

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 МОРСКА ПРОСВЕТА И ОБНОВА
ОТЪ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ

Година VI.

Варна, 1. септември 1940 год.

Брой 144.

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



Изгледъ отъ устието на рѣка „Камчия“

КОЛОНА ЗА ЧЕТЦИТЪ

На П. Д. — Пловдивъ, относно германският „морски шуки“.

Действително, че по отношение действията на най новото и мощно бойно сръдство на море — торпедните лодки, наречени от самите германци „морски хрътки“, а въ последно време и „морски шуки“, въ ежедневния и периодичен печатъ се дадоха подробни сведения подчертаващи важността и голѣмитъ постижения на най-малките бойни корабчета.

Известно е, че наредъ съ бързото възстановяване на своя боен флотъ, Германия за пръвъ пътъ следъ войната започна построяката на цѣла редица бързоходни торпедни лодки съ водоизмѣстване отъ 60 до 100 тона. Постройката, голѣмиятъ тонажъ, особената направа и форми на германските торпедни лодки е резултатъ отъ опита презъ миналата Свѣтвна война и извършенитъ въ последно време многобройни и обстойни проучвания и изпитания.

„Морските шуки“ притежаватъ голѣма скоростъ, мореходностъ и устойчивостъ при развълнувано море.

Въ зависимостъ отъ водоизмѣстването, германските торпедни лодки притежаватъ следните приблизителни данни: дължина отъ 30 до 35 метра, широчина отъ 4 до 6 метра, газене отъ 1.5 до 2 метра, скоростъ около 35 мили (65 клм.) и обслуга отъ 14 до 20 души. Въоръжени съ съ по две 533 м.м. торпедни тръби, поставени отъ двѣтѣ страни върху предната палубна частъ на лодката, нѣколко противосамолетни картечници, хвъргачи на водни бомби и уреди за произвеждане на изкувена мъгла.

Естествено, че тия данни съ приблизителни, тъй като всички сведения относно същността на „морските шуки“ се пазятъ въ тайна.

Имайки за седалища многобройните пристанища по завоюванитъ холандски, белгийски и французски крайбрѣжия, германските „морски шуки“ притежаватъ пълната възможностъ за извършването на внезапни и резултатни действия, както срещу неприятелските бойни единици, така и срещу търговските кораби, намиращи се въ южните английски пристанища и движещи се въ Ламаншъ и водитъ около британските острови.

За резултатността на тия действия свидетелствуватъ зачестилитъ въ последно време известия относно потопенитъ отъ торпедните лодки британски изстрѣбители и голѣмъ брой търговски кораби.

КАЛЕНДАРЪ НА „МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“

— На 25 августъ 1916 г. на изтокъ отъ Калиакра, предъ българските брѣгове се появила една ескадра неприятелски бойни кораби въ съставъ: 1 кръстосвачъ, 7 изстрѣбителя, 1 подводникъ и 3 самолетноносачи.

Отъ самолетноносачитъ излитнали два неприятелски самолета, които сутринта на 25 августъ се появили надъ Варненския заливъ и хвърлили своитъ бомби надъ брѣговитъ батареи при Галата и флотските казарми.

Срещу неприятелските самолети и за възпрепятстване въроятнитъ действия на вражеските кораби по нашето крайбрѣжие, били изпратени водосамолетитъ отъ летището при Варна, които въ продължение на седемъ часа, на три пѣти излитали съ нови запаси и се отправяли срещу врага, когото атакували настойчиво, всѣки пътъ съ по 30 бомби (каквото билъ пълния запасъ на всѣки самолетъ) и принудили неприятелската ескадра да се откаже отъ своитъ действия и се отдалечи задъ хоризонта.

Въпреки усилениятъ огънь на неприятелските орждия и картечници, нашитъ самолети не били застигнати.

— На 27 августъ 1917 год. Ромжния започнала своитъ бойни действия срещу българската земя и войски.

Сжиятъ денъ презъ ношъта, отъ срещуположитъ брѣгъ на Дунава, ромжницитъ се опитали да унищожатъ чрезъ изстрелването на торпеда, намиращитъ се на котва предъ нашитъ брѣгове австрийски рѣчни монитори. Резултатътъ отъ тия внезапни действия билъ взривването само на единъ австрийски шлепъ, натоваренъ съ бойни припаси.

— На 28 августъ 1916 год. се свързала усилената артилерийска престрелка между австрийските монитори и ромжните батареи.

Подъ прикритието на мониторитъ, парнитъ лодки, корабчета и торпедоносцитъ отъ нашата Дунавска флотилия успѣли благополучно да се промъкнатъ въ устието на р. Янтра, гдето били напълно запазени отъ действието на ромжните батареи.

— На 28 августъ 1793 год. английскиятъ флотъ подъ командването на адмиралъ Худъ превзель французското пристанище Тулонъ и пленилъ намиращитъ се тамъ 31 французски линейни кораба и 15 фрегата.

Тая победа на английските морски сили била възможна поради планалата французска революция, следствие на която бойнитъ кораби не се намирили въ готовностъ за действие и се командвали отъ разбунтувалитъ се моряци.

ПОЩА

Редакцията благодари за следните получени дарения:

1. Стефанъ Тенекиджиевъ — В. Търново 100 лв.
2. Служителитъ при пристанищната работилница Варна 66 „
3. Ангелъ Димитровъ — Варна 60 „
4. Дръ Ив. Петровъ Синивиръ 50 „
5. Маринъ Друмевъ — София 50 „
6. Б. Апостоловъ — Варна 50 „
7. Ат. Димитровъ — Ахтополъ 40 „
8. Стефанъ Станевъ — Варна 40 „
9. Никола Томовъ Лазаровъ — Червенъ Брѣгъ 40 „
10. Нико Хаджиевъ — Варна 30 „
11. Христо Д. Пачниковъ с. Ново село — Троянско 30 „
12. Коста Ат. Насковъ — Варна 30 „
13. Ст. Златарски — Ч. Брѣгъ 20 „
14. П. Милковъ — Ч. Брѣгъ 20 „
15. Борисъ Ивановъ — Варна 20 „
16. Петъръ Славовъ с. Садово — Пловдивско 20 „
17. Георги Д. Георгиевъ с. Приселци — Варненско 20 „
18. Ив. Мумджиевъ — Кула 15 „
19. Мардикъ Сивриянъ — Варна 15 „
20. Паалинъ Василевъ Павловъ гара Павликенъ 15 „
21. Тодоръ Ив. Николовъ Варна 10 „
22. Хр. Хараламбиевъ — Варна 10 „
23. Желѣзко Г. Желѣзковъ с. Бяна — Варненско 10 „
24. Тодоръ Бакаловъ гара Раковски 10 „

