

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!

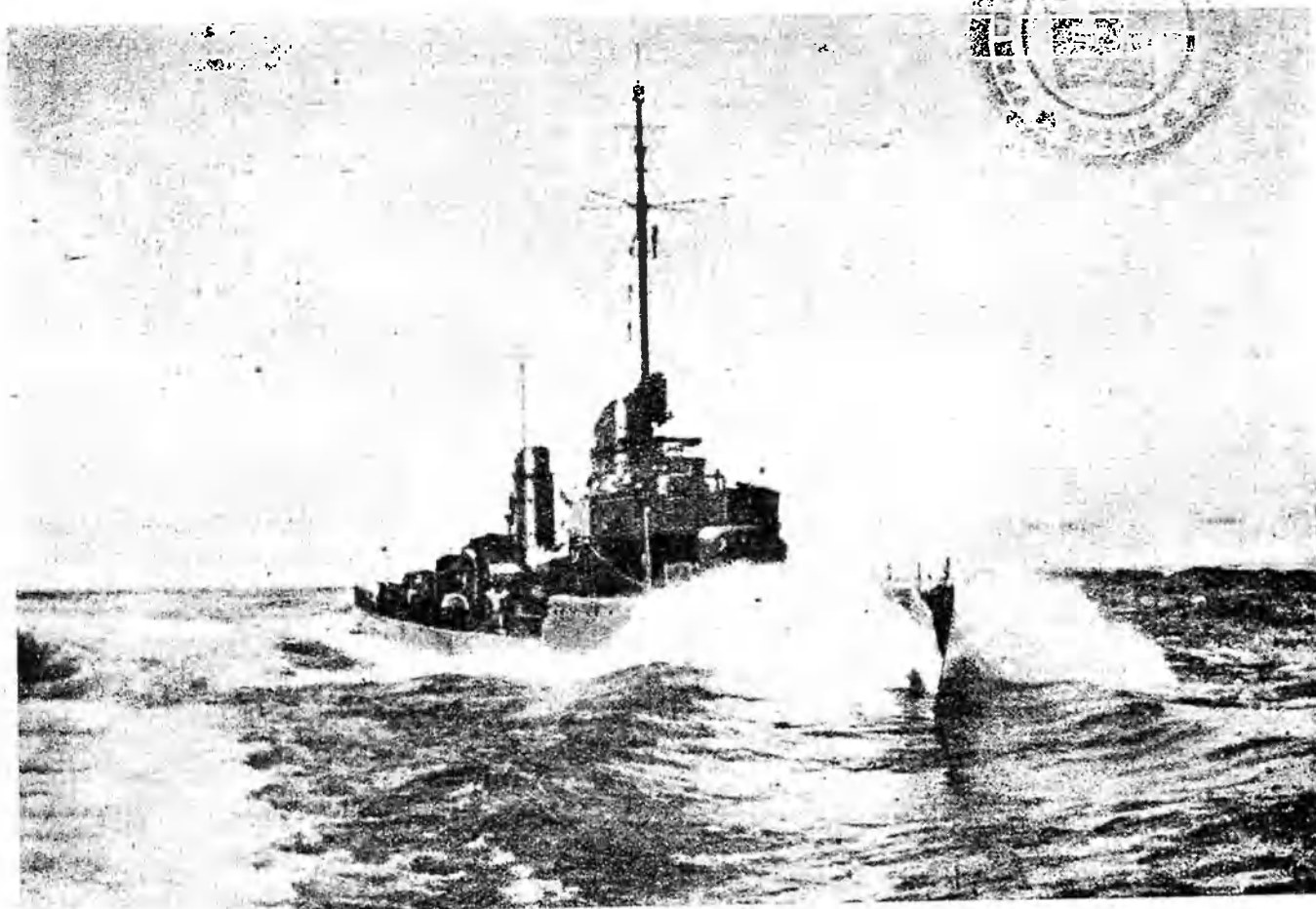
ДВУСЪДЕМЪСНИКЪ ЗА МОРИКА ПРОСВЕТА И ОБЩНОСТТА
ДЪЖКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Година VI.

Варна, 15. Мартъ 1940 год.

Брой 133

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



Съ пълна скорост срещу врага

ХРОНИКА

За бойните действия на нашия черноморски флотъ презъ време на Свѣтовната война (7)

На 15 августъ къмъ южната група отъ Брѣговия секторъ се предадоха 2 противохвърчилни 8'7 см. не с.с. взвода, едина на позиция при Арабъ чешме — две орджия, а другия при Гроздъ 2 орджия.

На 23 августъ 1916 г. се формира личния съставъ на единъ 8'7 см. н. с.с. взводъ отъ 2 орджия. Тия орджия се поставиха на позиция при скотобойната. На 7 септември с.г. взвода се премѣсти на позиция западно отъ гр. Балчикъ.

На 27 октомври 1916 год. 10 см. батарея Траката се премѣсти на позиция при гр. Балчикъ.

На 1 януари 1917 г. се формира нашъ личенъ съставъ за 25 см. и 15 см. германски брѣгови батареи и се започна подготовката имъ за действия съ тия орджия. За командири на тия батареи се назначиха капитанитѣ Фиковъ и Главчевъ. Следъ като нашата прислуга бѣ подготвена за действия съ тия орджия, започна се приемането имъ отъ германцитѣ. До 28 януари с.г. батареитѣ бѣха окончателно приети и германцитѣ си заминаха.

На 18 януари с.г. се формира единъ взводъ отъ две 7'5 с.с. орджия и постави на позиция при носъ Калиакра. Тия орджия бѣха взети отъ заседналия при Черенъ носъ турски изтѣрбителъ. Къмъ края на месецъ мартъ орджията бѣха поставени и окончателно готови за действие. Назначението на тия две орджия бѣ да не позволяватъ на неприятелскитѣ кораби свободно да чистятъ поставеното минно заграждане при Калиакра.

На 27 мартъ 1917 г. бѣше придана къмъ южния секторъ 12 см. Д/28 батарея — две орджия, отъ Шуменския артилерийски полкъ. Тя се постави на позиция южно отъ Галата.

Къмъ срѣдата на месецъ мартъ 1917 г. при с. Гяурсютчукъ бѣ поставена една четири орждейна 15 см. Д/30 батарея отъ Шуменския тежъкъ артилерийски полкъ. Назначението на тази батарея бѣ да охранява и пазити транспортнитѣ параходи, които пренасяха храни отъ Каварна до Варна.

Това бѣха частитѣ съ които бѣ засилена и организирана отбраната на нашето крайбрѣжие презъ Свѣтовната война.

КАЛЕНДАРЪ НА „МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“

— На 4 мартъ 1916 год. два руски изтѣрбителъ се появили въ наши води и потопили въ близостъ на носъ Калиакра единъ турски търговски корабъ. Изтѣрбителитѣ били атакувани успѣшно отъ два наши самолета и били принудени да напуснатъ българското крайбрѣжие.

— Презъ Балканската война, Дунавската частъ отъ нашия малъкъ флотъ формира нарочни отряди, които взеха живо участие въ действията около Одринъ.

На мнозина специалисти отъ тия моряци, бѣ възложено да обучаватъ една учебна команда около 200 души за действие съ бомбитѣ и подготовката имъ като мино-поддривни отдѣления и групи.

На 13 мартъ 1913 година, ст. ст., смѣлитѣ дунавци взеха участие въ атаката на крепостъта Отринъ, като нѣкои отъ тѣхъ сложиха коститѣ си наравно съ своитѣ сухопѣтни бойни другари и съ това достойно изпълниха своя дългъ къмъ Отецеството.

— На 1 мартъ 1916 год. английски монитори бомбардирели турското пристанище Смирна, безъ да причинятъ значителни разрушения.

— На 3 мартъ 1916 год. презъ нощта германскитѣ спомагателенъ кръстосвачъ „Мьове“ успѣлъ да премине английската блокадна линия и на 4 мартъ заранъта благополучно достигналъ Хорнсъ рифъ и се завърналъ въ пристанището Вилхемсхафенъ, следъ дълго отсъствие отъ Германия за водене корсарска война въ Атлантически океанъ.

Презъ време на своята корсарска дейность, спомагателния кръстосвачъ „Мьове“ потопилъ 16 неприятелски кораби съ общо водоизмѣстване 62,660 бр. р. тона.

— На 6 мартъ 1916 год. презъ нощта нѣмскитѣ пепелини „L 11“, „L 13“ и „L 14“ летели надъ Англия и бомбардирали нѣколко селища.

— На 7 мартъ 1916 год. край източнитѣ брѣгове на Англия се взривали на мина и потънали английскитѣ изтѣрбителъ „Кокетъ“ и подводникътъ „Е 5“.

— На 9 мартъ 1916 год. Португалия обявила война на Германия. Първото действие на португалскитѣ власти било присвояването на интерниранитѣ въ пристанищата 37 нѣмски търговски кораба.

— На 13 мартъ 1916 год. единъ отъ действащитѣ въ Адратическо море италиански подводници успѣлъ да потопи австро-унгарския болниченъ корабъ „Електра“.

