъ за благия характеръ на неговата млада душа, преданна служба и готовностъ за саможертва, ще живѣе вѣчно въ нашите сърдца, като достоенъ за подражание примѣръ за добре изпълненъ дългъ къмъ скъпата Татковина.

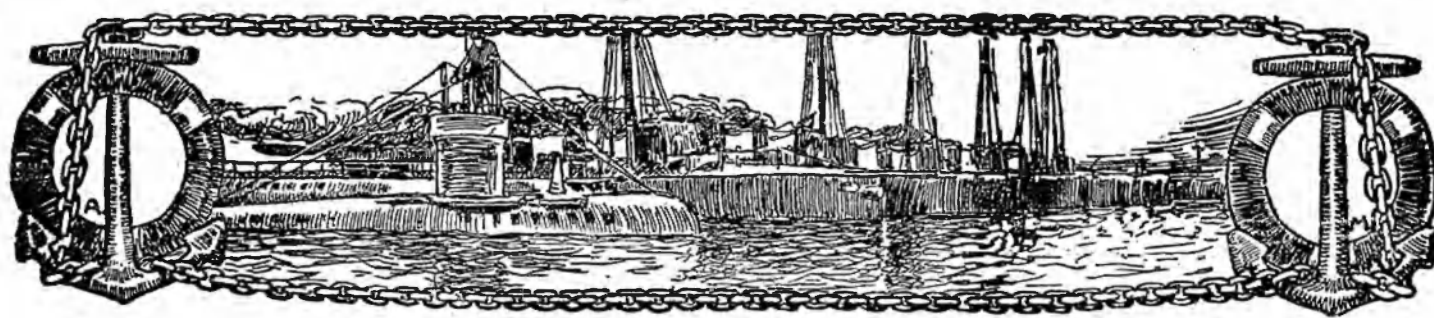
Миръ на праха му!

ПОЩА

Редакцията благодари за следните получени дарения.

1. Петко Цаневъ. с. Кубратъ 115 лв
2. Огъ сгражата на IV. пол. участъкъ — Варна 105 „
3. Асень Ст. Минковъ — Бургазъ 100 „
4. К. Пахосковъ, Плѣвенъ 100 „
5. Огъ служащите въ Пристанищ. работилница — Варна 68 „
6. Дръ С. Таневъ — Бургазъ 50 „
7. Марко Хасенъ — Бургазъ 50 „
8. Любомиръ Георгиевъ — Бургазъ 50 „
9. Георги Ст. Вушевъ 50 „
10. Георги Ст. Кацовъ, София 30 „
11. Русинъ Я. Гаруфаловъ — Малко Търново 30 „
12. Цанка Андронova — Елена 30 „
13. Братя Вълчеви — Бургазъ 30 „
14. Иванъ В. Латевъ — Бѣла Слатина 20 „
15. Кънчо Я. Къневъ — Шуменъ 20 „
16. Никола Барбуловъ — Варна 20 „
17. Иванъ Мариновъ — с. Кнежа, Орѣховско 20 „
18. Люсиенъ Ганчевъ — Провадия 20 „
19. Ангелъ Ан. Ванковъ — Видинъ 20 „
20. Методи Н. Лазаровъ — с. Сливата, Ломско 20 „
21. Иванъ Г. Котларовъ — Смолянъ 20 „
22. Димитъръ Терзиевъ — София 15 „
23. Ангелъ Пенчевъ, Търново 10 „
24. Д. Н. Пудовъ — Шуменъ 10 „
25. Борисъ Тотевъ Марковъ — с. Бѣлево 10 „
26. Иванъ Ц. Ханджиевъ — гр. София 10 „
27. Христо Христовъ — Елена 10 „
28. К. Манатлиевъ — Ломъ 10 „
29. Стефанъ М. Дочевъ — гр. Шуменъ 10 „
30. Стойчо Вѣлевъ, с. Б. Осъмъ 10 „
31. Люба Ц. Григорова — с. Гулянци 10 „
32. Д. Хр. Тошевъ — София 10 „
33. Стефанъ П. Нанишевъ — Свиленградъ 10 „
34. Методи Стефановъ — Свиленградъ 10 „
35. Иванъ Василевъ, Разградъ 10 „
36. Райчо Стояновъ, с. Обзоръ 10 „
37. Василь Василевъ — Варна 10 „
38. Основното училище — с. Върбовка 10 „
39. Александъръ Миневъ — с. Българане 10 „
40. Спасъ Анковъ, с. Българане 10 „
41. Колю Богдановъ — с. Горно Черковице 10 „

(следва)



ДУНАВСКОТО КОРАБОПЛАВАНЕ

Дунавътъ всѣкога е билъ естествениятъ и важенъ плавателенъ пѣтъ, свързващъ Балкана съ сърдцето на Европа.

Економическото и културно значение на великата международна рѣка е всеизвестно.

Презъ тихия бѣлъ Дунавъ премина свободата на българския народъ, обаче последниятъ, въ течение на много години не можа да завладѣе и устрои пълното и резултатно използване на тоя лесенъ и твърде ефтинъ воденъ пѣтъ.

Въ течение на много години по широка-та рѣка кръстосваха предимно чужди кораби, които разнасяха плодетѣ отъ упорития трудъ на българина по вътрешнитѣ пазари на Европа.

Едва въ последно време, съ устройване българското корабно съобщение между пристанищата на Дунава и отпушането на необходимитѣ парични срѣд-

ства за набавяне на влакопреносвачъ (фериботъ) и нови, усъвършенствуванни и пѣтнически рѣчни кораби, се постави първичната основа за следващото изграждане на родното корабоплаводство по важния воденъ пѣтъ, като съ това се извърши въ действителностъ едно голѣмо и сѣдбоносно дѣло, имашо за последица даването на значителенъ тласъкъ за стопанския и културенъ възходъ на страната.

Съ това, макаръ и ограничено първоначално увеличение на българскитѣ рѣчни и търговски кораби на Дунава, се даде новъ потикъ на нашето стопанство, което получава пълната възможностъ да бѣде по-жизнеспособно и гѣвкаво, за да се приспособи къмъ настоящитѣ изключителни условия за външния стокообмѣнъ. Въпросътъ за пазаритѣ на нашето производ-

ство е вече по-лесно разрешимъ, защото широкиятъ пѣтъ къмъ тѣхъ е свободенъ и достѣпенъ безъ чуждо посрѣдничество.

Чрезъ издигане българското знаме на новитѣ рѣчни кораби, които, разпѣнвайки тихитѣ води на Дунава, ще свържатъ Родината съ държавитѣ въ срѣд-на Европа, новосъздаденото родно дунавско корабоплаване ще изиграе голѣмата роля на първостепененъ факторъ за подобрието и напредъка на стопанския животъ.

Въпросътъ за основаването и засилване на чистото, собствено рѣчно корабоплаване, е въпросъ на належаща необходимостъ, народна честь и гордостъ.

Достатъчно добре развитото народно корабоплаводство е всѣкога мощенъ лостъ въ ръцетѣ на държавата за прилагане и осъществяване на нейната предначертана економическа политика.

МОРСКА МИСЪЛ

ДЕСАНТНИТЪ ДЕЙСТВИЯ ВЪ МОРСКАТА ВОЙНА

Десантните действия включват стоварването на войски върху неприятелския брѣг за завладяването на вражеската земя и изпълнението на различни други задачи.

При съществуващите съвременни технически сѣдства, нововъведения и усъвършенствувания за борба, десантните действия се считат за трудно изпълними и не минуемо свързани съ голѣмата загуба на кораби, материали и хора.

Изпълнението на всѣко десантно действие изисква обстойна предварителна подготовка и съставянето на подробен и добре обмислен планъ.

Следъ стоварването и закрепяването на войските въ неприятелската страна, трудноститѣ значително се увеличаватъ, защото се налага подържането и защитата на плавателнитѣ морски пѣтища, по които се извършва всестранното снабдяване на войсковитѣ части съ всичко необходимо за следващитѣ действия.