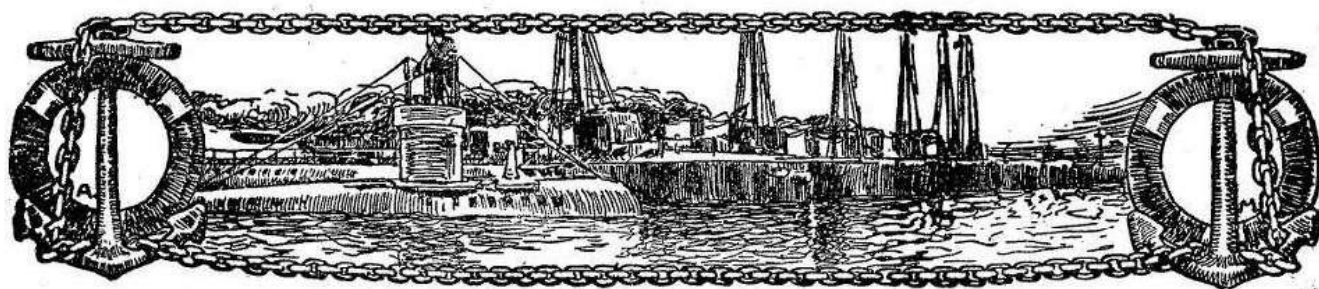
(следва)

Волнитъ дарения, предназначени за подкрепа списването на вестника, четцитъ могатъ да изпращатъ чрезъ пощенски записи, адресирани до уредничеството на „Морски Прегледъ“, или съ пощенски и гербови марки.

Поради голѣмиятъ тиражъ на весника и увеличение на необходимитъ материали и сръдства за списването му, уредничеството съжелява, че по настоящемъ се намира въ невъзможностъ да удовлетвори искането на многобройнитъ си нови четци, желающи да получаватъ двуседмичника. Това ще бжде извършено при първа възможностъ.

— Уполяватъ се абонатитъ, при промѣна адреситъ да известяватъ своевременно редакцията, като съобщаватъ и абонаментния си номеръ.

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



Т Ъ Р П Е Н И Е И В Ъ Р А

Търпението и вѣрата съставляватъ часть отъ многобройнитѣ добродѣтели, дълбоко всадени въ душитѣ на непрестанно странствуващитѣ по необятната морска ширь моряци.

Търпението калява волята на моряка и дава нови сили за упорита борба съ водната стихия.

Намиращъ се посрѣдъ вѣчно вълнуващитѣ морски простори, изложенъ на многобройни опасности, застрашенъ отъ бѣснѣещитѣ стихийни бури, обливанъ отъ разбиващитѣ се въ кораба водни планини, обвитъ въ гѣста мъгла, изложенъ на тропическитѣ горещини или на ледения полѣхъ на севернитѣ вѣтрове, морякътъ съ твърдостъ понася всички несгоди и съ забележително търпение очаква, стихването на бурята и вѣтъра, проясняването на хоризонта, укротяването на разпѣненитѣ води и настѣпването на времето въ което корабътъ, изминавайки

своятъ дълъгъ пѣтъ, ще влѣзе въ пристанището и достигне предначертаната цель.

Въ опаснитѣ и сѣдбоносни минути, въ които корабътъ непрестанно е подложенъ на тежки изпитания и стихийна буря застрашава неговото сѣществуване, морякътъ, уповавайки се на своитѣ сили, има всѣкога пълната вѣра въ издръжливостъта на кораба, безотказното действие на машинитѣ, надеждното корабоводство, успѣшното преодоляване на всички опасности и сигурното завършване на задачата.

Търпението и вѣрата, това сѣ двата лоста, правилно и неизмѣнно направляващи сѣществуването на човѣчеството.

Който, въ прѣки непоносимитѣ несгоди, трудности и сѣществуващитѣ опасности при тежава великото търпение да изчака последния часъ, той всѣкога ще има пълната възможность за взема-

не на правилни и целесѣобразни решения.

Търпението способства за предприемането на целесѣобразни почини, а вѣрата всѣкога укрепва духа на човѣка за извършването на нова дейность и нови подвизи.

Въ, настоящитѣ изключителни времена на трепетно очакване осѣществяването на народностнитѣ идеали, по-вече отъ всѣкога се налага българскиятъ народъ да прояви своето търпение и пълната вѣра въ благополучния развой на събитията.

Съ великото си търпение, българскиятъ народъ съ достатѣчна яснота подчерта своята твърдостъ, сплотеность и готовность за велики дѣла, като прояви непоколебима вѣра въ мъдростъта на своя Върховенъ Кѣрмчия, който съ твърда дѣсница направлява държавния корабъ къмъ свѣтлитѣ хоризонти на обединението, възхода и славата на Отечеството.

МОРСКА МИСЛА

ОРАНЪ И СКАПА ФЛОУ

На 230 мили източно от Гибралтар се намира французското пристанище Оранъ, разположено въ срѣдата на широкия Орански заливъ.

Пристанището, което притежава дълга кейова стена съ съответните постройки, складове и съоръжения за бързото натоварване на корабите, има важно стратегическо значение, най-вече като изходно срѣдище за пренасяне въ Франция на колониални войски и първични материали отъ французките африкански владения.

Всички водни пътища въ западната половина на Срѣдиземно море, водящи отъ и къмъ Гибралтаръ твърде лесно се наблюдаватъ и проследяватъ отъ Оранъ, поради което въ последно време, непосредствено и западно отъ това пристанище, въ подходящо за целта мѣсто, Мерсь ель Кебиръ, била започната усилената постройка на упорно срѣдище за французкия флотъ въ Срѣдиземно море. Строящитъ се вълноломи, пристанищни стени и съответните грамадни сгради и складове за съхраняване на различните материали и бойни припаси за французките бойни кораби, още не сж напълно завършени.

Въ това именно пристанище се приютила частъ отъ французкия боенъ флотъ, чийто кораби, съгласно условията за примирието съ Германия, трѣбвало да бждатъ разоръжени. Обслужитъ на корабите били намалени, а известна частъ отъ затворитъ на оръжията и бойните припаси, били разтоварени на брѣга. Корабите не поддържали вече бойна готовност и въ тѣхните котли нѣмало развита пара, необходима за движението на машините. Брѣговитъ оръдия на Мерсь ель Кебиръ сжщо били разоръжени и батареитъ не били въ състояние да откриятъ стрелбало морски цели.

Въ това положение на неподготвеностъ, въ което се намирали французките бойни кораби, последниятъ били изненадани отъ неочакваната поява на 3 юли предъ Оранъ на британски морски сили въ съставъ: една ескадра линейни кораби, състояща се отъ линейния корабъ „Хуудъ“, най-големиятъ боенъ корабъ въ свѣта и два други кораба отъ вида на „Resolution“; една ескадра кръстосвачи, единъ самолетноносачъ и множество изстрѣбители.