ПОЩА

Редакцията благодари за следнитѣ получени дарения:

1. Иванъ Хар. Грънчаровъ — София 50 лв.
2. Н. Георгиева В. Търново 50 лв.
3. Свещеникъ Камбуровъ — Омортагъ 50 лв.
4. Георги Вушевъ — Варна 50 лв.
5. Георги Мушевъ — София 50 лв.
6. Д. Рахневъ — Разградъ 40 лв.
7. Иванъ Денчевъ — Варна 30 лв.
8. Стефанъ Ил. Помаковъ — с. Добротичъ 30 лв.
9. Тончо Дим. Рѣтеневъ 30 лв.
10. Димитъръ Ив. Бакърджиевъ — Карлово 30 лв.
11. Лилия Танчева — София 30 лв.
12. Генчо Геновъ — Русе 30 лв.
13. * — Петричъ 30 лв.
14. Симеонъ Роевъ Севлиево 25 лв.
15. П. В. Стоенчевъ — Стара Загора 20 лв.
16. Иванъ Павловъ — Ломъ 20 лв.
17. Георги Поповъ, Разлогъ 20 лв.
18. Рад. Радушевъ, Шуменъ 20 лв.
19. Евгений Лазаровъ — Казанлъкъ 20 лв.
20. Никола Димовъ Николовъ — София 15 лв.
21. Дим. Кр. Димитровъ — с. Гумотица — Троянско 15 лв.
22. Д. Л. Петровъ, Пловдивъ 10 лв.
23. Отъ 13 военно окръжие Кюстендилъ 10 лв.
24. Василь И. Шипковенски — Троянъ 10 лв.
25. Ил. Даскаловъ, Свищовъ 10 лв.
26. Спиро спировъ — с. Долень Чифликъ 10 лв.
27. П. Тодоровъ — Разградъ 10 лв.
28. Петко Ст. Камбуровъ — Севлиево 10 лв.
29. Маври Кировъ — Ямболъ 10 лв.
30. Ив. Ст. Тодоровъ — Русе 10 лв.
31. Георги Манушевъ — Шуменъ 10 лв.
32. Антонъ Стояновъ — гара Софя 10 лв.
33. Петъръ Райковъ Пивчевъ — М. Търново 10 лв.

(Следва)

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

— Известява се на заинтересованитѣ, че всички излѣзли до сега броеве на „Морски Прегледъ“ сж изчерпани. Редакцията съжалева, че не може да удовлетвори молбитѣ имъ.

ПРАВOTO НА СИЛНИЯ

Всѣки день въ мѣстния и чуждестраненъ печатъ четемъ за бойнитѣ действия на море и често слушаеме радиосъобщения за схваткитѣ между морскитѣ бойни сили на воюващитѣ страни.

Въ тия ежедневни известия се подлагатъ на обстойни разисквания въпроси, относно нарушения правата на неутралнитѣ държави.

Въ последно време, оживени разисквания се отбелязаха и около случая съ германския търговски корабъ „Алтмаркъ“ въ норвежкитѣ териториални води.

Съществуващитѣ, установени въ различнитѣ многобройни конференции и възприети отъ всички народи постановления на Морското международно право, сж оспорвани и тълкувани съобразно интереситѣ на всѣка, впуснала се въ неравния двубой групировка.

Ежедневно се установява, че Англия, която се счита за господарь на моретата и притежава значителна морска сила, упражнява чрезъ многобройнитѣ свои бойни единици контролъ надъ всички морски пѣтища, като

спира и провѣрва товарата на корабитѣ отъ неутралнитѣ страни.

Действията на английскитѣ и германски бойни сили и търговски кораби въ открито море и териториалнитѣ води на неутралнитѣ страни, подчертаватъ съ достатъчна яснота, до каква степенъ се тачатъ изискванията на Морското международно право и до колко се зачита неутралитета на всѣка, намираща се извънъ войната държава.

Тия нѣколко случая отъ воденето на морската война, около които въ печата се повдигнаха продължителни прения и своеобразни тълкувания на съществуващитѣ международни взаимоотношения, установяватъ съ очевидна яснота, че правото е всѣкога на страната на по-силния.

Силния се счита всѣкога за правъ въ своитѣ действия.

Тоя, който притежава способността, силата и срѣдствата да наложи своитѣ искания и своята неотмѣнна воля е, всѣкога правъ.

Отъ древни времена до настоящия день, съ положителностъ е установена безспорната

истина, че правото се намира въ свития, високо издигнатъ желѣзенъ песникъ, готовъ всѣки мигъ да се стовари гдето е необходимо, за да наложи своята неоспорима воля.

Черпейки поука отъ последнитѣ свѣтовни събития, съставляващи естественното и нагледно доказателство за безспорното право на силния, следва и нашиятъ малъкъ, трудолюбивъ и храбъръ народъ да положи върховни усилия, за да бжде всѣкога достатъчно духовно и материално силенъ за защита на своитѣ права.

Въ настоящитѣ изключителни времена, установяващи правото на силния, по-вече отъ всѣкога се налага пълно единение и сплотеностъ около Повелителя на българския народъ—любимиятъ Върховенъ Вождъ, Негово Величество Царь Борисъ III и полагането съответнитѣ усилия за увеличение материалната мошь на войската, включваща наличието на достатъченъ брой бойни кораби, вѣрни стражи на отечественитѣ води и сигурни защитници на роднитѣ брѣгове.

МОРСКА МИСЛЪ

ПРОТИВОПОДВОДНАТА ОТБРАНА НА ПРЕВОЗНИТЕ КОРАБИ

През миналата Свѣтовна война в течение на шесттѣх месеци през настоящия двубой между Германия и западните демокрации, подводниците се показа като най-мощното и резултатно сѣдство за борба на море, затрудняващо търговията през водния товаросѣтъ между приморските страни.

В първия периодъ на Свѣтоената война, до 1917 год. включително, подводничеството не било въ състояние да се справи съ действието на германските подводници, които безпрепятствено унищожавали съгласените превозни кораби и значително затруднили снабдяването на Англия.

Съществуващите данни установяватъ, че презъ 1915 год. Съгласените изгубило 4,438,175 тона, а презъ 1917 год. водоизмѣстването на потопените отъ германските подводници превозни кораби достигнало 6,350,362 тона. Тая загуба на превозните кораби растяла съответно съ увеличението на действащите въ открито море германски подводници: 72 презъ 1915 до 159 въ 1917 година.

Превозните кораби първоначално били безсилни самостоятелно да се борятъ срещу въоръжените и скрити действащи подводници. Последните, за спестяване скъпо струващите торпеда, при следващото водене на търговската война, често изплавали на повърхността и унищожавали превозните кораби чрезъ артилерийски изстрели.

Това обстоятелство наложило въоръжаването на превозните кораби съ орджия, чрезъ които тѣ били въ състояние да се борятъ и отбиватъ атаките на подводниците. До края на Свѣтовната война върху превозните кораби били поставени около 13,000 орджия отъ разни калибри, изискващи съответно и значителенъ брой добре обучени артилерийски обслуги.

Поставените върху превозните кораби орджия, картечници, съоръжения за хвърляне на водни бомби, подводни подслушвателни апарати и установените начини за движение и отбѣгване подводните атаки, значително понижали процента на загубата на превозните кораби.

Освенъ това, подводната война наложила организация защитата на корабоплаването и охраната на морските пѣтища включваща сгруппи-

ването на превозните кораби въ конвои.

Благодарение изнамѣрените отъ Съгласените активни сѣдства за борба срещу подводниците и тѣхните бази, водоизмѣстването на потопените отъ германските подводници превозни кораби, отъ 6,350,362 тона презъ 1917 год. спаднало въ 1918 год. на 2,744,172 тона, като при това значително била увеличена загубата на подводници: отъ 20 презъ 1915 на 69 въ 1918 год.

Сѣдствата за противоподводната отбрана на превозните кораби включватъ: Избиране съответните курсове за движение; пѣтуване презъ подходящо време на денонощието и презъ райони съ малки дълбочини; организация на разузнаването, наблюдението и навременното съобщение за мѣстонахождението на откритите подводници; отклонение отъ подводната атака чрезъ маневрирания и отбиване атаката на подводниците чрезъ употребата на артилерията, подводните бомби и тарана.

Тѣй като неприятелските подводници обикновено действатъ и заематъ очаквателна позиция около известните морски пѣтища, последните се избѣгватъ, като курсовете на превозните кораби минаватъ по нови пѣтища, гдето вѣроятността за срещата съ подводниците е по-малка.

Опасните райони се преминаватъ презъ ноща, за да се затруднятъ възможностите за откриване и атака отъ подводниците, чиято видимость въ нощната тъмнина е твърде ограничена.

Освенъ това, за да се възпрепятства на подводниците да заематъ благоприятна за торпедна атака позиция, както отдѣлните превозни кораби, така и включените такива въ кевани, охранявани отъ бойни единици, обикновено се движатъ по лакатушни курсове, промѣнящи се съгласно изработените отъ опита презъ миналата война таблици.