Ето защо, за изпълнението и успѣшното осигуряване на всѣко десантно действие се изисква наличието на боенъ флотъ, въздушни сили и съответнитѣ превозни сѣдства.

Поради голѣмата си сложностъ, съсѣдоточение по десантнитѣ кораби и войски въ изходнитѣ пристанища, извършването на различни предварителни подготовки и пр., изискващи време, десантните действия всѣкога сж изложени на вѣроятното откриване отъ вражеското разузнаване, което обстоятелство има за неизбѣжна последица, съответнитѣ неприятелски противомѣрки и значителното увеличение трудноститѣ за провеждането на десанта.

Въ миналитѣ войни на море сж известни редица десантни действия, отъ които по-забележителни се считатъ десанта на Наполеоновитѣ войски въ Египетъ на 19 май 1798 год.; стоварването на съглашенски войскови части въ Галиполи и завоюването отъ нѣмската армия на рускитѣ острови въ Балтийско море, Оьозелъ и Дагьо.

За извършването на Наполеоновиятъ десантъ въ Египетъ била необходима нѣколко месечно предварителна подготовка, включваща съсѣдоточението на множество пре-

возни кораби, една армия отъ 36,000 души, значителенъ брой бойни единици и пренасянето и натоварване на голѣми количества орѣжие, бойни и хранителни припаси.

Тая подготовка не могла да остане незабелязана отъ Англия, която веднага взела съответнитѣ противомѣрки. Известно е, че развититѣ се следващи действия имали за последица знаменитиятъ морски бой при Абукиръ, въ който била нанесена твърде чувствителна загуба на френския флотъ и френското морско могъщество.

Второто голѣмо десантно действие извършено презъ Свѣтовната война е известно подѣмето „Дарданелската операция“, въ която презъ априлъ 1915 год. били стоварени многобройни съглашенски войски на Галиполския полуостровъ. Тоя десантъ обаче, поради успѣшното противодействие на турската армия, не можалъ да бѣде разширенъ въ вѣтрешността на Турция и не постигналъ предназначаната задача. Следъ даването на значителни загуби, съглашенскиятъ десантъ при Дарданелитѣ билъ оттегленъ въ началото на януари 1916 год.

Десантните действия при Дарданелитѣ продължили 324 дена. Въ първитѣ петнадесетъ дена на тия действия, стоваренитѣ на брѣга съглашенски войски дали 23,000 души убити.

Оттеглянето на войскитѣ се извършило въ твърде добъръ редъ, напълно незабелязано и безъ даване на излишни жертви.

Обратното натоварване на превознитѣ кораби на 145,000 души бойци, 15,000 коня, 400 орѣдия и значителни количества военни материали и бойни припаси, подѣ действието на неприятелския огънь, естествено, че било трудно изпълнимо.

Отъ 600,000 души съглашенски войници, участвали въ десантните действия при Дарданелитѣ загинали общо 255,932 ч о в ъ к а, отъ които: англичани 215,932 и французи —40,000 души.

Извършениятъ отъ нѣмскитѣ войски на 12 октомври 1917 год. десантъ на островитѣ Оьозелъ и Дагьо, въпрѣки даденитѣ жертви ималъ пълненъ успѣхъ. На завоюванитѣ острови били превозени съ кораби и стоварени 23,000 войници и 5,000 коня.

Италианскитѣ десантни действия въ Еритрея презъ време на Абисинската всйна въ 1935 год., поради своята подготовка, опасността отъ вѣроятното вмѣшателство на английскитѣ морски сили въ Сѣдиземно море и благополучното, планомерно изпълнение, се считатъ, въпрѣки липсата отъ съпротива, за такива въ голѣмъ размѣръ.

Успѣшно извършенитѣ обаче германски десантни действия презъ нощта на осми срещу девети априлъ настоящата година, едновременно и върху различни мѣста по крайбрѣжието на Дания и Норвегия, поради своя твърде смѣлъ замисълъ, широкъ размахъ и участието на многобройни бойни кораби и въздушни сили, съставляватъ действително забележително постижение, което свѣтовната история за пръвъ пѣтъ отбелязва въ своитѣ страници.

Бързината на предварителната подготовка, запазване действията въ пълна тайна, добре разработениятъ подробенъ планъ и точното му, планомерно изпълнение, свързано съ изненадата; дългиятъ и опасенъ преходъ на превознитѣ кораби до стоварнитѣ мѣста (до Нарвикъ, по-вече отъ 2,000 клм.), а най-вече наличието въ непосредствена близост и подцертано надмощие на британскитѣ морски сили, съставляватъ сжщността, установяващи широкия масщабъ на тоя десантъ, въ който за пръвъ пѣтъ взематъ дейно участие и въздушнитѣ войски.

Естествено, че даденитѣ жертви при съществуващите съвременни технически сѣдства, нововъведения и усъвършенствувания на орѣжията за борба, сж твърде чувствителни. Германскиятъ флотъ загуби значителна частъ отъ своитѣ бойни кораби. Последниятъ обаче, въпрѣки даденитѣ значителни загуби, твърде успѣшно сполучи да изпълни възложенитѣ му задачи; да осигури и покровителствува прехода на войскитѣ до десантнитѣ мѣста, както и следващиятъ подвозъ на войски, мунисии и материали.

Съществуващите данни, които ще бѣдатъ известни съ необходимитѣ подробности едва следъ приключването на войната, ще установятъ напълно тия единствени до сега по размѣръ и замахъ десантни действия при воденето на морската война.

ЕДИНЕНЪ ДВИГАТЕЛЪ ЗА ПОДВОДНИЦИТЪ

Въ подводниците, както е известно, за главни двигатели служат при надводно плаване дизелъ мотори, а при подводно плаване електромотори, които черпятъ енергия отъ електрическите акумулаторни батерии. До сега единствената приложима машина за движение на подводника при подводно плаване си остава електромоторътъ съ акумулаторитъ. Тая система обаче, има слѣднитъ голѣми неудобства и недостатъци: Голѣмата сложностъ и трудностъ при обслужване и маневриране; Сжщата инсталация е тежка и заема много пространство въ вътрешността на подводника, особено акумулаторнитъ батерии, които заематъ една десета частъ отъ вътрешното корабно пространство и толкова отъ общата тежестъ на подводника; Сравнително малкиятъ капацитетъ на електрическите акумулаторни батерии дава много ограничени възможности относно скоростта и продължителността при подводно плаване; Отдѣлянето и отстраняването на вреднитъ пари и газове отъ акумулаторнитъ батерии съставлява сжщо особена грижа въ подводника.

Ето защо, техническите капацитети полагатъ голѣми усилия да намѣрятъ другъ начинъ за подводно движение на подводника и замѣнятъ двѣнитъ машини: дизелъ-моторъ и електромоторъ съ акумулаторни батерии, съ единъ единенъ двигателъ, който да движи подводника, както при неговото надводно, така и при подводното му плаване.

Неотдавна италианските инженери М. Монфалконъ и Л. Коста сж зарегистрирали единъ свой патентъ за добиване на пара и за единенъ подводниковъ паренъ двигателъ за надводно и подводно движение. Чрезъ тоя патентъ се предлага за подводниковъ двигателъ парна машина, като необходимото пара се добива чрезъ химическото съединение на водородъ съ кислородъ, т.е. изгарянето на водорода.

Добитиятъ чрезъ процеса на изгарянето продуктъ е водната пара; Следъ трансформиране и използване на нейната енергия, охладена и кондензирана въ вода, тя лесно ще може да се изхвърля извънъ подводника чрезъ съответна помпа, безъ при това практически да се оставятъ видими следи по пътя на подводника. При това, за цѣлиятъ процесъ на изгарянето не ще е необходимо да се привлича въздухъ отъ атмосферата, а за целта ще служи намиращиятъ се въ подводника въ съответнитъ стоманени бутилки сгъстенъ подъ високо налягане кислородъ.