Командващиятъ английските морски сили адмиралъ, отправилъ къмъ французките кораби ултиматумъ съ-

гласно който, въ срокъ отъ шестъ часа, корабите трѣбвало безусловно да бждатъ предадени на англичаните.

Докато недоумяващиятъ французски адмиралъ, изненаданъ отъ това, на пръвъ погледъ странно искане, очаквалъ получаването на нареждания отъ своето правителство въ Франция, английски самолети препрѣчили чрезъ поставянето на заградни мини изходите на пристанището.

Ще предприематъ ли бившите съюзници нѣкакви действия следъ изтичането на ултимативния срокъ? Ето въпросътъ, който французките офицери си задавали.

И действително, къмъ 17 часа и 58 мин., въ отговоръ на тоя въпросъ британските кораби открили съсрѣдоточена стрелба по намиращитъ се въ пристанището, подобно на неподвижни цѣли, французски бойни единици.

За пръвъ пътъ следъ знаменитото морско сражение при Скагеракъ британска ескадра линейни кораби започнала бойни действия, обаче тоя пътъ корабите на противника били затворени и не притежавали възможността, нито да меневриратъ нито да отговарятъ съ огъня на своите оръдия.

Подложенитъ на продължителна стрелба отъ двадесетъ и четиритѣхъ 380 мм. оръдия на действащитъ при Оранъ английски сили, французките бойни кораби понесли твърде тежки загуби. Напълно били сразени новиятъ линейенъ корабъ „Дюнкеркъ“, стариятъ такъвъ „Провансъ“ и флотисводачътъ „Могадоръ“. Линейниятъ корабъ „Бретанъ“ при опита си да напусне пристанището се натъкналъ на английска заградна мина и потъналъ.

Само линейниятъ корабъ „Шразбургъ“ и петъ отъ най-новитѣ флотисводачи напуснали пристанището, като успѣли да си пробиятъ пътъ, сражавайки се съ британските бойни кораби и въпрѣки преследването отъ последнитѣ, сполучили да се прибератъ въ Тулонъ, отстоящъ на 550 мили отъ Оранъ.

Освенъ това, въ морското сражение при Оранъ били убити 1200 французски моряци.

Действията на английските морски сили срещу пристанището на Оранъ напомнятъ за безмилостното обстрелване на 21 юни 1919 г. въ Скапа Флоу на лодките съ германските офицери и моряци, които

по заповѣдта на адмиралъ Ройтеръ самопотопили своите кораби.

Известно е, че съгласно условията на Компьенското примирие въ ноември 1918 г., цѣлиятъ германски флотъ трѣбвало да бжде разоръженъ и интерниранъ въ нѣкое неутрално пристанище. Въпрѣки това обаче, нѣмските морски сили били заставени да се закотвятъ въ Скапа Флоу, гдето, чрезъ потопяването отъ собственикъ имъ обслуги, намѣрили своята гробница. Чрезъ обстрелването на беззащитнитѣ нѣмски моряци, англичаните сж целили да заставятъ последнитѣ да се върнатъ обратно на своите кораби и по нѣкакъвъ начинъ спратъ тѣхното потапяне.

Както при Скапа Флоу, така и при Оранъ, целта на британските морски сили била, да бждатъ присвоени намиращитъ се тамъ бойни кораби, които следъ заемаването имъ отъ английска обслуга да бждатъ включени въ състава на британските ескадри.

Англичаните оправдаватъ своите действия при Оранъ съ необходимостта, чрезъ пленяване или унищожение на намиращитъ се въ пристанището кораби, да се отнеме възможността на Германия да използва бойнитѣ единици на французския флотъ за свои цели. Въ действителностъ обаче, трѣбва да се счита, че морското сражение при Оранъ е последния отъ несполучливия опитъ за пленяването на двата французски линейни кораба „Дюнкеркъ“ и „Шразбургъ“, които, поради развиващата скоростъ отъ 30 мили притежаватъ безпорно боева стойностъ и биха увеличили британските морски сили.

Така сжщо и намиращиятъ се въ западното африканско пристанище Дакаръ, новостроящъ се линейенъ корабъ „Ришелио“, чрезъ действието на английските самолети и бойни кораби билъ разрушенъ и изгубилъ всѣкаква бойна стойностъ.

Действията при Оранъ напълно сжждатъ съ внезапнитѣ действия на английския флотъ при Копенхагенъ на 2 априлъ 1801 год. и подчертаватъ съ достатъчна яснота неизмѣнното право на морската мощъ, която всѣкога притежава свобода на безпрепятствено движение и пълната възможностъ да въздейства съ своята сила и наложи своята воля.

МОРСКИ РИБОЛОВЪ

Риболовните кораби на морските държави

Както е известно, рибата представлява съществена продукция за храна на населението във големите морски държави, а риболовството в тях страни съставлява твърде доходен поминък и изисква заетостта на значителен брой риболовни кораби.

Естествено, че риболовците в тези държави не се уповават на случайността и не очакват рибата да мине по крайбрежието, за да я хванат в своите мрежи и не риболовстват само във прибрежните води, а със своите пригледени за целта мореходни риболовни кораби се впускат във необятните водни ширини, за търсене на рибата далеч от отечествените брегове, ддето тя се намира във изобилие, движеща се във многобройни и гъсти рибни стада.

Установявайки доходността на риболовството като неизчерпаем източник на материални блага, вкусна и питателна храна, морските държави полагат значителни усилия за непрестанното увеличение на своя риболовнен флот и усъвършенстване на риболовните кораби.

Съгласно съществуващите сведения за 1939 год. относно риболовния флот на морските държави, притежаващи развито риболовство се установява, че въ началото на миналата година риболовният флот на различните страни, съставен от единици с водоизместване над 100 бр. р. тона имал следният брой кораби: Англия притежавала всичко 1,695 риболовни кораба с общо водоизместване 433,119 тона; Германия заемала второ място и разполагала с 533 кораба с водоизместване 129,206 бр. р. тона; Франция притежавала 429 кораба с 133,667 тона; Холандия имала 369 кораба с 53,711 тона; следва Испания с 274 кораба и 52,259 бр. р. тона; Съединените Щати риболовствали с 175 кораба с общо водоизместване 45,060 тона; Норвегия имала 155 риболовни кораба с 26,734 тона, а Япония притежавала всичко 124 кораба с общо водоизместване 31,115 бр. р. тона.

От съществуващите данни се установява, че общият брой на големите риболовни кораби във света възлиза на 3,754 с водоизместване 904,961 тона.