За борба срещу подводниците, въ сегашната война Англия притежава добре устроена нарочна служба за разузнаването, наблюдението и навременното съобщение мѣстонахождението на откритите подводници. Освенъ многобройните сведения, получавани отъ разузнавателните органи въ чужбина, тая служба получава донесения и отъ плаващите въ открито море кораби, съ точни

данни за тѣхното мѣстонахождение; събира сведения отъ крайбрежните шумозасѣчни подводни станции, фаровете, стражните кораби и разузнаващите презъ дена самолети.

Всички получени данни се сумиратъ, съпоставятъ единъ спрямо други, като мѣстата на подводниците се нанасятъ върху нарочните огромни карти, съ обозначени явни и тайни морски пѣтища. Въз основа на тия данни веднага се предупреждаватъ корабите, плаващи въ близостъ или презъ опасния районъ, а освенъ това, ежедневно се издаватъ бюлетини за действията и движението на неприятелския подводенъ флотъ.

Въ настоящее време, за защита отъ действията на неприятелските подводници, почти всички превозни кораби сж въоръжени съ картечници, орджия съ калибъръ до 152 мм. уреди за хвърляне на водни бомби и подводни подслушвателни апарати.

Като главно сѣдство за противоподводната отбрана на превозните кораби се счита сгруппирането имъ въ съответните кевани, охранявани, отъ известенъ брой бойни кораби. Въпреки това обаче, съобщенията за бойните действия на море отбелязватъ за смѣлитѣ атаки извършени отъ подводниците, които успѣватъ, въпреки силната охрана, да потапятъ добре защитените кораби въ кевана.

Въ Англия съществува нарочна служба за устройване и установяване движението на превозните кораби, сгруппирани въ кевани.

Тая служба, въ зависимостъ на разполагаемите сведения и данни, спредѣля състава на кеваните; сборните имъ мѣста; денятъ и часътъ на трѣгването; пѣтищата на следване и броятъ на охраняващите кораби.

Отъ последните действия на море, се установяватъ нови тактически начини за водене търговската война.

За да се защитятъ отъ действията на неприятелските подводници, превозните кораби се сгруппирватъ въ отдѣлни кевани, охранявани отъ бойни кораби, обаче тѣ сж подложени на атаки отъ въздуха.

Следователно, подводниците събиратъ отдѣлните превозни кораби въ групи, а въздушните сили, отбѣгвайки необходимостта да ги търсятъ по-отдѣлно, ги атакуютъ и потопяватъ както сж събрани въ кевани.

ОСТРОВИТЪ ВЪ ДОДЕКАНЕЗА

Съ името Додеканеза въ морски карти сж означени множеството острови, намиращи се въ близост на югозападното крайбрежие на Мала Азия. Наименованието „Додеканеза“ е съставна гръцка дума: „додека“, означаваща числото 12 и „незосъ“ — островъ.

Въ сжщностъ, подъ това наименование, мореплавателитъ разбиратъ дванадесетъ глѣми острова и 40 други малки островчета и скали, разпрѣснати въ югоизточната частъ на Егейско море.

Имената на голѣмитъ 12 острова сж означени въ следващата таблица.

Наименование на острова	Повърхн. въ кв. километри	Население
Астропалия	95	1360
Калимносъ	98	14000
Карпатосъ	282	7200
Касосъ	62	1760
Косъ	282	16170
Леросъ	63	3400
Липсосъ	16	560
Низиросъ	39	3160
Патмосъ	32	2550
Тилосъ	63	1160
Сими	61	7000
Шарки	27	1300

Всички означени въ таблицата острови, по настоящемъ сж подъ владението на Италия.

Като тринадесети, въпрѣки наименованието означаващо дванадесетъ острова, мореплавателитъ иматъ предвидъ обикновено и голѣмиятъ италиански островъ „Родосъ“, притежаващъ повърхностъ 1,460 кв. клм. и население 42,000 души. Поради своитъ богатства и обилно плодородие, островътъ се счита като най-важенъ отъ цѣлата островна група.

За пръвъ пѣтъ наименованието „Додеканеза“ се появило презъ 730 год. следъ Христа, въ единъ исторически документъ съ византийски текстъ.

При раздѣлянето на древния Римъ, тая група острови въ югоизточната частъ на Егейско море, съставлявали отдѣлна областъ отъ Източната Римска империя. Още тогава островитъ на Додеканеза, поради своето благоприятно стратегическо положение, имали твърде голѣмо значение за отбраната на империята.

Като предни постове на сушата, островитъ често били изложени и устоявали на многобройнитъ нападения отъ различнитъ, неселяващи брѣговетъ на Егейско и Сръдиземно морета народи.

Персийци, араби, кръстоносци, венецианци и генуезци, често се появявали съ своитъ кораби въ Додеканеза и по смѣнно, на свой редъ, за кратко или пр-продължително време покорявали и владѣли островитъ. Последнитъ въ 1552 год. били завоювани отъ турцитъ.

Отъ тогава, въ течение на 400 години островитъ бѣха въ владение на Турция, като постепенно, отъ 1911 до 1920 год., Италия влѣзе въ притежание на цѣлия Додеканезъ.

Въ древнитъ времена островитъ били населявани предимно отъ гърци.

Турция, презъ време на своето владичество не е извършила нищо за погурчване и национализиране островното население, което и въ настоящо време, въ по-голѣмата си цѣлостъ е гръцко.

Главниятъ поминѣкъ на населението се счита риболовството и морячеството. Земледѣлската и останалата, свързана съ обработването на земята работа се извършва отъ женитъ.

До Игало-Турската война, частъ отъ мъжкото население, презъ извесни месеци въ годината заминавало въ Анадола на печалба, гдето работило зидарство, дърводѣлство и столарство.

Като столари и дърводѣлци островитянитъ били добри майстори, най-вече по изработката на различни образи и дървени корабни украшения.

Въ настоящо време, отъ тринадесетитъ острова най-голѣмо стопанско значение има „Родосъ“. Последниятъ, както се отбеляза, обхваща пространство отъ 1,460 кв. клм., една трета отъ което е обрастало съ гора.

Въ северния край на острова, на разстояние 18 клм. отъ Малоазиатския брѣгъ е разположенъ стариятъ главенъ и пристанищенъ градъ Родосъ, населяванъ отъ 16,000 души. Отъ всичко 42,000 жители на острова, 7,500 сж турци.

Най-плодородната частъ на острова е северната. Отъ островъ „Родосъ“ се изнасятъ главно разни плодове: лимони, портокали, фурми, маслини, мандарини; медъ, вино, дървено масло, сапунъ и килими, а се внасятъ:



брашно, захаръ, кафѣ, тютюнъ, оризъ, метални и желѣзни изделия и др. вѣдения.

Важно военное значение има и малкиятъ, силно укрепенъ островъ „Леросъ“, отстоящъ на 40 клм. отъ сушата.

Островътъ притежава две добре устроени и дълбоки пристанища: Санга Мария, на източния брѣгъ и Порто Лаки, на югозападното крайбрежие. Последното пристанище е пригодено за стоянка и база на корабитъ отъ италианския воененъ флотъ.

Пристанището е разположено на широкъ заливъ, входа за който завършва въ западно направление съ тѣсенъ протокъ, ограденъ отъ стрѣмни възвишения, усиляващи отбраната. Заливътъ е достатъчно вдълбанъ, напълно запазенъ отъ вѣтроветъ и съставлява отлична стоянка за множество бойни кораби.

Така сжщо, важно военное значение има и островъ „Родосъ“ съ дветъ си пристанища: Родосъ и Линдосъ. Последното е разположено въ източното крайбрежие на острова. Въ пристанището Родосъ се намира срѣдището на властта и главното командване на различнитъ разположени по островитъ на Додеканеза войскови и морски части.

Островитъ на Додеканеза иматъ голѣмо стратегическо значение и представляватъ силни упорни пунктове на Италия въ източната частъ на Сръдиземно море.

Стратегическото значение на двата острова се подчертава отъ следващитъ сведения относно разстоянието отъ островитъ, до столицитъ на Гърция и Турция и до поважнитъ пристанища въ източната частъ на Егейско и Сръдиземно морета:

Леросъ — Анкара 620 клм.
Леросъ — Смирна 150 клм.
Леросъ — Дарданелитъ . . . 400 клм.
Леросъ — Атина 300 клм.
Родосъ — Фаматува (на о.

„Кипъръ“) 550 клм.

Родосъ — Хайфа 750 клм.
Родосъ — Александрия . . . 600 клм.
Родосъ — Портъ Саидъ . . . 680 клм.

Като се има предвидъ голѣмата скоростъ на съвременнитъ самолети, установява се възможността за твърде лесното уязвяване на тия пунктове отъ въздушнитъ сили на Италия, базирани се на островитъ отъ Додеканеза.

Освенъ това, островитъ ще бждатъ използвани като упорни срѣдища на лекитъ морски сили, изстрѣбители и кръстосвачи, а главно на подводницитъ, чийто брой въ настоящо време достига цифрата 106.

ВЪ ПРОСТОРИТЪ НА ОКЕАНА

Англичанитѣ

Въ пристанището на Станлей не сж само „Инвенсибълъ“ и „Инфлексибълъ“ съ триногитѣ мачти. Тукъ е и цѣлата ескадра на адмиралъ Стодартъ: 3 броненосца, 2 леки и 1 спомагателенъ кръстосвачи и стария „Канопусъ“. Линейнитѣ кръстосвачи току що бѣха пристигнали. Лордъ Фишеръ не бѣше се излъгалъ. Въ назначеното мѣсто и въ назначеното време дветѣ ескадри се срещнаха.