Носителътъ на енергията въ случаятъ, водородътъ, сжщо ще се на-

си въ подводника въ необходимитъ количества, зареденъ въ стоманени сждове подъ високи налягане.

Относно изпитването на тоя патентъ на двамата италианци, въ лабораторията и на дѣло, нѣма още никакви сведения.

Наскоро се писа относно единъ подобенъ водороденъ подводниковъ двигателъ, необходимиятъ водородъ за който щелъ да се добива въ самиятъ подводникъ, чрезъ електролитично разлагане на морската вода и който, ужъ билъ вече реализиранъ и приложимъ на дѣло въ германските подводници: нѣкои дори твърде лековѣрно смѣтнаха, че така проектираниятъ двигателъ ще осигури на подводника, по отношение енергията за движение, независимостта отъ брѣга и съ това ще увеличи значително районътъ на действие. Обаче, едно се изпуска изъ предвидъ, че за разлагането на морската вода сжщо е нужна енергия, теоритично толкова, колкото се освобождава такава при повторното съединение на водорода съ кислорода. А при двата процеса има и загуби. Следователно, на подводника трѣбва за тся случай да има освенъ водородния единенъ двигателъ, сжщо и единъ източникъ на електрическа енергия нужна за добиването на водорода.

На пръвъ погледъ патента на италианските инженери, както и описаниятъ водороденъ моторъ, предлагатъ едно тереотично, много добре замислено разрешаване на проблемата за единенъ подводниковъ двигателъ. До колко обаче, такъвъ единенъ подводниковъ двигателъ ще бжде действително и успѣшно практично приложимъ и до колко той успѣшно ще може да замѣсти сегашнитъ подводникови двигатели, това е единъ наистина много труденъ въпросъ, съ който съвременната техника тепърва има да се справи и както изглежда, за съжаление на военноморските водачи, едва ли ще може скоро да се осъществи поради трудно отстраними прѣчки.

Водородътъ изгаря, съединява се съ кислорода, много интензивно, дори експлозивно, при което се отдѣля голѣмо количество топлина; при изгарянето на 1 кгр. водородъ се образува 9 кгр. вода и се отдѣля около 34,000 калории топлина. Техниката обаче, е успѣла вече да овладѣе практически тоя процесъ и да използва освободената при това топлинна енергия, напр. при водородитъ окисженни металозваръчни апарати. Следователно, трѣбва да се очаква, че и при проектираната подводникова силова инсталация, изгарянето и охлаждането на топлинната енергия нѣма да е най-трудниятъ

въпросъ.

Но има друга, по-голѣма опасностъ, която не ще бжде тъй лесно преодоляна, и както изглежда, ще осжди на смъртъ или най-малко ще отложи за дълго още време използването на отбелязанитъ единенъ подводниковъ паренъ двигателъ, както и водородниятъ моторъ. Тая опасностъ именно е, че водородътъ, смѣсенъ съ известна пропорция въздухъ или кислородъ, образува много лесно запалимъ експлозивенъ газъ. А при наличността на сждове и тржбопроводи заредени съ кислородъ и водородъ, макаръ и много добре затворени, всѣкога има условия за образуването на такъвъ експлозивъ въ затворениятъ подводникъ. Водородътъ е лекъ газъ, който лесно преминава презъ най-малкиятъ пори. Поради това и при наличността на гърмящия газъ, запълнилъ въздушнитъ пространства на подводника, достатъчна ще бжде и най-малката искра, за да се възпламени тоя газъ. Взривътъ не само би наранилъ и дори умъртвилъ обслугата, но съ сигурността могатъ да се очакватъ и разрушения на корабниятъ корпусъ, които биха пратили подводника на морското дъно. Ето защо, не е пресилено ако се каже, че едва ли ще се намѣри командването на флотъ, което би изложило подводниковитъ обслуги на постоянна опасностъ, каквато водородътъ би представлявалъ въ единъ подводникъ съ водородно-паренъ или водородно-моторенъ двигателъ.

Дори и да би се осъществилъ водородно-парниятъ или моторенъ подводниковъ двигателъ, дали той ще може да осигури едно чувствително подобрене качествата на подводника: по-голѣма скоростъ, по-голѣмъ надводенъ и подводенъ районъ на действие, както и опростяването на механизмитъ му, това сж сжщо въпроси, които подлежат на основно техническо разрешение и зависятъ главно отъ възможноститъ безопасно да се натовари и съхранява вътре въ подводника, по-голѣмо количество водородъ и кислородъ.

Въ заключение, съ голѣма положителностъ може да се установи, че техниката е още далечъ отъ възможността да осигури на подводниците единенъ водороденъ или водородно-паренъ двигателъ.

Други възможности за единенъ надводенъ и подводенъ подводниковъ двигателъ за сега още не сж известни и съ положителностъ може да се отбележи, че сегашниятъ начинъ за движение на подводниците, ще остане още дълго време единствениятъ сигуренъ и напълно приложимъ.

М Остревъ.

ПЪРВИТЪ ПАРНИ КОРАБИ

За мнозина е известно, че постройката на първия корабъ, който ималъ за двигателъ парна машина била извършена преди 133 год. отъ Фултона, следъ успѣшното приключване на множеството пробни изпитания. Малцина обаче знаятъ, че сто години преди откритието на Фултона, въ Германия извършвалъ първото си пробно плаване по рѣката Фулда, притока на Везеръ, първиятъ паренъ корабъ въ свѣта — дѣло на професоръ Папинъ.

Презъ августъ 1707 год., жителитѣ около рѣката Фулда били много очудени отъ появата на малко корабче което, въпрѣки обстоятелството, че не притежавало нито вѣтрила нито сжществувашитѣ известни тогава срѣдства за движение на корабитѣ, свободно плавало срещу течението на рѣката, като издавало равномеренъ необикновенъ шумъ и изпущало изъ малката димна трѣба пара и черни кълба димъ.

Достигайки до Каселъ, това малко по размѣри таинствено корабче, чрезъ извършването на малкъ завои се спуснало съ голѣма бързина по течението на рѣката, минавайки гордо покрай множеството вѣтроходи, шлепове и гребни лодки и оставайки следъ себе си дълга лента отъ черенъ димъ.

Както рибаритѣ, така лодкаритѣ и корабоприетелитѣ, които получавали своето препитание чрезъ обслужване корабоплавателното сжобщение по воднитѣ пѣтища, твърде ясно установили, че новото и бързоходно плавателно срѣдство, ще отнема значителна частъ отъ приходитѣ за тѣхното сжществувание.

Ето защо, следъ спирание на парното корабче при устието на р. Фулда, тѣ се струпали масово около него и, разпрѣсквайки насѣбралитѣ се множество граждани, се втурнали срещу новото плавателно срѣдство съ задача, да го премахнатъ още въ началото на неговото сжществувание. Нанасяйки побой на изненаданата му обслуга, нападателитѣ изпочупили и разрушили всичко намиращо се въ него. Съ това си действие, разгнѣвенитѣ моряци и лодкари разрушили напълно първиятъ паренъ корабъ, който така успѣшно извършилъ първото си пробно плаване.

Изобретателътъ на тоя паренъ корабъ, както се отбеляза, билъ Денисъ Папинъ, дългогодишенъ професоръ по физика при университета въ Марбургъ.

Преди извършването на пробитѣ съ построената съгласно плановѣта на Папинъ парна машина, професорътъ дълго работилъ въ това направление. Въ физиката е известно паробразователното гърне (парния котелъ) на Папинъ.

Много отъ трудовѣта на Папинъ били отпечатани въ научнитѣ списания. Презъ 1681 год. били отпечатани изследванията относно „Използване силата на парата за движение на корабитѣ“. Тоя трудъ на професоръ Папинъ билъ твърде много разпространенъ въ Англия и на времето се считалъ като трудно изпълнимъ и фантастиченъ.

Въпрѣки това мнение на мнозина учени люде, професоръ Папинъ продължилъ настойчиво и тайно своята работа по изследване свойствата на водната пара и възможността за постройката на парна машина за движението на корабитѣ.