Освен пръвката си цел, тия риболовни кораби имали предназначението да изпълняват разни задачи във време на война, поради което

притежават и съответните устройства. Известно е, че във време на война морските държави широко и успешно са използвали риболовните кораби за извършването на разузнавателната, наблюдателна и стражна служби около собствените брегове, за които риболовните кораби, поради добрата си мореходност били напълно пригодни и използвани.

Опитът от последната война ясно подчертава, че наред с големото си економическо значение въ мирно време, риболовните кораби успешно могат да бъдат използвани за водене бойните действия на море, поради което обстоятелство морските държави правилно са полагали грижи за създаването, подобряването и увеличаване на своите риболовни кораби.

Нашите съседни държави също притежават известен брой риболовни кораби, с които извършват риболовството далеч от своите брегове.

Нашите риболовци обаче, не разполагат с нито един подходящ и голем рибарски кораб за риболовстване въ открито море. Тъй и въ настояще време поставят своите неподвижни мрежи въ подходящите места по черноморското крайбрежие, като очакват рибата сама да дойде и бъде уловена. А въ случай, че движещите се рибни стада минат далеч от нашите брегове, мрежите на риболовците остават празни, а знайно е какви са последците от това.

Ето защо, за засилване на този поминък и въ подкрепа на риболовството, чрез което се доставя храна за населението, необходимо е да бъдат положени съответните усилия за създаването на собствен риболовнен флот, който въ мирно време ще увеличи добивът на хранителните средства и ще спомогне за материалния възход на страната, а въ време на война ще бъде използван за извършването на разни бойни задачи, свързани с отбраната на Родината.

Рибарското пристанище Везермюнде—Бремерхафен

При устието на р. Везеръ, протичаща през пристанището Бременъ се намира големото германско рибарско пристанище Везермюнде — Бремерхафен, което притежава над 200 риболовни кораба.

Чрез последните въ пристанището годишно се внася около 225 милиона килограма риба, съставля-

ваща почти половината от общия германски годишен уловъ.

Пристанището притежава най-големият немски рибен пазаръ, на който ежедневно след 7 часа, въ кратко време се сключват сделки и се продават по 500,000 кг. риба. Последната е складирана и се пази въ замръзнен вид въ съответните огромни складове — хладилници.

Непосредствено до самото пристанище се намират 55 голем работилници за оплушване, сваряване, Мариноване и механическото преработване на рибата за консервиране. Съществуват също фабрики за ледъ, рибно брашно, рибено масло, за направата на различни видове вжжета, изплитането на рибарски мрежи; фабрики за кошове, сандъци, консервни кутии, за хартия, оцветни фабрики, корабостроителници и работилници за извършване на разни поправки.

Пристанището притежава отделна поща, банка, електрическа централа, печатница, моряшки домове, общирни и добре съгледени гостилници и кафенета. Освен това, на пристанището се намират съответните продавници на различни хранителни припаси, материали и всичко необходимо за риболовците през време на продължителните им пътувания въ далечните морета и океани.

Разширената и достатъчно гъста пристанищна желъзопътна мрежа позволява едновременно натоварване на 140 нарочни вагона за превоз на рибъ. Съществуват съоръжения, позволяващи всекидневно от складовете на пристанището да бъдат превозени към вътрешността на страната 11 влака с общо 400 вагона, пренасящи до два милиона килограма риба.

Рибарското пристанище въ Везермюнде притежава добре устроен музей, въ който са застъпени всички отрасли на риболовството, рибната индустрия, постръйката на рибарски кораби и пристанища, подпомагашата риболовството индустрия и рибната търговия.

Въ грамадните зали на големият и добре устроен аквариумъ въ Везермюнде са изложени многобройни видове риби от различни морета и океани въ съглед, а въ нарочно съгледените помещения и водни басейни живеят полярни мечки, тюлени и други обитаващи ледовитите морета и полярни страни риби и животни.



ВЕНФ-МОРСКА ИСТОРИЯ

ДЕЙСТВИЯТА НА СПОМАГАТЕЛНИЯ КРЪСТОСВАЧЪ „ЗЕЕАДЛЕРЪ“

(Продължение от брой 143)

Останалите моряци от кораба веднага се скрили в тайните помещения, чиито входници били грижливо затрупани с разни вещи.

Намиращите се върху палубата „норвежки“ моряци обходили всички помещения и прегледали още веднъж внимателно, дали всичко било поставено на място съгласно предварително дадените за случая нареждания.

Убедена, че всичко се намира в добър ред, обслужата спокойно зачакала приближаването на забелязания кораб, който се указал, че бил английският кръстосвач „Avenge“, настигащ с голѣма бързина едва движещият се вътроходъ.

Всички оръдия на кръстосвача били насочени към нѣмския кораб, готови всѣки миг да започнат бърза и смъртоносна стрелба. Неволна мисъл всѣла смутъ в сърдцата на моряците, които мълкомъ си задали въпросът: „Нима сме издадени?“

Върху стожерът на неприятелския кръстосвач бил издигнат международен сигнал, чрез който се заповѣдало „Зееадлеръ“ да преустанови своето движение, за да бъде провѣренъ. Нѣмските моряци веднага разбрали значението на сигнала, обаче вътроходътъ спокойно продължилъ своя път, тъй като моряците от търговските кораби не сж опитни сигналисти и не могатъ така бързо да установятъ значението на отпратените имъ флажни сигнали. Дадениятъ обаче орждеенъ изстрелъ и прѣскащият се предъ носа на вътрохода снарядъ, веднага подчертали смисъла на сигнала и волята на английския кръстосвачъ.

„Ирма“ (така се именува „Зееадлеръ“, когато трѣбвало да напoдoбaва търговски корабъ) спокойно смѣкнала всички вътрила и застанала неподвижно съ носа срещу вътъра и вълнениято, което било извършено твърде бавно, както подoбaва на всѣки невоененъ вътроходъ.

Отъ кръстосвача била спусната на вода и се отдѣлила лодка съ два души офицери и петнадесетъ моряка, която се насочила къмъ нѣмския корабъ. Последниятъ издигналъ норвежкото знаме.

Когато лодката наближила „Ирма“, капитанътъ се намиралъ върху кърмата на своя корабъ и сърдито глъчалъ своите моряци. Неговите нор-

вежки псувни се чували отдалечъ. Бавно и спокойно моряците извършвали различната работа по палубата на кораба и приготвявали въжето и висящата стѣлба за приближаващата се лодка. Съ своите спокойни и бавни действия, нѣмските моряци трѣбвало да дадѣтъ видъ, че служатъ на обикновенъ търговски вътроходъ, превозващъ товаръ отъ дървенъ материалъ предназначенъ за Австралия, за което свидетелствуватъ и съответните корабни книжа.

Скоро, подмѣтана отъ вълните лодката застанала на стената на вътрохода и англичаните се изкачили по висящата стѣлба върху палубата. Пожелавайки на капитана „Честита Коледа“, тѣ добавили: „Корабътъ ви ще бъде прегледанъ. Желаямъ да видимъ вашите книжа“.