На „Инвенсибълъ“ се повдигна сигналъ да се преследва противника. Излизатъ „Глазго“, „Кентъ“, а задъ тѣхъ двата линейни кръстосвача и всички останали кораби.

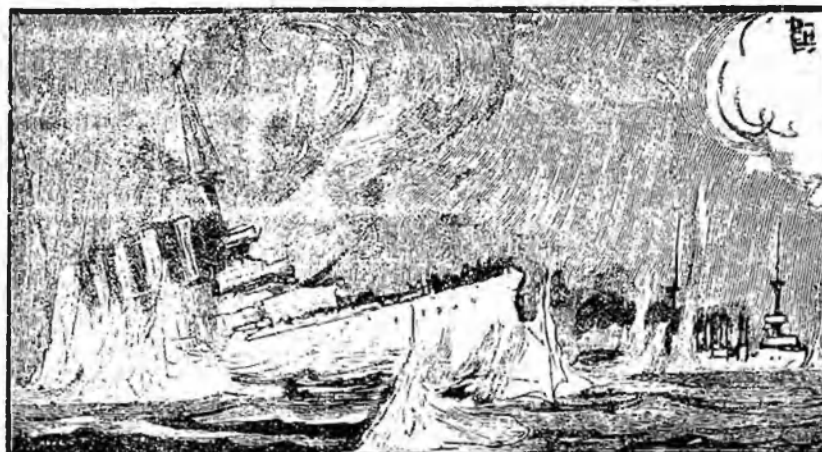
Неравенъ бой

На хоризонта се виждаха само стожеритѣ на германскитѣ кораби. Сега цѣлата работа се състоеше въ скоростта. 37 срещу 20 мили. Разчета е простъ. Боятъ ще трѣбва да започне най-рано следъ три часа. Адмиралъ Шпее знаеше, че е настѣпилъ края на неговата ескадра. Въ единъ часа презъ деня, когато разстоянието се намали до 14,000 метра, той заповѣда да се повдигне сигналъ:

— Лекитѣ кръстосвачи да се отдѣлятъ и насочатъ на югъ. „Шарнхорсъ“ и „Гнайзенау“ да приематъ боя.

Това значи че „по-старитѣ братя“ ще се постараятъ съ цената на своя животъ да спасятъ „по-малкитѣ“.

Боятъ започна. „Шарнхорсъ“ и „Гнайзенау“, срещу „Инвенсибълъ“, „Инфлексибълъ“ и „Карнарвонъ“. Залпа на германскитѣ кораби бѣ 1,800 кгр. срещу залпа на англичанитѣ отъ 6,600 кгр. Адмиралъ Шпее се опита да се приближи, за да уве-



„Шарнхорсъ“ и „Гнайзенау“ въ боя при фалкландскитѣ острови

личи действителността на своитѣ 21 см. орждия. Адмиралъ Стърдей ползущъ се отъ по голѣмата скоростъ на своитѣ кораби се държеше на разстояние изгодно за неговитѣ 30 см. орждия. На него му бѣ заповѣдано да се върне невредимъ, каквото и да стане. Англичанитѣ не стреляха точно. Но нѣколко 30 см. снаряди попаднаха върху германскитѣ кораби, и имъ причиниха сериозни разрушения. Германскитѣ снаряди не оѣха действителни противъ брониранитѣ дреднаути. Два часа следъ боя се повдигна сигналъ на „Гнайзенау“ къмъ „Шарнхорсъ“:

— Живъ ли е адмиралътъ?

Въпроса бѣ зададенъ защото на „Шарнхорсъ“, не се вѣеше повече адмиралския флагъ

— Живъ е, — отговори адмирала — флага е сваленъ отъ снарядъ. Признавамъ че по отношение на Фалкландъ вие бѣхте съвършено прави.

Въ 4 часа „Шарнхорсъ“ вседна

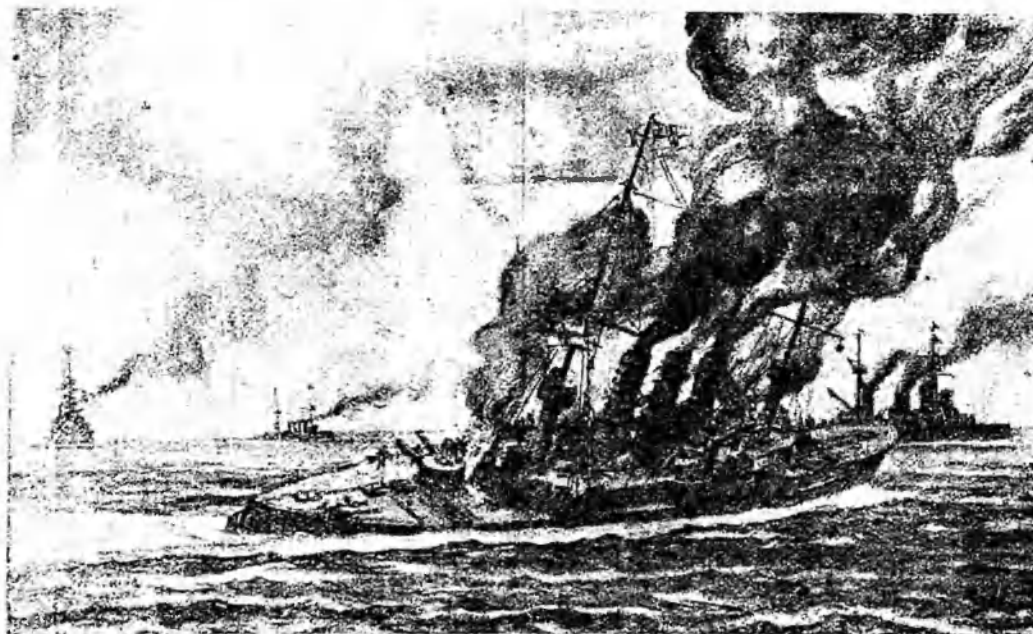
дълбоко съ носа си, и едва се държеше надъ водата. Неговитѣ минути бѣха прочетени. Повдигна се последния сигналъ на графъ Шпее:

— „Гнайзенау“, ако можете, отдалечете се отъ боя. „Шарнхорсъ“ ще се постарее да прикрие вашето отстъпление.

Но „Гнайзенау“ отказа да напустне своя боевъ другаръ и роденъ братъ, и боя продължи.

На „Шарнхорсъ“, три или четир орждия сж останали здрави и стреляха бръзъ огънь, като че ли бързатъ преди смъртта да пуснатъ всичкитѣ останали снаряди. Атѣ не сж много. Но края е близъкъ. „Шарнхорсъ“ измѣни курса си къмъ противника. Неговата последна мисълъ бѣше да се бие на абортажъ.

Но изведнѣжъ силитѣ го напустаха, и орждията замлъкнаха. Кораба се наклони застрашително на едната си страна. Носовата орждейна кула се опомни и даде още единъ залпъ въ въздуха. Въ 4 часа и 16 минути, следъ тричасово уди-



„Гнайзенау“ се наклони силно на едната си страна

вителино съпротивление, флагманския кораб на германската кръстосвачна ескадра потъна тържествено съ развѣващ се флаг и въртящи се винтове.

Една сравнително малка част от неговата геройска обслуга се бореше съ студения вълни на океана. Търѣваше да се бърза за да се спасят тѣзи герои от близката смърт. Но английските кръстосвачи „Инвенсибъл“ и „Инфлексибъл“ и несражаващия се „Карнарвон“ премѣнаха покрай давящите се моряци. Може би това бѣ отмъщение на „Лайпциг“ за „Гут Хоф“?

Така завърши своя живот Граф Шпее и 800 човѣка от обслугата на „Шарнхорст“. От нея не можа да се спаси нито един човѣкъ.

Единъ срещу три

„Гнайзенау“ ост на самъ. Единъ срещу два линейни кръстосвача, като не се счита „Карнарвон“, който сѣщо бѣ по силенъ от него. Забележително е, че тоя корабъ се държа още единъ часъ и 45 м. Но и неговите сили започнаха да отпадат. Кърмилото му е повредено. Нѣма възможност за предаване на заповѣдите. Кръстосвачътъ не е въ състояние да направи нищо друго освенъ да се върти на едно мѣсто подъ огъня на английските орждия. Той стреля непрекъснато съ единственото си останало здраво оржие. Заваля дъждъ. Може би подъ неговата пелена, ще може да се спаси обречения корабъ. Но не, англичаните се приближиха и продължаваха да стрелятъ въ упоръ.

Осавѣлението на кораба изгасна. Скоростта му намалѣ до 8 мили. Наклона се увеличи на 10° и „Гнайзенау“ продължава да се върти; замлъква и последното оржие. Нѣма вече снаряди. Въ 8 часа командира му заповѣда да се отворятъ кингстоните и да се напустне кръстосвача.