Като последица на тия усиленни трудове, Папинъ успѣлъ най-подиръ да осжществи своята идея, и вече шестдесетъ годишенъ, извършилъ презъ августъ 1707 год. първото пробно плаване на парния корабъ, сждбата на който се стбеляза вече.

Като членъ на Лондонското крелско дружество, Папинъ ималъ немѣрение да представи лично своитѣ проекти предъ английската кралица Анна.

Дали успѣлъ да извърши това до края на своя животъ, липсватъ несбходимитѣ сведения.

Денисъ Папинъ умрѣлъ въ 1710 год., обаче неговото дѣло било продължено отъ мнозина други въ Англия, Франция и Америка.

Въ течение на едно столѣтие, отъ 1707 до 1807 год., изникнали множество нови проекти за постройката на парни кораби каквито сж тия на: Оксиронъ, Периеръ и Жуфрой, въ Франция; Милеръ, Тайлоръ, Симингтонъ и Беллъ — въ Англия; Евансъ, Фичъ, Румзей, Стевънсъ и Робертъ Фултонъ, въ Америка.

Всички тия изобретатели при изработване на своитѣ планове сж имали предвидъ сжществувашитѣ трудове на професоръ Папинъ, обаче, сжщо като него сж срещали голѣми спънки отъ своитѣ съвременници.

Всички тия изобретатели извършили многобройни изпитания въ Темза и др. рѣки обаче, едва въ началото на деветнадесетия вѣкъ, стогодини следъ първия сполучливъ опитъ на Папинъ, идеята за практичното приложение на парната машина за движението на корабитѣ могла да бжде напълно осжществена и дала нова насока на корабоплаването, което се разрастнало, усъвършенствало и достигнало до настоящитѣ си размѣри.

Презъ 1801 год. се извършило запознанството между американския

пълномощенъ министъръ въ Парижъ, Ливингтонъ и инженеръ Робертъ Фултонъ, който тъкмо ималъ намѣрение да се отправи за Америка.

Робертъ Фултонъ ималъ изработени множество технически планове, между които и тоя за постройката на подводникъ, които планове предложилъ на различни държави за одобрение и отпушане съответнитѣ парични срѣдства за осжществяване, обаче, получавалъ категориченъ отказъ. Ливингтонъ далъ своява пълна подкрепа на младия инженеръ.

Поради невъзможността и сжществувашитѣ неблагоприятни условия въ Франция за извършване на различнитѣ изпитания и постройката на корабъ съ главенъ двигателъ парната машина, било решено опититѣ да бждатъ направени въ Америка.

Презъ октомври 1806 год. Робертъ Фултонъ получилъ въ Нью-Йоркъ, изработената споредъ неговитѣ планове парна машина и започналъ постройката на новия паренъ корабъ. Необходимитѣ парични срѣдства за постройката, както на кораба, така и за извършването на редицата опити, били дадени отъ Ливингтонъ.

Първиятъ паренъ корабъ носилъ името „Клермонтъ“ и се считалъ за най-голѣмия, който билъ използванъ за извършване на опита за първоначалната употреба на парната машина за движение на корабитѣ.

Корабътъ притежавалъ водоизмѣстване 180 тона, дължина 44 и ширина 6'5 метра; Парната машина на кораба развивала мощностъ надъ 18 конски сили.

Американцитѣ се отнасяли съ недоверие къмъ изобретението на Фултона, като използвали и най-малкиятъ случай за подигравка и осмиване неговото дѣло. Упоритиятъ изобретателъ обаче, не обръщалъ внимание на това усмиване и, въпрѣки голѣмата морална прѣчка която срещалъ всрѣдъ своитѣ съвременници, продължилъ изпълнението на своята предначертана задача.

На 17 августъ 1807 год. корабътъ „Клермонтъ“ билъ най-подиръ готовъ за отплуване и стоялъ завързанъ за пристанищната стена на Худсонъ. Наоколо се струпала тълпа отъ хиляди души, дошли не толкова да присжтствуватъ и бждатъ свидетели при осжществяването на едно велико дѣло, а да могатъ да излѣятъ още веднѣжъ своята насмѣшка и подигравка спрямо безумния изобретателъ. Когато Фултонъ преминалъ по стълбата върху палубата на „Клермонтъ“, обкржжавашата го тълпа избухнала въ нестихващи викове и смѣхъ. Бледенъ отъ вълнение и мълчаливъ, Фултонъ не обърналъ внимание на обесърдчавашитѣ викове, и съ невъзмутимо спо-

Морето и Дунава сж неизчерпаеми богатства!

койствие заповѣдалъ да се освободятъ вързалата отъ брѣга и се пусне въ действие парната машина.

Малкото тѣло на „Клермонтъ“ трепнало отъ силенъ тласъкъ и корабътъ, изминавайки нѣколко десетки метра, неочаквано преустановилъ своето движение и засаналъ неподвижно. Тогава отъ брѣга тълпата надигнала буря отъ смѣхъ и викове, като отправила различни и незаслужени обиди на изобретателя, чие то дѣло завършило съ подобенъ неуспѣхъ.

Фултонъ обаче, запазвайки пълно спокойствие, слѣзалъ при машината, гдето бързо установилъ и съ вещи на отстранилъ причината за спиране действието на двигателя. Тогава последниятъ наново заработилъ съ пълната си сила и „Клермонтъ“ бързо зацѣпилъ мѣтнитѣ води на Худсоновата рѣка, срещу нейното течение, за голѣма почуда на тълпата.

Последната първоначално онемѣла и въ продължение на нѣколко минути не вървала на самата действителностъ, но веднага следъ това, установявайки пълното осъществяване фантастичнитѣ планове на Фултона, заревала отъ радостъ и отда-

ла пълна възхвала на великия изобретателъ.

Въ продължение на тридесетъ и два часа парната машина работила равномерно и безотказно, презъ което време първиятъ паренъ корабъ благополучно извършилъ своето пътуване отъ Ню Йоркъ до Клермонтъ, гдето се намиралъ Ливингтонъ. Веднага следъ пристигането си въ тоя градъ, корабътъ поелъ обратния пътъ за Ню Йоркъ, който пътъ проплавалъ за тридесетъ часа.

Когато „Клермонтъ“ пристигналъ въ Ню Йоркъ, той билъ посрещнатъ отъ народа съ радостни викове; Цѣлъ Свѣтъ ликувалъ за благополучното завършване на едно велико дѣло.

Съ извършване първото корабоплавателно съобщение на 17 августъ 1807 год. чрезъ действието на изнамѣрената парна машина, се поставило начало за развитие на корабоплавателното дѣло, което, нито Робертъ Фултонъ нито неговиятъ предшественикъ Денисъ Папинъ сж предпологали, че ще бже така подобро и успѣшенствано въ следващитѣ вѣкове.

Следъ тоя си сполучливъ опитъ Фултонъ построилъ редица други парни кораби. Неговиятъ примѣръ скоро билъ ревностно последванъ въ самата Англия която, чрезъ бързата постройка на значителенъ брой парни кораби, чиито корабостроители се считали за ненадминати първомайстори заела първо мѣсто въ Свѣта.

Въ 1820 год. Англия притежавала 43 товарни и пжтнически парни кораба, а до 1830 год. тѣхниятъ брой нарастналъ на 315.

Презъ 1819 год. американскиятъ корабъ „Саванакъ“, като първи паренъ такъвъ, благополучно преминалъ Атлантически океанъ, а отъ 1838 год. парниятъ корабъ „Сириусъ“ започналъ изпълнението на редовното корабно съобщение между стария и нови Свѣтъ.

Въ послѣствие парниятъ корабъ бързо измѣстилъ вѣтрохода. Дори и сега, въпрѣки съперничеството на новостроящитѣ се моторни кораби, той продължава да запазва своето първо мѣсто като сигурно и ефтино превозно срдѣство за извършване корабното съобщение между различнитѣ пристанища въ Свѣта.