Въ това време отъ столовата долитали звуците на грамофона, свирещъ игрива и общоизвестна норвежка пѣсенъ, а англичаните били почерпани съ чаша уиски, за да се сгрѣятъ. По тоя начинъ могли да бъдатъ посрещнати само добрите приятели, искрените чувства къмъ които не могли да бъдатъ скрити и останатъ неприятели. Въпреки това обаче, корабните книжа, които били грижливо преправени, трѣбвало да бъдатъ обстойно прегледани. За отстранение на тая необходимостъ не помагали, нито грамофона, нито поднесеното въ изобилие уиски.

Обаче, и по отношение изправността на корабните книжа, всичко било предварително добре обмислено и съ голѣми подробности предвидено. За целта, нѣколко отъ стѣклата на кржглите прозорчета отъ капитанската стая били разчупени отъ силното „вълнение“, а прозорците били временно заковани и препрѣчени съ дървени летви. Намиращата се въ стаята покъщнина: легло, дюшеци, завивки, чаршафи, облѣкло, килими и всичко друго било напълно измокрено отъ навлѣзлата презъ ступените прозорци морска вода. Дори и различните корабни книжа били измокрени, поради което били окачени да съхнатъ върху опънатото въ капитанската стая въже.

На направената отъ английските офицери бележка относно явните последици отъ грамадното вълнение и здравината на вътрохода, който благополучно издържалъ стихийната буря, „норвежскиятъ“ капитанъ спо-

койно отговорилъ, че билъ значително загриженъ само за измокрените корабни книжа. Капитанътъ поднесълъ последните за прегледъ отъ английския офицеръ, който установилъ, че всичките книжа се намиратъ въ изправност и били редовни.

Естествено, че трѣбвало да бъде внимателно прегледанъ и корабниятъ дневникъ, въ който всѣки денъ и часъ се вписвало съ подробности всичко по отношение работата и действието на обслужата, движението и състоянието на кораба.

Преглеждайки тоя дневникъ, английскиятъ офицеръ неочаквано задалъ въпросътъ: „Какво се случило, че вашиятъ корабъ билъ принуденъ да остане на котва въ продължение на три седмици?“

Действително това билъ съвършено непредвиденъ въпросъ, на което капитанътъ на кораба не можалъ да отговори веднага. Въ тоя сѣдбоносенъ мигъ се разнесълъ гърления басовъ гласъ на старшия кърмчия: „Да, господинъ офицеръ, нима не сте известенъ за голѣмиятъ брой германски подводници и спомогателни кръстосвачи, които отплували отъ своите пристанища и се отправили за действие въ Северното море? Нашето корабоплавателно дружество навреме ни предупреди и ние трѣбваше дълго да чакаме на котва, докато положението се изясни и опасността премине“.

Следъ тия пояснения и привършване внимателното оглеждане на кораба, англичаните намѣрили, че всички книжа се намиратъ въ изправност, за което връчили на капитана съответната служебна бележка, установяваща, че корабътъ билъ напълно редовенъ. Ако английските офицери и моряци биха узнали, че въ това време подъ тѣхните нозе, скрити въ долните тайни помещения на кораба, се намиратъ германски моряци добре въоръжени и готови всѣки мигъ, ако необходимостта наложи, да изскочатъ и действатъ върху палубата? Че на различни мѣста въ дъното на кораба сж поставени взривни патрони, готови при нужда да бъдатъ възпламенени и хвърлятъ кораба въ въздуха?

Всички нерви на скритите въ тайните помещения моряци били силно опънати, подобно на тънки струни. Чрезъ поставените нарочни подслушвателни постове, тия моряци по-

лагали усилия да доловят всяка стъпка, всеки шум и звук произвеждащи се върху горната палуба.

Сбогувайки се с капитана и напускайки кораба, англичаните изискали, въпреки обстоятелството, че всички книжа сж редовни, вътроходът да остане на място въ продължение на още един час, през което време сигурно би се получило необходимото разрешение за свободно пътуване.

Това желание на англичаните хвърлило въ съмнение обслугата на „Зееадлер“, която предположила, че през това време ще бъдат направени чрез радиото запитвания и се съберат сведения относно действителното отплаване на норвежския вътроход „Ирма“. Въ резултат на това запитване, сигурно би се получило съобщението, че подобен кораб не съществува.

„Тогава, всичко е загубено!“ отговорил гласно на себе си един от моряците, въ заключение на своите разсъждения.

Именно тия думи: „Всичко е загубено“, били чути отъ подслушвателните постове и преминали подобно на електрически ток по всички тайни помещения. Поради това, моряците въ скривалищата, предполагайки, че „всичко е загубено“ веднага възпламенили бикфордовите шнура на взривните патрони и отворили наводнителните кранове за бързото потапяне на вътрохода, съгласно предварително дадените за случая нареждания.

Тъкмо въ тоя съдбоносен миг, капака на един от входниците бил откъснен отвънкашна страна и се чул веселият глас на командира: „Момчета, имате много здраве от англичаните“. Въ отговор на тия недвусмислени думи от долните помещения доитнали силни викове: „Затворете наводнителните кранове! Изгасете възпламенителните върви!“ Така, въ последния миг, опасността своевременно била отстранена. Пет минути по-късно, „Зееадлер“ би полетъл въ въздуха, раздробен от взривовите на хиляди късове.

Всички погледи били отправени към стожерите на английския кръстосвач, въ напрегнато очакване на сигнала. Минутите протичали твърде бавно, подобно на вечността. Сърдцата тревожно туптели под влиянието на съдбоносната неизвестност.

Най-подир, върху стожера на неприятелския кораб се издигнал сигнал към който сж треперящи рже далекогледите веднага били насочени.

Сигналят означавал: „Продължете пътуването!“

Чувството на радост, веднага преминало по всички от обслугата на „Зееадлер“ Погледите свѣткали отъ

въодушевление, ржцете се протѣгали непринудено една към друга и моряците стискали сърдечно своите дѣсници.

Английският кръстосвач се насочил и отдалечил сж голѣма бързина към далечината и скоро се изгубил отъ видимост задъ хоризонта.

Върху „Зееадлер“ настѣпило оживление. Цѣлият товар отъ дървени строителен материал бил хвърлен въ морето и залпвал по водната повърхност. Палубата на вътрохода била вече съвършено чиста отъ товар. Върху нея, на устроения и приготвени места, били поставени картечниците и двѣте орждия. Търговският вътроход „Ирма“ не съществувал вече. „Зееадлер“ се п. е върнал напълно на пиратски кораб, на чиито стожерен връх се разѣвала дълга и тѣсна червена лента сж бѣл мѣтвешки черепъ. Подобно на пиратските кораби отъ миналите времена, вътроходът забраздил водите на океана и се впуснал въ търсене и унищожение на срещнатите неприятелски търговски кораби.