Късно е обаче вече: „Гнайзенау“ въ единъ мигъ се превръща и се скрива подъ водата съ една голѣма част от своята обслуга. От 800 души бѣха спасени само 187. Командира не се оказа между спасените.

Англичаните отмѣстиха за Коронелъ. На тѣхните кораби имаше само нѣколко ранени.

Леките кръстосвачи

Презъ сѣщото време бронираните кръстосвачи „Кентъ“, „Корнуелъ“ и лекия кръстосвачъ „Глазго“ се борѣха съ „Дрезденъ“, „Нюрнбергъ“ и „Лайпцигъ“. „Бристолъ“ и „Македония“ се заеха съ потапянето на „Изабела“ и „Баденъ“. Третия транспортъ „Зайдлецъ“, успѣ да се скрие задъ дъждовата завеса и избѣга отъ англичаните, това е единствения корабъ отъ ескадрата на адмиралъ

Шпее, който успѣ да се спаси.

„Дрезденъ“, най бързия от германските кръстосвачи, успѣ сѣщо да избѣга отъ английските кораби и едва три месеца следъ боя останалъ безъ вглица биде достигнатъ при острова на Робинзона и потопенъ съ общите усилия на „Кентъ“, „Глазго“ и „Отранто“.

Ето и края на „Нюрнбергъ“. На 7 мили задъ него е „Кентъ“, 9,000 срещу 3000 т. Тежината на бортовия му залпъ е 410 кгр., много по голѣмъ отъ този на „Нюрнбергъ“. Но скоростта и на двата кораба бѣше еднаква. Това даваше една малка надежда за спасение на германския кръстосвачъ. Последния обаче 4 години не бѣ изважданъ на докъ. Котлите му се бѣха замърсили, дѣното на корпуса му бѣ много обрасло. „Нюрнбергъ“ не можа да издържи усилието на което бѣ подложенъ. Едина от котлите излѣзе отъ употребувание, следъ това още единъ. Скоростта се намали до 19, а следъ това до 13 мили. Въпреки започналия дъждъ „Кентъ“ не го загубваше отъ погледа си. „Нюрнбергъ“, все повече и повече отслабваше отъ взриващите се върху му снаряди. Но духътъ въ кораба не отпадна. Разбралъ цѣлата безизходност на своето положение, той смѣло измѣни курса си къмъ противника, съ намѣрение да го атакува съ торпедо. Но въпреки дъжда, мъглата и приближаващото се свечеряване, „Кентъ“ откри бързъ огънь по противника си.

Следъ 25 минути, „Нюрнбергъ“

го нѣмаше вече. Той се загуби въ тъмнината.

„Кентъ“ прекрати огъня. Приближи се до мѣстото, но въ тъмнината не се виждаше нищо. Не, виждаше се, че флага му не бѣ спуснатъ. Той се вѣше гордо на счупения стожеръ. „Кентъ“ отново откри огънь въ упоръ, защото отъ вѣкове традиция е въ британските кораби да се биятъ докато противника не спусне своя флагъ или не потъне. Едва въ 7 часа и 27 минути „Нюрнбергъ“ се скри подъ водата. Въ настѣпилата тъмнина, при свѣтлината на прожектора, англичаните спасяваха остатъците отъ неговата обслуга.

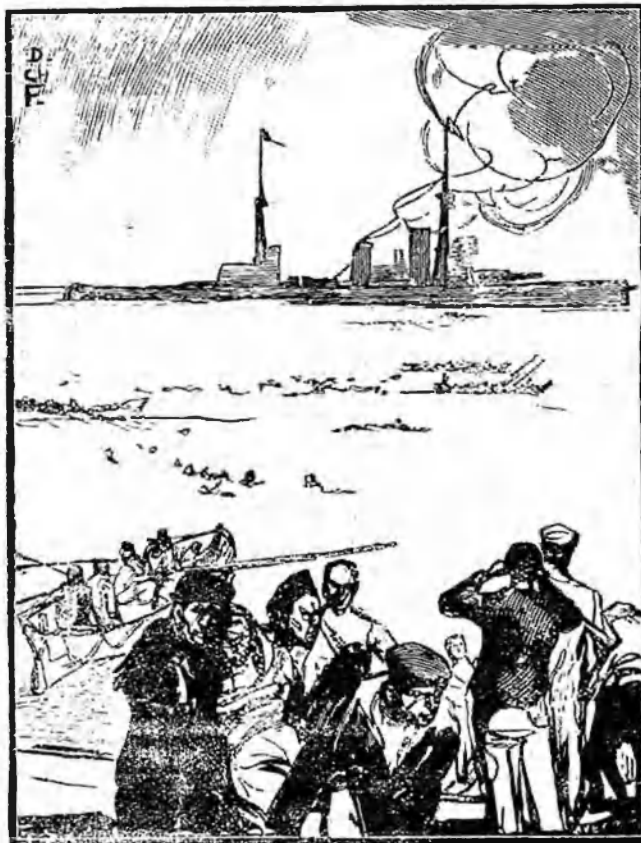
Въ далечината са вижда димъ — това е „Лайпцигъ“: преследваха го „Кернуелъ“ и „Глазго“. Да се настигне не бѣше трудно. Това е най малкия и най слабия съ малка скоростъ корабъ отъ всички германски кръстосвачи. Следъ нѣколко минути „Лайпцигъ“ е цѣлятъ въ огънь, но отъ 3 часа до 7 той се държа. „Лайпцигъ“ не искаше да потъне. Англичаните стреляха непрекъснато. Накрая, малкия кръстосвачъ бавно почти незабелязано започна да потъва подъ водата. Въ последната минута той изведнѣжъ се обърна нагоре съ гръбнака си и още нѣколко минути се виждаше, какъ покатерилите се по кила група смѣли моряци махаха военния флагъ пѣйки националния химнъ. Англичаните спасиха 18 човѣка. Командира на „Лайпцигъ“ както и командирите на

всички останали кръстосвачи, загинаха заедно съ своите кораби. Последната негова заповѣдъ бѣ да извикатъ три пѣти ура въ честъ на кайзара.

Завети

Нѣколко недѣли следъ боя въ Антарктическия океанъ, на чилийския брѣгъ намѣриха единъ германски металически херматически затворенъ цилиндъръ. Въ него бѣ намѣренъ набързо сгънать кърмовия флагъ на „Шарнхорстъ“. Последния заветъ на ескадрата на графъ Шпее къмъ германския флотъ. Този флагъ правителството на Чили предаде на Германия. До преди нѣколко години той се пазѣше на новия кръстосвачъ „Лайпцигъ“, а следъ спускането на джебния кръстосвачъ „Адмиралъ Шпее“, бѣ предаденъ на него, за да изпълни единъ день достойно завета на Графъ Шпее.

Мичманъ отъ флота



Английският линейен кръстосвачъ „Инвенсибъл“ спасява част отъ обслугата на „Гнайзенау“



РЕЦЕП-МОСКА ИСТОРИЯ

ВТОРИЯТЪ ПОСЪДЪ НА СПОМАГАТЕЛНИЯ КРЪСТОСВАЧЪ „МЕТЕОРЪ“

По-нареждане на германското морско командване, спомаг. кръстосвачъ „Метеоръ“ получилъ заповѣдта да постави минни заграждания предъ британската морска база Морей Фъртъ, намиращата се на североизточното Шотланско крайбрежие.

Кръстосвачътъ натоварилъ необходимия брой заградни мини и запасявайки се съ всичко за предстоящия походъ, отплувалъ отъ Вилхелмсхафенъ на 6 августъ 1915 год. за изпълнение на дадената му трудна и опасна задача.

Заграднитѣ мини трѣбвало да бъдатъ поставени, както предъ външната линия на корабната стражна защита, така и въ вътрешнитѣ води на залива Морей.

За запазване действието въ тайна и за сигурността на спомагателния кръстосвачъ, заграждането трѣбвало да бъде поставено отъ десетъ до три часа презъ нощта. Всѣко закъснение би имало за послѣствие откриването и потопяването на „Метеоръ“.

Времето благоприятствало за извършването на похода. Слабъ вѣтрецъ леко надиплялъ гладката повърхностъ на Северното море, надъ което се разпростирило тънко то бую на мъглата. Небето било покрито съ тъмни облаци. Скоро надъ тихитѣ води се спусналъ пълнеъ мракъ.

Къмъ 19 часа на 7 августъ „Метеоръ“ благополучно достигналъ близко до неприятелския брѣгъ и се срещналъ съ намиращия се на позиция подводникъ „У 17“, съ когото размѣнилъ съответнитѣ сигнали.

Получавайки необходимитѣ освѣдомителни данни за обстановката, кръстосвачътъ продължилъ движението къмъ Шотланския брѣгъ и скоро се изгубилъ въ нощта.

Външната линия на неприятелската корабна защита на залива била достигната и минопоставянето започнало. Една следъ друга, въ равни промеждутѣци време, минитѣ падали отъ кърмата на корабавъ спокойнитѣ води на залива.

Обслужата напръгала слухъ и погледъ за навременното откриване действащитѣ неприятелски кораби.