ГЕРМАНСКИТЪ КОЛОНИИ

Въ нѣмския печатъ презъ 1939 г. се появиха подробни исторически данни относно първоначалното завоюване на германскитѣ колонии въ Африка и присъединяването имъ къмъ владенията на Германия.

Излишно е да се отбележи грамадното значение, което иматъ колонитѣ за всѣка голѣма държава, която досталява необходимитѣ първични материали изключително отъ далечнитѣ презморски страни. Достатъчно е да се спомене, че една отъ първопричинитѣ за настоящата кръвопролитна война безпорно е наложителниятъ спремежъ за притежанието на колониалнитѣ неизчерпаеми извори на сурови материали, така необходими за сжществуването на голѣмитѣ народи.

Извѣстно е, че въ Африка до Свѣтовната война, Германия притежаваше следнитѣ колонии: „Германска Югозападна Африка“, „Камерунъ“, „Того“, и „Германска Източна Африка“.

Началото на германската колониална политика било поставено въ 1849 год. следствие сжществуващитѣ търговски връзки съ разни африкански племена, най вече съ областта Либерия.

Германска Югозападна Африка.

Първата колония, която Германия включила въ своитѣ владения била

Германска Югозападна Африка.

Колонизацията на тая областъ била последица отъ предприемчивостта на бременския търговецъ Адолфъ Людерицъ, който съ други двама търговци притежавалъ представителство въ Лагосъ, английска Нигерия, отъ гдето ималъ възможността да обходи брѣговетѣ на Африка.

Въ 1882 год. Людерицъ, заедно съ младия търговецъ Хаинрихъ Фогелзангъ и капитанъ Карлъ Тимпе предприели пжтешествие по брѣговетѣ на Африка, което имало историческо значение за тѣхното Отечество.

За целта капитанъ Темпе получилъ назначението да стѣкми кораба „Тилли“ съ всичко необходимо за продължителното пжтешествие, а Фогелзангъ билъ изпратенъ въ Капщатъ на южния африкански брѣгъ за да събере необходимитѣ сведения относно областта, намираща се северозападно отъ тоя градъ. Благодарение на своитѣ способности Фогелзангъ сполучилъ да събере достатъчни данни за областта Ангра Пеквена.

На 31 мартъ 1883 год. корабътъ „Тилли“ подъ командването на капитанъ Тимпе пристигналъ въ Капщатъ, гдето завършилъ последното си стѣкмяване и въоръжение. На 5 априлъ с. г. вѣтроходътъ съ ка-

питанъ Тимпе и Фогелзангъ напусналъ Капщатъ и се отправилъ въ открито море, а на 9 априлъ спусналъ котва въ залива Ангра Теквена. Фогелзангъ веднага слѣзалъ съ отдѣление моряци на брѣга, за владялъ околността и чрезъ стѣкмяването на малко укрепление, поставилъ началото за колонизацията на югозападна Африка. Укреплението въ послѣствие било наречено Фолзогенгъ, а заливътъ Ангра Пеквена—заливътъ на Людерицъ.

На 1 Май 1883 год. билъ сключенъ първиятъ договоръ съ водача на съседното туземно племе. Съгласно тоя договоръ, срещу 100 фунта стерлинги и 60 пушки, туземцитѣ се задължавали да отстъпятъ на фирмата Людерицъ за безвъзмездно притежание Ангра Пеквена съ обкржаващата околностъ отъ 5 мили. На 12 Май с. г. върху една отъ височинитѣ ограждащи залива Людерицъ се издигнало германското знаме.

На 24 априлъ 1884 год. германското правителство обявило официално че взема подъ свое покровителство областта около залива Людерицъ. Следъ воденитѣ преговори мжду Берлинъ и Лондонъ, на 21 юни 1884 год. Англия признала правото на Германия да притежава тая областъ.

(следва)

МОРСКИ РИБОЛОВЪ

РИБАРСКИ КОРАБИ

Съвременното риболовство въ открито море налага постройката на нарочни рибарски кораби пригодени за целта, притежаващи съответното устройство и стъкмяване, напълно подходящи, както за извършване продължителни и свързани съ изпитания плавания из водите на обширните морета, така и за запазване уловената риба.

Всѣки рибарски корабъ трѣбва да бѣде мореходенъ, за да усоява на морските бури и силното вълнение; Необходимо е да притежава значителни запаси отъ гориво, позволяващи продължително отсъствие отъ изходното пристанище; Трѣбва да е съоръженъ съ необходимите пособия за консервиране и запазване на рибата и да разполага съ силни, сигурни и економични двигатели.

На основание дългиятъ практиченъ опитъ и изискванията на риболовството, изработенъ е определенъ видъ риболованъ корабъ, притежаващъ следните данни: Дължина 50, широчина 8 до 8'30 и височина около 5 метра. Освенъ обширните помѣщения за побиране уловената риба, корабътъ притежава и съответните вжглени ями за скѣтаване на 260 тона тона гориво, така щото, при дневенъ разходъ на каменни вжглища отъ 8 до 9 тона, да престоива въ открито море въ продължение на тринадесетъ дни.

Рибарскиятъ корабъ обикновено развива скоростъ отъ 12 до 13 мили въ часъ и при силно развалнувано море притежава възможността да влачи съ достатъчна сила спуснатитѣ на вода мрежи.

Риболовните кораби сж снабдени съ съвременните най-нови и усъвършенствани мореплавателни и технически сръдства. Тѣ притежаватъ еходъномѣри, прожектори, радиоизлъчници, радиостанция за радиотелеграфия и радиотелефония и пр.

Предназначенитѣ за помѣстване на уловената риба отдѣления притежаватъ стени, които сж добре изолирани посръдствомъ 20 до 25 см. дебелъ коркъ и които сж съвършено защитени отъ влиянието на външната топлина.

Товарните помѣщения така сж устроени, че поставената въ тѣхъ риба да не бѣде смачквана и повредена, като запази своя добъръ видъ и качество.

Освенъ това, рибарскиятъ корабъ е запасенъ съ 60 до 80 тона ледъ,

добре съхраняванъ въ нарочните помѣщения, който ще служи за запазване прѣсния видъ на рибата до стоварването ѝ на рибните пазари въ пристанищата.

Известно е, че уловената и прибрана на рибарския корабъ риба, бързо се очиства, като се изваждатъ вътрешноститѣ ѝ. Последните веднага се поставятъ въ нарочно стъкмени котли, гдето се сваряватъ и преобрѣщатъ на мазнини.

Рибарскиятъ корабъ притежава всичките възможни съоръжения за пълното използване остатъцитѣ отъ уловената риба.

По-напредналитѣ въ риболовно отношение държави притежаватъ известенъ брой, кораби—майки, които придружаватъ риболовните флотилии и приематъ на съхранение и преработка уловената отъ корабитѣ разнообразна риба.

Риболовните кораби—майки притежаватъ голѣмо водоизмѣстване и разполагатъ съ обширни, добре стъкмени помѣщения за натоварване на рибата уловена отъ корабитѣ на флотилията; както и съответните машини и съоръжения, за нейното консервиране, разпредѣление по видъ и голѣмина и преработване на рибните остатъци.

ХРАНИТЕЛНОСТЪ НА РИБАТА.

Погрешно е схващането, че рибоното месо сравнение съ това на домашните животни съдържа твърде ограничено количество хранителни вещества. Отъ направенитѣ изследвания се установява, че по хранителностъ, рибното месо значително се приближава до месото на топлокрѣвните животни. Така, месото на домашните животни съдържа 18 до 20% белтъчни вещества, а това на рибата—15 до 18%.

Месото на рибата змиѣрка съдържа 27%, на съомката 16%, херингата 7 до 8%, а това на треската 0'3% мазнини; Тлѣстото свинско месо съдържа 35% мазнини. Общо взето и по отношение на мазнинитѣ хранителността на рибното месо, не се отличава много отъ това на другитѣ животни.