Радостни и щастливи моряците се събрали около коледното дърво въ столовата, за да отпразднуватъ благополучното преминаване презъ английската блокадна линия и избавлението отъ опасността. Бурята, студът и негодите били вече забравени. Сбрани и сплотени въ името на отечествения дълг, сърдечността и другарството, моряците празнували Коледа, осамотени посрѣдъ необятните простори на океана и далечъ отъ своите родни огнища, мисълта къмъ които ги е свързвала сж още по-голѣмо сътрудничество и задушевност.

Нощта бавно се спуснала надъ океана. По чистият небесен сводъ затрепкали хиляди звездици. Съ нудти отъ благоприятия вътрѣ вътрила, „Зееадлер“ леко се плѣзгалъ всрѣдъ нощната здрачевина по вълнуващата се още водна повърхност и се движилъ по посока на Мадейра.

Ето, по-вече отъ четиринадесет дни спомагателниятъ кръстосвачъ се движи осамотено въ океана безъ да срещне нѣкакъвъ корабъ и безъ да открие по безкрайния хоризонтъ издигащите се къмъ небето черни кълба димъ излизащъ отъ димните тръби на нѣкоя минаваща наблизо плаваща сждина.

Поставените високо върху стожерите наблюдатели напразно се взирали въ далечината. Въ всеки новъ денъ на това еднообразие, моряците наблюдавали изключително потъналия въ ярка синева небесен сводъ и се любували на чудните промѣнливи багри на вълнуващата се океанъ, изъ чийто води често изкачали и летѣли наоколо хвърча-

щите риби на тропическите морета.

Най-подиръ се разнесълъ радостния викъ на наблюдателя: „Напредъ и въ лѣво забелязвамъ корабъ“. Въпреки нареждането отъ щаба на германското морско командване, „Зееадлеръ“ да потопява само срещнатите неприятелски вътроходи, тъй като другите вражески кораби притежаватъ по-голѣмо въоръжение и скорост, командирътъ на нѣмския кръстосвачъ, решилъ да не пропусне случая и се справи съ търговския корабъ, въпреки въроятността последния да притежава превъзходящи и опасни средства за борба. За целта била дадена съответната заповѣдъ, „Зееадлеръ“ да бжде готовъ за действие, въ изпълнение на която, обслугите на орждията и картечниците веднага заели своите места.

Наподобяващъ съвършено обикновенъ норвежки вътроходъ, спомагателния кръстосвачъ адигналъ върху стожера си международния сигналъ: „Моля, съобщете точното хронометрично време!“

Въ непосредствена близост до нѣмския вътроходъ, срещнатиятъ корабъ, неподозиращъ заплашващата го опасност, спокойно издигналъ сигналътъ „Разбрахъ“. Установило се, че това билъ английски корабъ върху стените на който ясно се забелязвалъ надписътъ „Cladys Royal“.

Въ момента, когато корабътъ трѣбвало да съобщи точното хронометрично време, норвежскиятъ вътроходъ адигналъ германското военноморско знаме, като подвижните, закриващи орждията стени, веднага били смѣкнати надолу и надъ океана се разнесълъ тънтенъ вой на неочакванъ орждеенъ изстрелъ. Корабътъ обаче, спокойно продължилъ своето движение. Едва когато последвали нови два изстрела, гранатите на които сж зловещъ вой профучали надъ кораба и паднали съ трѣсъкъ непосредствено предъ самиятъ му носъ, англичаните ясно разбрали убедителниятъ гсворъ на орждията. Машината веднага преустановила своето действие и неприятелския корабъ застаналъ неподвижно, като отъ него били спуснати на вода спасителните лодки.

Скоро върху „Зееадлеръ“ се изкачили стариятъ капитанъ и 26 души отъ обслугата на английския корабъ. Намирците се върху последния хранителни припаси били пренесени върху спомагателния кръстосвачъ.

Чрезъ поставяне и възпламеняване на взривни бомби, английскиятъ корабъ билъ потопенъ и въ настѣпващата тъмнина съвършено се изгубилъ подъ водната повърхност. „Cladys Royal“ билъ натоваренъ съ 5,000 тона доброкачествени кардивски каменни въглища.

„Зееадлеръ“ продължилъ движението си на югъ, къмъ Мадейра.



МОРСКИ ВЕСТИ

Износът на желязна руда през Нарвикъ

Съгласно съществуващите данни, поместени в чуждите списания, през 1938 год., чрез известното норвежко пристанище Нарвикъ били изнесени за разните държави общо 7,610,000 тона желязна руда, което количество се счита за най-голямо постижение през последните няколко години. Следствие настоящата война обаче, износът на руда през Нарвикъ значително бил намален.

От 1 септември 1939 до 28 февруари 1940 год. през същото пристанище били изнесени всичко 640,000 тона руда, а през същото време на предшестващите години износът възлизал на 2,200,000 т.

Най-големи количества желязна руда се изнася за Германия, която поглъща повече от половината на общия износ. През 1913 год. той износ съставлявал 67% от общия такъв, в 1922 год. достигнал най-голямото си количество, възлизащо на 82.2%, през 1922 г. износът спаднал на 42.3%, а през 1937 год. бил 64.9%.

На второ място след Германия, по отношение износът на желязна руда от Нарвикъ следва Англия, която през 1913 год. поглъщала 12%, а през 1937 год. 21.3% от общият износ на шведска руда през северното норвежко пристанище.

Следващите страни, които получават необходимата им желязна руда през Нарвикъ сж Белгия и Съединените Щати.

Съ избухването на настоящата война обаче, износът на руда през пристанището на Нарвикъ, особено за Германия значително е намалял.

Така, през януари 1940 год. от Нарвикъ за Германия били изнесени 282,000 тона, срещу 488,000 тона за същия месец на 1939 г. През февруари количеството на изнесената за Германия желязна руда спаднало на 99,000 тона, а за същото време в предната година износът възлизал на 475,000 тона.

По отношение на Англия обаче, той износ за първите месеци на настоящата година отбелязва значително покачване. През януари износът възлизал на 148,000 срещу 68,000 тона за 1939 г., а през февруари бил 132,000 срещу 70,000

тона за същия месец предшестващата година.

Пристанището Нарвикъ не би имало такова голямо значение за износа на прочутата шведска желязна руда, ако не е свързано чрез широкия и ефтен морски път с всички страни в Сафта. Именно поради това голямо значение на норвежкото пристанище Нарвикъ се развило в последно време известните действия на германските и английски сухопътни, морски и въздушни сили в Норвегия и в крайбрежните води на тази скандинавска страна.