Неочаквано, на близко разстояние се появили два рибарски кораба безъ свѣтлини, изпълняващи навѣрно службата на предната защита. Съ рѣзко измѣняване посоката на движение въ южно направление, срещата съ навреме забелязанитѣ кора-

би била избѣгната. Внезапно обаче, ючно по носа се очертала тъмната сѣнка на единъ изтрѣбителъ, движещъ се въ пълно бойно затъмнение. „Метеоръ“ бързо направилъ завои и се отдалечилъ въ обратно направление. Разстоянието до изтрѣбителя било около 700 метра. Последниятъ не забелязалъ германския кръстосвачъ, който продължилъ безпрепятствено поставянето на второто, а следъ това и на третото минно заграждане. Твърде близко се очертавалъ и издигалъ висско неприятелскиятъ брѣгъ, по който мъждукали малкитѣ свѣтлини отъ крайбрежнитѣ селища.

При поставянето на третото минно заграждане, на разстояние 600 метра отъ кръстосвача се появилъ малкъ торпедоносецъ, който незабелязано билъ избѣгнатъ. Малко следъ това се появила една въоръжена яхта, а следъ нея наоколо се очертали тъмнитѣ сѣнки на множество стражни кораби и „Метеоръ“ се почувствалъ обкръженъ. Въоръжената яхта подала съ прожектора опознателенъ сигналъ, на който трѣбвало веднага да се отговори съ съответния същосвѣтлиненъ сигналъ.

Положението било твърде съдбоносно. Часътъ билъ около единъ презъ нощта. Разстоянието до линиата на вънкашната корабна защита било 12 мили, които могли да бъдатъ изминати за единъ часъ. Предполагало се, че въоръжената яхта, не получавайки отговоръ на своя сигналъ, ще вдигне тревога съ която би се привлѣкло вниманието на всички стражни кораби за пребиваването на неприятелски корабъ въ залива Морей. Съ това би настѣпила и гибелта на „Метеоръ“.

Схващайки това съдбоносно положение, командирътъ на нѣмския спомагателенъ кръстосвачъ решилъ, подъ прикритието на мъглива завеса, да се отдалечи къмъ северната половина на залива, гдето да постави останалитѣ мини. Съответната заповѣдъ за замъгляване, била дадена и „Метеоръ“, неотговаряйки на вражеския повиквателенъ свѣтлиненъ сигналъ, се насочилъ въ североизточно направление и бързо се отдалечилъ, като се изгубилъ въ нощта, обзятъ въ бѣлата пелена на изкуствената мъгла.

Въоръжената яхта останала далечъ, назадъ отъ „Метеоръ“, който

продължилъ изпълнението на своята задача, като хвърлил въ водата останалитѣ мини и завършилъ благополучно поставянето на последната минна преграда.

Въ два и половина часа „Метеоръ“ достигналъ на обратенъ курсъ линиата на предната корабна защита на залива Морей и въ три часа и четвъртъ, благополучно навлѣзалъ въ открито море.

Кръстосвачътъ се насочилъ къмъ определеното за срѣща мѣсто съ подводникъ „У 17“. Къмъ 5 часа на 18 августъ, съ настѣпването на деня се състояла срѣща съ подводника, който получилъ заповѣдта, да остане въ очакване на същото мѣсто, въ продължение на още два часа, за да пресрещне и попрѣчи на неприятелскитѣ бойни кораби, които биха излѣзли да преследватъ „Метеоръ“.

Въ седемъ часа, когато спом. кръстосвачъ отстоялъ едва на 15 мили отъ подводника, на хоризонта, въ северозападно направление били забелязани кълба димъ, които твърде бързо се уголѣмвали и се насочили право къмъ „Метеоръ“.

Скоро въ близостъ на последния се очерталъ стройниятъ станъ на английския спомагателенъ кръстосвачъ „Рамзей“, срещата съ който била неизбежна.

Нѣмскиятъ кръстосвачъ се насочилъ съ пълна скоростъ на изтокъ, за да увлѣче своя противникъ възможно по далечъ отъ неприятелския брѣгъ, тъй като нѣмалъ интересъ да завърже бой и съ това изладе своето присѣствие и поставенитѣ минни заграждания предъ базата на противника.

Започнала се гонидба. Разстояние между двата кораба бързо се намалявало. На 10 километра отъ „Метеоръ“, английскиятъ спом. кръстосвачъ издигналъ на стожеера британското знаме и междудуоглния сигналъ, който означавалъ:

—Какъ въ сте корабъ?

Командирътъ на „Метеоръ“ запазилъ пълно спокойствие и съ чудно хладнокръвие ваговѣдалъ да се вдигне сигналъ, означавашъ името на руския търговски корабъ „Императоръ Николай II“.

Послѣвалъ новъ сигналъ отъ английския кръстосвачъ:

—Спрете! Спрете веднага!

(Следва)



МОРСКИ ВЕСТИ

Сведение за потопените кораби

В американския печат се даваг сведения за потопените през петтхх месеца на морската война английски, съюзнически, германски и неутрални търговски и военни кораби.

Съгласно тия сведения, загубитъ въ потопени кораби сж следните:

Английски: До 1 февруари 1940 год. Англия загубила 141 кораба съ общо водоизмѣстване 594,000 тона. Като се има предвидъ, че до началото на войната, общото водоизмѣстване на британскитъ търговски кораби възлизало на 21,000,000 тона, гледва да се отбележи, че въ течение на петъ месеца отъ водене на войната, Англия загубила едва 2.5 на сто отъ своитъ кораби.

Презъ това време обаче, броятъ на придобититъ, чрезъ закупване отъ неутралнитъ страни, постройка на нови и пленяването на неприятелски кораби възлиза на 141 съ общо водоизмѣстване 502,000 тона, така щото, въпрѣки усилената дейностъ на германскитъ подводници и въздушни сили, загубитъ на английскитъ търговски кораби сж съвършено незначителни.

Въ сведенията на американския печатъ се съобщава, че системата на придружаване търговскитъ кораби, която не била още достатъчно развита, отбелязала значителни успѣхи и се очергала като трърде сполучливо срѣдство за защитата на превознитъ кораби.

Съ помоща на тая конвойна система, около 8,284 английски, съюзнически и неутрални кораби били благополучно введени и изведени отъ британскитъ пристанища, като само 18 отъ тѣхъ били потопени, която загуба съставлява едва 0.2% отъ конвоиранитъ кораби.

Броятъ и общия тонажъ на потопенитъ отъ германския флотъ търговски кораби е следния:

Английски	141 кораба	594,000 т.
Съюзнически	14 "	77,000 т.
Неутрални	120 "	352,000 т.

Всичко 275 кораба 1,023,000 т.

Германски загуби

Срещу потопяването на тия кораби, германскитъ загуби сж следните:

Пленени	21 кораба	79,000 т.
Самопотопени	23 кораба	149,236 т.

Всичко 44 кораба 228,236 т.

Освенъ загубата на търговскитъ кораби, съгласно сведенията дадени отъ американския печатъ, за изтек-

лото време Германия имала потопени и обеззаредени 40 подводници.

Загубитъ, въ сравнение съ наличния тонажъ търговски кораби въ началото на войната, съставляватъ 5% отъ цѣлия германски търговски флотъ.

Германски сведения за морската война.

На 2 мартъ германското върховно командване даде слѣднитъ съобщения относно резултатитъ отъ шесть месечното водене на морската война:

Английски загуби.

Презъ изтеклото време били потопени следнитъ бойни единици: Линейниятъ корабъ „Роял Октъ“, самолетоносачътъ „Крейджъстъ“, спомогателниятъ кръстосвачъ „Ройалъ Пинди“, осемъ изстрѣбителъ и двадесетъ други по-малки кораби: миночистачи, преследвачи на подводници и стражни кораби.

Засѣгнати и силно повредени били корабитъ: „Нелсонъ“, „Бархамъ“, „Рипълсъ“, „Ексетеръ“, „Лондонъ“ и „Белфасъ“.

За сжщото време общия брой на потопенитъ английски, съюзнически и неутрални търговски кораби възлизалъ на 532 съ общо водоизмѣства 1,904,913 тона.

Германски загуби

Въ сравнение съ тия успѣха Германия загубила бронирания кръстосвачъ „Адмиралъ фонъ Шпее“, два изстрѣбителъ, шесть стражни кораба, два миночистача и 11 подводника.

По отношение на търговския флотъ за шестхх месеца на войната се даватъ следнитъ сведения:

Потопени кораби	13,000 т.
Пленени кораби	82,000 т.
Самопотопени кораби	141,142 т.
Всичко	236,142 т.

Даденитъ сведения за потопенитъ кораби отъ американския печатъ и официалнитъ известия на германското върховно командване, не се напълно сходжатъ по отношение на нѣкои видове кораби, особено по отношения на подводницитъ. Американскитъ печатъ отбелязва, че сж били потопени 40 нѣмски подводници, а официалното германско известие гласи, че тая загуба възлиза едва на 11 подводника.

Точниятъ брой, както на потопенитъ търговски, така и на разрушенитъ бойни кораби, ще се установи съ положителностъ, както е известно, едва следъ свършването на войната, когато ще може по спокойно и по-

обстойно да бждатъ събрани необходимитъ данни за съставяне на истинската картина относно водената морска война.