Освенъ това, поради твърде малката загуба на вода презъ време приготвянето на храна, рибното месо запазва мекота и сочностъ, следствие на което бърже се здѣква и притежава по голѣма смиланостъ, отколкото месото на животнитѣ.

Приготвена съ съответните подправки, както солената, така и прѣсната риба е вкусна и оказва силно раздражащо влияние на апетита.

РИБАРСКИ ПРИСТАНИЩА.

Рибарството въ западно европейскитѣ и скандинавскитѣ държави е твърде много развито и представлява важенъ економиченъ и стопански факторъ, осигуряващъ прехраната на населението.

Голѣмитѣ държави притежаватъ, както многобройни рибарски кораби за ловитбата на риба въ открито море, така и добре уредени рибарски пристанища, разполагащи съ всички необходими складове, съоръжения и работилници за стъкмяване на корабитѣ и преработване на уловената риба.

Едно съвременно и добре стъкмено рибарско пристанище притежава достатъчно дълга кейова стена, за приставане и завързване едновременно на голѣмъ брой рибарски кораби. Пристанището разполага съ: рибна борса, необходимитѣ стоварища за разпредѣление, пазене, опаковка и препращане на рибата въ вътрешността на страната; работилници и фабрики за консервиране и преработване остатъцитѣ отъ рибата; хладилници за съхраняване стоварената отъ риболовните кораби риба въ прѣсно състояние; желѣзопѣтни линии и гари, както и нарочните вагони за пренасяне на рибата и пр.

Освенъ това пристанището трѣбва да разполага съ голѣми складове, отъ гдето риболовните кораби могатъ да си набѣвятъ всичко необходимо: каменни вжглища или течено гориво за двигателитѣ, хранителни припаси, ледъ, мрежи, вѣжа, солъ, бѣчви, запасни части и пр., безъ да се губи време за търсене по другитѣ пазарища.

Къмъ всѣко съвременно риболовно пристанище принадлежатъ и всички спомагателни съоръжения, улесняващи риболовството въ открито море: фабрики за мрежи, ледъ; направата на сѣндѣци, бѣчви, консервни кутии и пр.

Естествено, че постройката и стъкмяването на едно модерно рибарско пристанище изисква разходването на грамадни парични сръдства, обаче наличието на подобни пристанища е наложително, тъй като способства за осигуряване препитанието и прехраната на народа.



МОРСКИ ВЕСТИ

Корабните загуби на Англия и Германия при завладяването на Норвегия

Известно е, че при развитието се десантни действия в Норвегия, твърде дейно участие взели и значителна част от морските сили на двете воюващи страни, Англия и Германия.

През време на състоялите се край норвежките брегове различни действия на бойните кораби, и двете държави загубили голем брой бойни единици, точните данни за които, естествено, не могат да бъдат с положителност установени.

И двете воюващи страни в това отншение дават непълни и противоречиви сведения.

Съгласно поместените в последно време данни в чуждестранния печат се установява, че от 9 до 22 април н.г. морските сили на двете воюващи страни сж понесли загуби както следва:

Английски сведения

Германския флот загубил следните кораби:

Потопени: Линейният кораб „Гнайзенау“, тежкия кръстосвач „Блюхер“; леките кръстосвачи „Емден“, „Лайпциг“ и „Карлсруе“; единадесет изстръбителя и три подводника, всичко 19 бойни единици.

Повредени: Един линейен кораб и три кръстосвача. Или общо, през време на действията Германия имала потопени и повредени всичко 23 кораба.

Германски сведения

За същото време британският флот понесъл следните загуби:

Потопени: пет кръстосвача, десет изстръбителя, четиринадесет подводника и три превозни кораба, всичко 32 единици;

Тежко повредени: седем линейни кораба, осем тежки и леки кръстосвачи, пет изстръбителя, един самолетносащ и осем превозни кораба, всичко 29 единици. Или общо, през означеното време английският флот имал потопени и тежко повредени: 7 линейни кораба, 13 кръстосвача, 15 изстръбителя, 14 подводника, 1 самолетносащ и 11 превозни кораба, всичко 61 бойни единици.

Съгласно тия данни се установява големата загуба в подводници, от което обстоятелство следва да се извади заключението, че британските подводници сж имали главната задача, чрез потапянето на германските кораби да прекъснат подвоза на войски за Норвегия.

Тая загуба обаче, сжщо установява, че германският флот имал твърде надежно устроена защитата на керваните кораби извършващи корабното съобщение с Норвегия.

Истината за нанесените загуби на бойни кораби и от двете воюващи държави както вече се отбеляза, ще бъде с положителност установена едва след свършването на войната

Новъ канал в Горна Италия

Съгласно оповестените в чуждестранния печат данни, изработени сж и одобрени планове за постройка на канал, който ще свързва швейцарските и италиански алпийски езера с Адриатическо море.

Новият плавателен път ще има особено големо значение за швейцарската външна търговия, и буди особен интерес всрѣд швейцарските мѣродавни крѣгове.

Каналът, за постройката на който в сжщност ще бъдат използвани сжществуващите вече кѣси водни пътища в Горна Италия, в областта на реката По, ще притежава размери позволяващи движението на кораби с водоизмѣстване до 800 тона.

Пресметнато е, че за постройката на тоя плавателен път ще бъдат изразходвани 1.5 до 1.8 милиарда италиански лири.

Нови ромжнски кораби

Известно е, че Ромжния полага големи грижи за увеличение на своето търговско корабоплаване.

За целта в последно време бѣ дадена поръчка в разни чуждестранни корабостроителници за постройка на значителен брой товарни и товаропжитнически кораби.

Строящите се в корабостроителницата Сантиери-Палермо ромжнски товарни кораби „Сулина“ и „Мангалия“ сж завършили вече пробните си плавания.

И двата кораба притежават еднакви размери: дължина 116, ширина 15.5 и газене 6.4 метра; товароподемност 5,000 тона; мотори с мощност 3,200 к. с. осигуряващи на кораба скорост 13 мили.

Корабостроителницата в Сплит

Югославия притежава новосградена корабостроителница в Сплит която отбелязва големо дейност. Както е известно, в тая корабостроителница сж построени двата съвременни югославянски изстръбителя „Загреб“ и „Любляна“.

По настоящем корабостроителницата е разширена и пригодена за

постройката и на търговски кораби какъвто е случая с наливните моторни кораби „Велебит“ и „Мозор“.

Въ началото на 1939 год. корабостроителницата притежавала разни съоръжения и машини на обща стойност 56,348,083 динара, а до 1 януари настоящата година, тая стойност била повишена, поради набавянето на нови машини и пр. на 61,822,566 динара.

Почти всички поправки на корабите от югославянския военен флот сж извършени от Ядранската корабостроителница, като с това се дава значително насърчение на югославянското корабостроително дѣло.

Както е известно, в дейността на корабостроителницата вземат участие, още с основаването ѝ французската корабостроителница Сантиер — с 23,830,340 и английската Яроу — с 8,380,000 динара.

Въ американските корабостроителници се намират в усилена постройка множество корабистерни за превоз на течено гориво и масла.

Така, за увеличение на корабните състав на всеизвестното сдружение „Щандарт Ойл Компани“, въ началото на настоящата година били заложени в постройка нови 20 корабистерни притежаващи водоизмѣстване по 18,000 тона, скорост 16 мили и привеждащи се в движение посрѣдствомъ дизелмотори, а нѣкои и чрез парни турбини.

За друго, търгуващо с петролни произведения и течено гориво сдружение били поръчани 24 бързоходни наливни кораби.

Югославското правителство под писало, съответните договори с различните югославски корабоплава, два, на които се отпускат годишни дѣжавни помощи за подкрепа и посрѣщане направените през годината разходи.

Съгласно договорите, определени били следните годишни помощи: На „Ядранска пловидба“ — 48 милиона динара; на „Дубровачка“ 12 милиона; „Океания“ получава 8, а „Цетска пловидба“ — 16 милиона, от които 9 за подържане на крайбрежното плаване и 7 милиона динара за извършване корабното съобщение с пристанищата на балканските държави.