Борбата за Нарвикъ се изрази в завоюване на свободния морски път, чрез който най-лесно се превозва твърде ценната и доброкачествена шведска желязна руда, така необходима в настояще време за воюващите страни.

Английските кораби загуби.

Съгласно сведенията поместени в немските морски списания се установява, че от началото на войната, до 6 юли 1940 год. чрез действията на бойните кораби, въздушните сили и корсарската дейност на германските спомагателни кръстосвачи, английският търговски флот получил следните загуби:

От заграни мини и вследствие взривът на торпедата изстреляни от подводниците: 1,920,439 бр. р. тона. От действията на морски подводни сили и други военни морски средства: 1,362,461 бр. р. тона. Следствие бомбените атаки на въздушните сили: 1,046,313 бр. р. тона.

Общо, от започване на военните действия до приключване на отчетното време, английският търговски флот загубил кораби с общо водоизместване 4,329,213 бр. р. тона.

Към общия брой на потопените кораби следва да бъдат прибавени и около 300 търговски такива, които били засегнати от бомби и следствие получените тежки повреди не могли да бъдат повече използвани, поради необходимостта от значителни и продължителни поправки изискващи дълго престояване в корабостроителниците.

В италианския държавен бюджет била предвидена сумата 60 милиона лири необходими за разширение и подобрене на пристанищата Триест и Палермо.

Нови руски корабостроителници

В Черновецъ, намиращ се на Марининската мрежа от вътрешни водни пътища, през настоящата година ще започне построяката на нова корабостроителница. Последната ще притежава необходимите съоръжения и ще бъде в състояние да строи ежегодно до 45 кораби и около 120 лодки и други малки плавателни съдове. Предвижда се за построяката да бъдат разходвани 15,500,000 рубли.

Така също и в Вознесение, при устието на Свири в езерото Онега, ще бъде съградена корабостроителница предназначена за извършването на разни корабни поправки и построяката на нови кораби. Корабостроителницата ще бъде напълно завършена и ще започне своето действие в 1942 год. Общата стойност на построяката възлиза на 35 милиона рубли.

За поддържането на корабоплавателното съобщение по водния път Волга — Кама — езерото Щау, главно за извършване поправките на корабите и построяката на нови такива, предвижда се при големите индустриални и технически заводи Куйбишев, да бъдат съградени три корабостроителници от които: една при Рождественская Волшока, за построяката на ръчни кораби; втората около Переволонк, за построяката на кораби — цистерни за превоз на течни горива, а третата при езерото Щау.

Постройката на вътрешни водни пътища в Турция.

Министерството на благоустройството в Анкара, предвидило допълнителни суми, възлизащи на 31 милиона турски лири, необходими за построяката, подобрене и разширяване на турските вътрешни водни пътища в крайбрежните области в южния, а също и тях в сръбния Анадолъ.

Изработен бил съответният нов закон за наводняване и отводняване на някои области и низини, а също и удълбочаване и прочистване на ръчните Казълирмакъ, Сакария, Тигър и Ефратъ.

За осъществяването на предвиденият план относно подобренето на вътрешните водни пътища, сж предвидени допълнителни суми от 50 милиона лири.

Посрещането на възпитаниците от Морското училище

На 15 август сл. пл. твърде скромно, но с повишена тържественост се извърши в Варненското пристанище посрещането на възпитаниците от Морското на Негово Величество училище, което премества досегашното си седалище от Созопол в Варна.

На първо място на Варненското пристанище съвременно сж застанаха множество граждани посрещачи, стройните редици на рота моряци, начело на флотската музика, морските офицери и преподавателите, очакващи пристигането на кораба „Евдокия“ с който пътуват възпитаниците на Морското училище.

Скоро между входните фарове на пристанището се появява стройният стан на кораба, който бавно и постепенно приближава към пристанищната стена. Палубата на „Евдокия“ е покрита с множество пжтници, които с своето пъстроцветно облекло отдалеч наподобават на грамаден килим, метнат надъ кораба.

Флотската музика засвирва марша на Морското училище, чийто звуци тържествено отекват надъ тихите води на пристанището.

лице срещу посрещачата ги рота моряци. Разнасят се отсечени заповеди и с взимане „за почит“ двете войскове части се взаимно поздравяват при своята среща.

Настъпва тържествен миг. Отеква нова заповед, пушките изпращат с отсечена хватка вж живит ржце на моряците, музиката засвирва „за среща“ и отъ кораба се появява гордо развѣщащото се знаме на Морското на Негово Величество училище, тържествено посрещнато от всички присъстващи.

Разнася се нова заповед и отеква нова хватка. Главите сж обрнати на дѣсно и погледите на мла

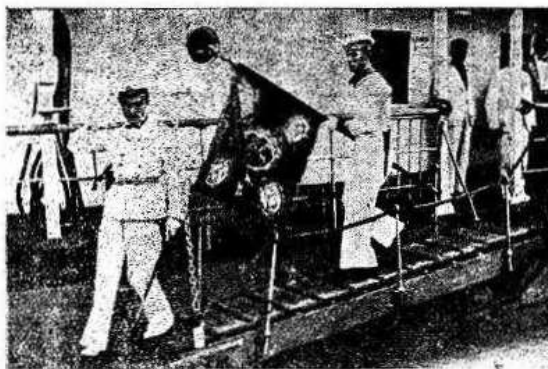
ната готовност на възпитаниците за проявата на упорит труд, постоянство и преданна служба.

Начело на музиката, началника на флота, морските офицери, преподавателите и знамето, възпитаниците от Морското на Н. В. училище, следвани от моряшката рота, се отправят презъ града къмъ новото си жилище.

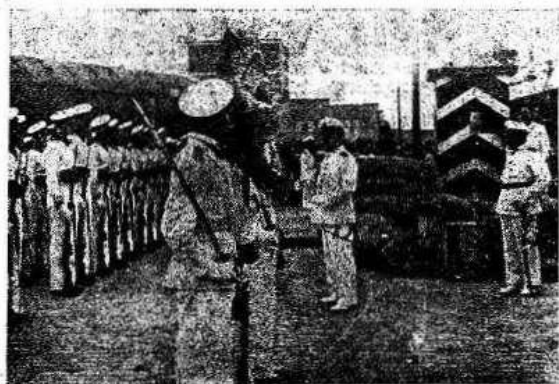
Подъ такта на звучните бойни маршове, възпитаниците на Морското училище и моряците минават вж стройни редици и бодра стъпка изж улиците на града, приветствани радостно от хилядото гражданство.

На пресѣчката на улиците „6 септември“ и „Сливница“ ротите минават церемониален маршъ предъ началника на флота, морските офицери и множеството граждани и гости на гр. Варна, възхищаващи се на спретнатия видъ, стройните редици и твърдата стъпка на младите български моряци.