Американскитъ строежъ на търговски кораби презъ миналата година отбелязалъ значителенъ възходъ.

Съгласно сведенията дадени въ списанието на американския корабостроителенъ съюзъ, презъ 1939 год. били окончателно завършени 28 кораба съ общо водоизмѣстване 251,900 бр. р. тона; 40 кораба съ 335,000 тона били спуснати на вода, а въ строежъ се намирили други 108 кораба съ общо водоизмѣстване 833,355 бр. р. тона. Въ това число не влизатъ корабитъ съ водоизмѣстване подъ 1,000 бр. р. тона и голѣмитъ презокеански пътнически кораби.

Презъ настоящата година, броятъ и общия тонажъ на строящитъ се въ американскитъ корабостроителници търговски кораби ще бжде значително увеличенъ тѣй като направенитъ отъ Англия поръчки за нови кораби, необходими за попълване броя на потопенитъ отъ германскитъ морски и въздушни сили възлизатъ на огромни суми.

Унгарскитъ рѣченъ търговски флотъ въ скоро време ще бжде увеличенъ съ нови кораби, притежаващи общо водоизмѣстване около 60,000 бр. р. тона.

Съ това ще се даде работа на 800 души моряци, които сж записани като безработни.

Шведскитъ корабостроителници сж повишили презъ изтеклата година съ петдесетъ на сто постройката на нови кораби, чийто водоизмѣстване възлиза на 250,000 бр. р. тона. По-голѣмата частъ отъ тоя тонажъ се пада на корабитъ—танкове, пригодени за превозъ на течено гориво. Миналата година билъ построенъ най-голѣмия корабъ за превозъ на течено гориво, „Бера“, съ водоизмѣстване 16,700 тона.

Корабостроителницата Марти въ Николаевъ завършила постройката на единъ руски товаропътнически корабъ съ водоизмѣстване 19,000 тона.

Въ Баку е завършена постройката на втория руски бетоненъ докъ, предназначенъ за докуване на голѣми бойни кораби. Други два плаващи дока се намиратъ въ усиленъ строежъ въ Херсонъ.

СВЕДЕНИЯ ЗА ЧУЖДИТЕ ФЛОТИ

Ромжния

Съгласно отбелязаните в чуждия печат сведения за новата ромжнска корабостроителница в Галац се установява, че там се намира в строеж минопоставачът „Адмирал Мурческо“.

Корабът притежава следните данни: водоизместване 812 тона, скорост 16 мили; въоръжен е с две 102 мм. орджия, две 37 мм. противосамолетни орджия, два уреда за хвърляне на водни бомби; Има помещения и съответните съоръжения за 150 заградни мини.

Според непотвърдени сведения, отбелязани в списанието „Льо Яхт“ в същата корабостроителница на 8 юли 1938 год. бил заложен в постройка и друг подобен на „Адмирал Мурческо“ минопоставач.

Така също, в корабостроителницата на Галац се намират в строеж и два подводника, подробни сведения за които чуждестранния печат не дава.

Норвегия

В корабостроителницата Хортен се намират в постройка следните бойни кораби:

Два изстрѣбителя с водоизместване по 1220 тона, скорост 34 мили и въоръжение: четири 120 мм. и две 40 мм. орджия, две картечници, четири 533 мм. торпедни тръби и два уреда за хвърляне на водни бомби;

Торпедоносците „Балдер“, „Один“ и „Тор“, притежаващи следните данни: водоизместване 590 тона (при пълнен товар, гориво и запаси—713 тона), скорост 30 мили и въоръжение: три 120 мм. и едно 40 мм. орджия, четири 533 мм. торпедни тръби и два уреда за хвърляне на водни бомби.

От същия вид Норвегия притежава още три торпедоносца, завършени и влезли в строя последователно през последните три години.

Италия

Към 1 януари 1940 год. Италия имала следните нови бойни единици, в постройка, преустройство и намиращи се в строя:

Линейните кораби: „Рома“, „Имперо“, „Виторио Венето“ и „Литорио“, притежаващи следните данни: водоизместване 35,000 тона; дължина 236, широчина 32'4 и газене 8'5 метра; скорост 30 мили и въоръжение: девет 381 мм., дванадесет 152 мм. и дванадесет 90 мм. орджия, 40 картечници и 3 водосамолета. Обслужват се от 1,350 души.

От тия кораби „Виторио Венето“ и „Литорио“ от ноември миналата година извършват пробните си плавания, „Имперо“ е спуснат на вода през декември 1939 г., а „Рома“ се намира в строеж.

Двата, спуснати на вода в 1913 г. линейни кораба „Андрея Дория“ и „Кайо Дуилио“, от 1937 г. се намират в преустройство и модернизирани.

Леките кръстосвачи от вида на „Атилио Реголо“, наименовани още торпедни кръстосвачи, които били заложени в строеж през септември 1939 год. също така се намират в усилена постройка.

Тия най-нови леки сили сж единадесет на брой и притежават следните данни: водоизместване 3,362 тона, скорост 41 мили и въоръжение: осем 135 мм. и шест 65 мм. орджия, 14 картечници и осем 533 мм. торпедни тръби.

Освен тия кораби, италианският флот притежава още: дванадесет изстрѣбителя от вида на „Камичия Нера“ с водоизместване по 1,620 тона, влезли в строя през 1938 и 1939 год.; десет подводника, от които 4 се намират в постройка и 6 сж спуснати на вода в края на миналата година.

Към 1 януари 1940 год. Италия притежава 612 бойни кораба с общо водоизместване 688,650 тона.

Турция

В последните години Турция положила твърде големи усилия за бързото увеличение на своите морски сили.

Както в новосъградената корабостроителница в Златния рог, така и в английските корабостроителници Викиерс, Барау и др. се намират в усилен строеж следните бойни кораби:

Изстрѣбителите „Инайет“, „Нумуне“, „Султан Хисар“ и „Демир Хисар“, всичко 4 единици притежаващи следните данни: водоизместване 1,350 тона, скорост 36 мили в час и въоръжение: четири 120 мм. орджия, 7 картечници и осем 533 мм. торпедни тръби. Изстрѣбителите се намират в постройка в английски корабостроителници;

Подводниците отбелязани с знаците I до VIII—всичко 8 на брой се намират в усилен строеж също в Англия. Подробни данни за тях не сж дадени;

Минопоставачите „Атак“ и „Далаич“, които се строят в турската корабостроителница в Гьолджук притежават следните данни: водоизместване 500 тона, дължина 44, широчина 8 и газене 3'6 метра; скорост 13 мили. Ще бъдат при-

годени за носене и поставяне на 40 заградни мини.

Към 1 януари 1940 год. турският флот притежавал следните бойни кораби:

1 линейен кръстосвач, 2 леки кръстосвача, 8 изстрѣбителя (от които 4 в постройка), 2 торпедоносца, 17 подводника (от които 8 в постройка); 4 минопоставача (от които 2 в постройка), 3 миночистача, 3 торпедни лодки, 4 стражни кораба (от които 3 в постройка), 1 учебен кораб, 3 яхти, 2 кораба—майки (за изстрѣбителите и подводниците), 1 превозен кораб, 2 кораба за течено гориво и 1 изстрѣвателен кораб, всичко 54 кораба с общо водоизместване 110,000 т.

Най-новите турски подводници „Батирай“, „Атила“, „Илзирай“ и „Салдирай“, които сж построени и спуснати на вода през 1938 и 1939 г. притежават следните данни: „Батирай“, водоизместване 1044 надводно и 1357 под водата; надводна скорост 20 и подводна 9 мили; въоръжение: едно 102 мм. и едно 20 мм. противовъздушно орджия и шест 533 мм. торпедни тръби.

Останалите подводници притежават същите данни с изключение на водоизместването: надводно 934 и подводно 1210 тона.

Англия

Според издадената немска книжка на Майер в която сж посметени бойните флоти на всички морски държави в Свѣта, към 1 януари 1940 год. Англия имала в постройка следните нови бойни единици:

Линейният кораб „Джелико“ притежаващ водоизместване 35,000 тона, скорост 30 мили и въоръжение: десет 356 мм., шестнадесет 132 мм. и тридесет и две 40 мм. орджия (последните два калибра, противовъздушни); 4 водосамолета и обслуга 1500 души. От същия вид линейни кораби сж спуснати на вода през 1939 година: „Йоркския дук“, „Бити“, „Кралъ Георгъ V“ и „Уелския принц“.

Освен тия плаващи крепости в английските корабостроителници се намират в усилен строеж още 4 линейни кораба от вида на „Лайоп“ притежаващи водоизместване по 40,000 тона и въоръжени с 406 мм. орджия. Подробни данни за тия големи бойни кораби не се дават.

За другите английски бойни кораби, намиращи се в постройка към началото на настоящата година ще бъдат дадени кратки сведения в следующите броеве на „Морски преглед“.

СТРАНИЦА ЗА МЛАДИТЪ

ХРИСТОФОРЪ КОЛУМБЪ

(Продължение отъ брой 133)

Въ числото на пътниците, намиращи се на готовитъ за отплаване кораби на Овандо, се намиралъ и самиятъ управител на колонията, Бобадила. Корабитъ били натоварени съ огромни богатства, каквито за пръвъ път се изпращали отъ острова въ такива голъми количества.