Сдружението „Дубровачка пловидба“ притежава 24 кораба с общо водоизмѣстване 159,160 тона.

СВЕДЕНИЯ ЗА ЧУЖДИТЪ ФЛОТИ

Холандия

Общата териториална повърхност, която Холандия заема въ Европа възлиза на 34,181 кв. километра съ население 8,557,000 души. На всеки кв. килом. от холандската земя се падат по 250 души.

Колониите, които Холандия владее въ Азия, Австралия и Америка обхващат пространство от 2,076,010 кв. километра съ население 67,355,000 души.

Въ Азия тая малка европейска държава притежава Холандска Индия съ пространство 1,483,874 кв. километра и 66,900,000 жители.

Въ Австралия Холандия владее западната част на Нова Гвинея съ пространство 416,260 кв. килом. и население 200,000 души, а въ Америка — част от Гвайна съ пространство 140,651 кв. км. и малкия остров Кюрасо, обхващащ площ от 1,044 кв. км. съ население 90,000 души.

За отбраната на тия обширни владения, естествено, че Холандия трябва да притежава и съответните морски сили.

Към 10 май н. г. холандския флот имал следния състав:

Два стари брѳгови бронирани кораба съ общо водоизмѣстване 10,015 тона, от които „Сьорабая“ през 1936 год. бил преустроен за учебен кораб и получил въоръжение състоящо се от четири 150 мм. и осем 75 мм. орждия;

Четири леки кръстосвача: „Де Ройтеръ“, „Ява“, „Суматра“ и „Гелдерландъ“, съ общо водоизмѣстване 23,322 тона. Последният кръстосвач е построен въ 1898 год., а останалите три сж завършени след Свѣтовната война, притежават водоизмѣстване по 6,600 тона, скорост 32 мили, 150 мм. орждия и 2 водосамолета. Освен тия кръстосвачи Холандия има въ усилената постройка още два нови съ водоизмѣстване по 8,380 тона;

Един флотиловаачъ, „Тромпъ“, притежаващ водоизмѣстване 3,450 тона, скорост 32.5 мили и въоръжение: шест 150 мм. и четири 40 мм. орждия, четири картечници, шест 530 мм. торпедни тржби и 1 водосамолетъ;

Осем изстрѣбителя съ водоизмѣстване по 1,316 тона, скорост 36 мили и въоръжение: четири 120 мм. и две 75 мм. орждия, 4 картечници, шест 530 мм. торпедни тржби, 1 водосамолетъ и четири уреди за хвърляне на водни бомби;

Девет торпедоносца съ водоизмѣстване от 48 до 277 тона;

Двадесет и три подводника, всички построени след войната, притежаващи общо водоизмѣстване

14,382 тона. За отбелязване е, че подводниците от вида „К“ притежават твърде голѣм район на действие. Така подводникът „К XVIII“ е извършил съсем самостоятелно дългото пътуване през Южна Америка за Холандска Индия като изминал успѣшно разстоянието от 23,500 мили, а подводникът „К XIII“ благополучно изминал разстоянието от 10,500 мили между Холандия през Северна Америка за Индия;

Шеснадесет минопоставачи съ общо водоизмѣстване 10,878 тона и шеснадесет миночистача съ общо водоизмѣстване 5,802 тона;

Шест канонерки, 4 рѣчни такива, 4 торпедни лодки, 3 правителствени кораба въ Индия и 29 други спомагателни кораби.

Освен тия кораби въ холандските корабостроителници се намират въ постройка: 1 флотиловаачъ, 4 изстрѣбителя, 7 подводника, 1 минопоставачъ, 3 канонерки и 8 стражни кораба.

Всичко Холандия притежава 122 бойни кораба съ общо водоизмѣстване 113,348 тона.

Югославия

— На 1 април н. г. върху учебния кораб „Далмация“ тържествено било извършено производството въ първи офицерски чинъ на 24 души юнкери завършили морската военна академия. На тържеството присъствали: представителъ на краля, контръ адмиралъ Владимиръ Марияшевичъ; началникът на морската академия, английският вице консулъ, представителитъ на разните родолюбиви организации и офицеритъ от гарнизона на Дубровникъ.

След произнасянето на съответното приветствено слово, контръ адмиралъ Марияшевичъ предалъ на първия по успѣх от новопроизведенитъ морски офицери една златна сабля, подарена от югославияския кралъ.

— Предварителната подготовка за извличане на повърхността на потъналия изстрѣбител „Любляна“ била почти завършена. При потъването си изстрѣбителът лѣгнал на морското дъно върху едната си страна. Поради това, много време било загубено за да бже изправен въ естественото си положение.

Извличането на кораба ще бже извършено съ помощта на два голѣми желѣзни цилиндра, които, чрез напѣлването съ вода ще бждат спуснати на морското дъно. Посрѣдствомъ множество дебелостоманени вжжета, двата цилиндра ще бждат здраво завързани по егинъ

от двете страни на изстрѣбителя. Чрез изгласкване на всдата от цилиндритъ и напѣлването имъ съ въздухъ ще се извърши постепеното издигане на „Любляна“ на водната повърхност.

Белгия

Предвидъ развитиѣ се следъ 10 май н. г. събития следва да бждат дадени сведения относно морските сили на Белгия.

Интерено е да се отбележи, че тая държава, която обхваща повърхност въ Европа от 30,444 кв. километри съ население 8,320,000 души и притежава 2,391,064 кв. км. колонии въ Африка съ общо население 13,700,000 души, нѣма почти никъкъвъ боен флотъ.

Морските сили на Белгия се състоятъ от два миночистача съ водоизмѣстване по 230 тона и корабътъ „Циния“, предназначень за защита на белгийското риболовство, притежаващ водоизмѣстване 1,200 тона.

Въ корабостроителницата на Анверс по настоящемъ се намира въ постройка другъ корабъ за защита на риболовството, който има водоизмѣстване 1,600 тона, скорост 30 мили и въоръжение: четири 102 мм. орждия и 2 картечници.

Испания

Испанският новопостроенъ минопоставачъ „Нептунъ“ завършилъ благополучно пробнитъ си плавания и влѣзалъ въ строя. Минопоставачът, който е построен от корабостроителницата Ел Ферроль притежава водоизмѣстване 2,100 тона, машини съ мощност 10,000 к. сили, скорост 19 мили. Въоръжението му се състои от четири 120 мм. орждия и нѣколко срѣдни и леки противосамолетни такива. Притежава съответното устройство за носене на 264 мини.

Въ сжщата корабостроителница е спуснатъ на вода минопоставачътъ „Тритонъ“ притежаващ водоизмѣстване 1,500 тона скорост 19 мили, четири 102 мм. орждия и съоръжения за 70 мини.

Дания

Изработена е програма, споредъ която морските сили на Дания ще бждат увеличени съ: 3 бойни кораба съ общо водоизмѣстване 24,000 тона, 1 кръстосвачъ от 5,000 тона, 6 минни кораба, 6 торпедоносца, 18 подводника, 40 торпедни лодки и множество други спомагателни кораби.

Настоящиятъ личенъ съставъ на флота възлиза на 1,400 души.

СТРАНИЦА ЗА МЛАДИТЪ

ХРИСТОФОРЪ КОЛУМБЪ

(Продължение от брой 137)

Две седмици след пристигането си въ пристанището Санъ Люкаръ, Колумбъ отправилъ писмо до сина си Диего, който се намиралъ на служба при кралския Дворъ.

Въ това си писмо и въ следващите многобройни такива, написани до разни високопоставени личности отъ кралската свита, великият мореплавателъ молилъ за посрѣдничество предъ испанските владѣтели за отпущането на известни помощи и полагането грижи за взелитъ участие въ експедицията моряци, които били твърде изтощени, бедни и следъ тригодишно отсъствие отъ Родината, положили всичко за откриване нови източници за нейното обогатяване, какъвто е случая съ откриването на златнитъ залежи въ Верагуа.