Така сжщо и нарочниятъ пратеникъ на Колумба, който получилъ съответното разрешение отъ краля да посети островъ Еспаньола за уреждане финансовитъ въпроси на мореплавателя, при ликвидиране на имуществата му въ колонията, успълъ да натовари на единъ отъ корабитъ останалото, припадающе се на Колумба богатство, възлизащо на четири хиляди златни монети.

Необръщайки внимание на предупреждението отъ Колумба за предстоящото настъпване на голъма буря, корабитъ на Овандо вдигнали последователно котва и единъ следъ други излѣзли въ открито море, като се впуснали въ дългия и опасенъ пътъ къмъ Отечеството.

Въпрѣки забраната, великиятъ мореплавателъ заповѣдалъ корабитъ му да се закотвятъ възможно поблизо до брѣга, гдето да се запазятъ отъ силната източна буря.

Едва корабитъ на Овандо достигнали източнитъ брѣгове на Еспаньола, когато бурята врѣхлетяла внезапно съ стихийна и незапомнена сила. Корабътъ, на който се намиралъ Бобадила билъ разбитъ отъ грамаднитъ вълни и потъналъ въ кратко време. Сжщата участъ имали и останалитъ кораби. Само нѣкои отъ тѣхъ, получавайки тежки повреди едва успѣли да се завърнатъ обратно и приютятъ въ пристанището Санто Доминго.

Единственъ корабътъ съ златото на Колумба, по чудния капризъ на сждбата издържалъ докрай бурята и невредимъ, продължилъ пътуването къмъ Испания. И тоя корабъ се установило, че билъ най-малкия и най-стария отъ всички кораби на Овандо.

Корабитъ на Колумба, съ изключение на нѣкои отъ тѣхъ претърпѣли леки повреди, благополучно издържали бурята и останали въ залива до 13 юли.

На 14 юли 1502 год. флотътъ на Колумба отново вдигналъ котва и се отправилъ на западъ, за търсене

и откриване на нови земи.

Спохождайки многобройнитъ малки островчета около Ямайка и Куба, Колумбъ открилъ на 30 юли 1502 год. въ югозападно направление малкъ островъ, намиращъ се северно отъ Хондурасъ, срѣдна Америка. Тоя островъ билъ наименованъ отъ туземцитъ Гванайа, а испанцитъ го назвали съ името Сосенъ.

Задъ острова, въ далечината се открили високитъ върхове насушата.

Къмъ корабитъ бързо приближила дълга и широка лодка, направена отъ вдълбаване дънера на огромно дърво.

Въ лодката се намирали двадесетъ и петъ гребци, отличаващи се съ притежанието на голъма физическа сила, високъ ръстъ и стройно тѣло-сложение. По различнитъ предмети и облѣкло, намиращи се на лодката, Колумбъ дошелъ до убеждението, че тия туземци съставляватъ особена раса, значително различаваща се отъ тая, населяваща открититъ по-рано острови.

Туземцитъ притежавали дървени мечове, чиито върхове завършвали съ назбени кремъци.

Ако Колумбъ би се отправилъ въ сжщата посока, отъ която дошла тая лодка, той действително би открилъ Америка съ което блѣскаво би завършилъ своитъ открития на новия Свѣтъ.

Обаче, Колумбъ се отправилъ съ корабитъ на югъ, като на 14 августъ, достигналъ носъ Хондурасъ, гдето испанцитъ слѣзли на брѣга и отслужили молебень, като отправили молитви къмъ Всевишния за Неговото покровителство.

При твърде тежки условия, силни течения и насрещни вѣтрове, корабитъ на мореплавателя успѣли да преминатъ разстоянието отъ 30 мили, между носъ Хондурасъ и североизточната издатина на областта Никарагуа, който носъ билъ нареченъ Грациосъ а-Диосъ (Слава Богу). Това наименование, испанцитъ дали на мѣстността, за да ознаменуватъ благодарността си къмъ Бога, за гдето най-подиръ, следъ четиридесетъ дневно трудно и опасно пътуване успѣли да достигнатъ и се приютятъ въ удобния заливъ, запазенъ отъ вдадения въ морето носъ отъ сушата. Мореплавателитъ слѣзли на брѣга за разузнаване и оглеждане на мѣстността, като се

запасили съ прѣсна вода, плодове и гориво.

Спускайки се на югъ, покрай брѣговетъ на Никарагуа и Коста Рика къмъ тѣснината, служаща за връзка между Северна и Южна Америка, испанцитъ достигнали последователно заливитъ Ла Хуерта, Бахия делъ Алмиранте и областитъ около сегашния Панамски каналъ: Верагуа, Терра Ферме и Дариенъ.

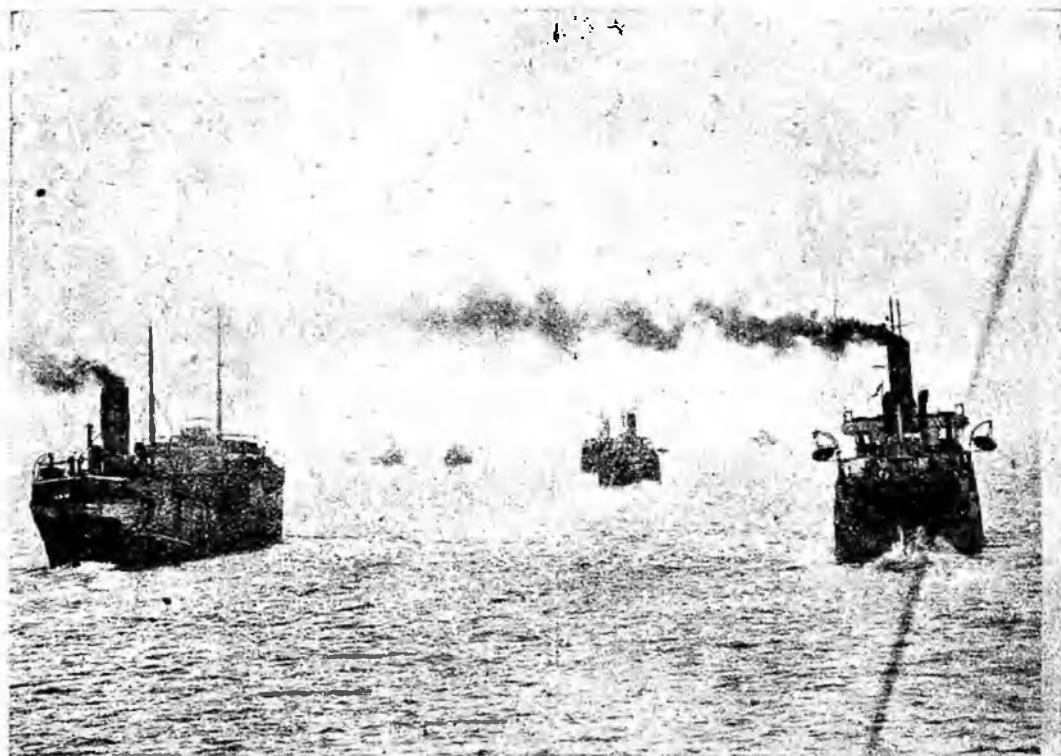
На 2 ноември корабитъ се закотвили въ залива Перто Белло, а на 5 декември 1502 год., достигайки залива Елъ Ретрете, Колумбъ решилъ да се върне по обратния пътъ къмъ островъ Еспаньола.

Мореплавателътъ билъ заставенъ да вземе това решение, поради привършването на нѣкои отъ хранителнитъ припаси, появилото се недоволство всрѣдъ обслугитъ и полученитъ повреди на корабитъ, чийто стени били проядени отъ изобилстващитъ въ тропическитъ морета червеи—дървояди и пропускали вода.

На обратния пътъ флотътъ на Колумба издържалъ голъма буря, която приближила съ стихийна сила отъ западъ. Въ течение на деветъ денонощия, презъ които бурята яростно бушувала, малкитъ корабчета упорито се борили съ грамаднитъ вълни, които подобно на водопади заливали палубата, нанасяли тежки удари върху низкитъ корабни стени и прониквали презъ цепнатинитъ и направенитъ отъ дървоядитъ отвърстия въ вътрешнитъ помѣщения, които постоянно се пълнели съ вода, въпрѣки сжществуващитъ тогава примитивни срѣдства за отводняване на корабитъ, изискващи продължителни и твърде уморителни за измъчената обслуга усилия.

Корабитъ се разпрѣснали и изгубили единъ другъ отъ видимостъ. Едва на 17 декември, следъ стихване на бурята, малкиятъ флотъ се съединилъ и успѣлъ да приближи брѣга.

Сухаритъ, които въ ограничени ежедневни дажби служили за храна на обслугитъ, поради мухлясането и изпълването имъ съ червеи, не могли да бждатъ използвани, така щото, освенъ другитъ многобройни лишения, смѣлитъ мореплаватели били застрашени и отъ гладъ.



Английски керпанъ отъ превозни кораби на открито море

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.