Въ последнитъ си писма Колумбъ настоятелно молилъ да се издаде кралско предписание до Овандо въ Испаньола, съ което управителятъ на колонията да издѣлжи, задържанитъ неоснователно и принадлежащи на мореплавателя парични суми.

Въ замѣна на тия си искания Колумбъ билъ твърде много огорченъ отъ известието за продажбата на неговитъ имущества въ Испаньола, като съ полученитъ суми били удовлетворени алчнитъ искания на многобройнитъ кредитори.

Изпадналъ въ немилостъ, изтощенъ, беденъ и боленъ, мореплавателятъ билъ забравенъ отъ всички и на 25 августъ 1505 год. лѣгналъ на постеля.

На 20 май 1506 год. откривателятъ на новия Свѣтъ, следъ като взелъ свѣтото причастие склопилъ за винаги очи, прошепвайки следнитъ думи: „Въ твоитъ рѣце, о Боже, предавамъ душата си“.

Колумбъ умрѣлъ въ града Валия-долида, въ единъ осамотенъ домъ на улица Колонъ (Calle de Colon) носещъ номеръ седми.

Въ момента, когато великият мореплавателъ завършвалъ житейския си пътъ, около него се намирали малцина другари и роднини.

Народътъ забравилъ напълно Колумба, и неговата смъртъ никому не направила впечатление. Никой отъ

гражданитъ, покрай който минавало скромното погребално шествие не обърналъ внимание, че въ ковчегъ било сложено изтощеното отъ дългото мореплаване тѣло на смѣлия морякъ, предприемчивостта на който презъ 1493 год. заставила много учени да плачатъ отъ въсторгъ за откриването на широкитъ порти къмъ новия Свѣтъ.

Презъ 1509 год. по нареждането на испанския кралъ, останките на Колумба били премѣстени въ Севилія и погребани въ манастира Ласъ Куевасъ, гдето трѣбвало да бждатъ погребани въ последствие синътъ на мореплавателя Диего и братъ му Бартоломео.

Едва презъ 1541 год. могло да бжде изпълнено завещанието на мореплавателя и последното му желание: да бжде погребанъ на островъ Испаньола. Сжщата година останките на Колумба били пренесени въ Санто Доминго и погребани въ новопостроената катедрална църква.

Съгласно склучения въ Базелъ презъ 1795 год. договоръ за миръ, Санто Доминго билъ присъединенъ къмъ владенията на Франция. Поради това, испанското правителство, въ съгласие съ херцогъ де Верагуа, потомъкъ на Колумба, решило да пренесе останките на великия мореплавателъ въ Хавана, на островъ Куба.

Следъ направенитъ за цѣлтъ съответни постѣпки, коститъ на Колумба били пренесени на острова и погребани въ новото му вѣчно жилище съ подобаваща тържественостъ.

Въ края на деветнадесетото столѣтие възникналъ споръ относно останките на Колумба. Епископътъ отъ Санто Доминго увѣрявалъ, че гробътъ на мореплавателя все още се намира въ катедралната църква на Доминго, а въ Хавана по погрѣшка били пренесени коститъ на Колумбовия синъ Диего.

Академията на наукитъ въ Мадридъ обаче, съ убедителни исторически данни опровергала това твърдение на епископа, което се установило въ последствие въ 1877 год.

презъ време ремонта на църквата, когато въ гроба, въ който лежали останките на Колумба не били намирани никакви кости.

Въ нѣкои отъ съществуващите исторически сведения се отбелязва, че Колумбъ действително запазилъ до края на своя животъ веригитъ, въ които билъ окованъ презъ време на третото си мореплаване къмъ новия Свѣтъ, отъ гдето билъ пренесенъ съ корабъ въ Испания подобно на престѣжникъ.

Тия окови, съгласно оставеното завещание и последното предсъртно желание на Колумба, били сложени въ гроба и погребани заедно съ останките на великия мореплавателъ.

Едва ли въ историята на човѣчеството съществува друго, по-величаво, свързано съ ореола на славата име отъ това на Колумба, смѣлият мореплавателъ, който съ своето вѣлико дѣло, откриването на новия Свѣтъ, постави началото на колониалната политика на европейските държави, свързана съ търсене и намиране на така необходимитъ първични материали и неизчерпаеми богатства.

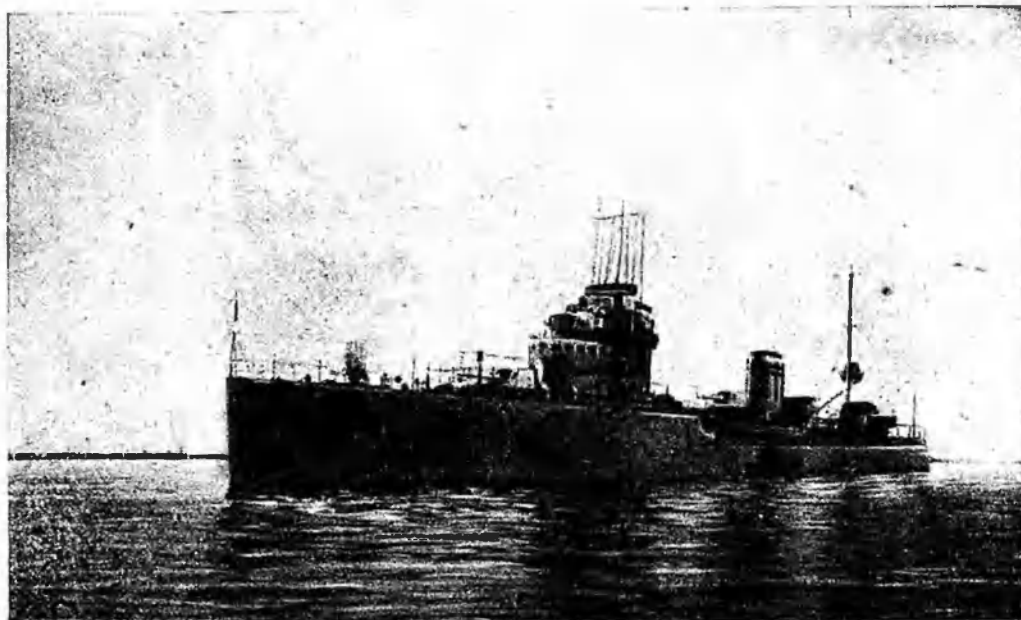
Едва ли въ историческия свѣтовенъ възходъ съществува друго, по-свѣтло име свързано съ всестранното културно, материално и техническо преуспѣване на човѣчеството.

Но сжщо така, едва ли е съществувалъ нѣкога човѣкъ, който въ последнитъ дни на своето преживѣване, да е билъ така изоставенъ и забравенъ, подложенъ на изпитания и оскъдици, подобно на последенъ беднякъ.

Действително, следъ смъртта на тоя предприемчивъ мореплавателъ, човѣчеството, чрезъ създаването на редица паметници отдаде необходимата почитъ къмъ вѣлико дѣло на Колумба. Най-голѣмиятъ обаче паметникъ за вѣчни времена, ще остане все пакъ самата Америка, за откриването на която великият мореплавателъ пожертва своитъ младини и своя животъ. КРАИ

Кууджуклиевъ





Италианският изстрѣбител „Emanuel-Praschno“

БОТЮ & ВАСИЛЪ ПАРАШКЕВОВИ—ГАБРОВО

—Телефонъ 218 Представителство — Търговия.

Държатъ винаги на складъ въ неограничено количество германскитѣ препарати:

1. Шлайфпаста „Schnorbus“ за претриване на метални части: въ кутии отъ по 1 кгр. №№ 1, 2, F, FF, FFF, FFFF.

2. Течната замаска „Schnorbus“ за оплѣтяване (сѣдиняване) на металически части: въ кутии отъ по 1 кгр.

Употрѣблението на тия два препарата дава само икономия и удѣство 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. 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.