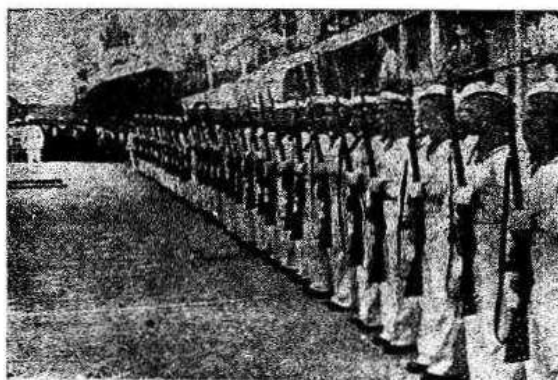
Съ премѣстването на морското на Негово Величество училище вж Варна, градът наново се сдобива сж учебно-морско сѣдѣще за възпитанието и обучението на бъдещите морски офицери, ко



Посрещане знамето на Морското на Н. В. училище



Началникът на флота, г-н капитанъ І р. А. Тошевъ, приветствува възпитаниците от Морското на Негово Величество училище



Стройните редици на възпитаниците от Морското на Н. В. училище поздравяват посрещачата ги рота моряци
фот. А. Т.

„Евдокия“ бавно и умѣло застава на вързала. Вж тоя моментъ гръмва дружната пѣсень на възпитаниците от училището, строени върху задната горна палуба на кораба, които изпѣватъ тържествения маршъ на Морското училище. Моментътъ действително е трогателен и тържественъ.

Пжтниците сжщо сж изненадани от тая тържественост на посрещането и подобно на буенъ потокъ радостно слизатъ презъ входната стълба на брѣга.

Бързо и пѣргаво учениците скачатъ на кея и се нареждатъ вж стройни редици предъ кораба, сж

дитѣ български синове свѣткатъ възторжено.

Пристига началникът на флота, капитанъ І р. А. Тошевъ, който застава предъ строените редици. Сж кратко и сбито слово той поздравява възпитаниците от Морското на Негово Величество уще сж „добре дошли“ вж новото мѣстожителство, като пожелава и за напредъ да продължатъ все така ревностно своята преданна служба на Царъ и Родина.

Вж отговоръ на тия съдържателни и ободрителни слова, мощно и стихийно моряшко ура отеква гръмовно надъ прибрѣжните Черноморски води и подчертава неизмѣн

рабни капитани и механици.

Това събитие безспорно има твърде голѣмо материално, а най-главно, културно и морално значение за гр. Варна.

Това премѣстване съвпада сж развой на историческите и сждбоносни за Родината събития и съставлява началото на връщане отнетото преди двадесетъ и две години задземие на гр. Варна, обширната и равна Добруджанска земя.

Премѣстването на Морското на Н. В. училище съставлява сждбоносно събитие, както за естествения развой на училището, така и за културния и стопански възходъ на града

СВЪТОВНИЯТЪ ТЪРГОВСКИ ФЛОТЪ ПРЕЗЪ 1939 ГОД.

Споредъ съществуващите сведения, къмъ 1 септември 1939 год. при започване на настоящата война, общото водоизмѣстване на търговските кораби въ свѣта: параходи, моторни кораби, вътреходи и други плаващи съдове по-големи отъ 100 тона, възлизало на 69,439,659 бр. р. тона, отъ които 68,509,432 бр. р. тона параходи и моторни кораби, а 930,227 бр. р. тона вътреходи.

Въ сравнение съ общия тонажъ на търговските кораби презъ 1938 год. се установява, че презъ последните дванадесетъ месеца общото водоизмѣстване на свѣтовния търговски флотъ се увеличило съ 1,590,000 бр. р. тона.

Следващата сравнителна таблица дава нагледна представа за търговския флотъ на различните морски държави въ 1914 и 1939 год. преди започване на войните между могъщите западноевропейски сили.

ДЪРЖАВИ	1914 г. хил. р. т.	1939 г. хил. р. т.
Великобритания, Ирландия и англ. владения.	20,524	21,001
Съединенитѣ Щати	4,287	11,362
Япония	1,708	5,630
Норвегия	1,957	4,834
Германия	5,135	4,483
Италия	1,430	3,425
Холандия	1,472	2,969
Франция	1,922	2,934
Гърция	821	1,781
Швеция	1,015	1,577
Дания	770	1,175
Испания	884	902
Останалитѣ държави	3,479	6,436
Всичко	45,404	69,509

Въ течение на двадесетъ и петъ години, въпреки голѣмитѣ загуби въ потопени кораби презъ Свѣтовната война, неизползваемитѣ поради продължителна служба и пр., общото водоизмѣстване на свѣтовния търговски флотъ нарастналъ съ приблизително 23 милиона бр. р. т.

Почти всички държави увеличили общиятъ тонажъ на своитѣ търговски кораби. Най-големото увеличение въ сравнение съ 1938 год. показва Япония, чийто търговски флотъ нарастналъ съ 624,000 бр. р. тона и заема трето мѣсто въ таблицата за общия свѣтовенъ тонажъ, предъ Норвегия и Германия. Норвегия заема четвърто мѣсто, следвана отъ Германия, чийто търговски флотъ съставлява 6.5% отъ общия свѣтовенъ тонажъ и отбѣлзва едно увеличение отъ предшестващата година съ 251,000 бр. р. тона.

Най-големото намаление отбѣлзва Гърция, която презъ 1938 год. притежавала търговски кораби съ общо водоизмѣстване 1,889,000 бр. р. тона.

Отъ съществуващите търговски кораби, 54% сж моторни или отопляватъ парнитѣ котли съ течнo гориво, а 45% използватъ за гориво каменни въглища. Въ следващата таблица сж отбелязани двигателитѣ използвани отъ търговските кораби.

	1914 г. въ %	1939 г. въ %
Съ въглища	88.24	44.67
Съ течнo гориво за котл.	2.65	29.63
Моторни кораби	0.45	24.36
Вътреходи	8.06	1.34
Всичко:	100.00	100.00

Отъ таблицата се установява, че течното гориво постепенно изтласква каменнитѣ въглища, поради което броятъ на моторнитѣ кораби въ последните двадесетъ и петъ години значително е нарастналъ.

При съпоставяне населението на отделните държави срещу притежаваниятъ отъ тяхъ търговски флотъ се установява, че на всѣки 1,000 жители се падатъ: Въ Англия 450 бр. р. тона; Норвегия — 1900 бр. р. тона; Холандия — 330; Съединенитѣ Щати — 86, Италия — 75, Франция — 70, Япония — 55 и Германия — 54 бр. р. тона.

Въ Гърция на 1000 души се падатъ 255 бр. р. тона кораби, а въ България — едва около 4 тона.

Въ сравнение съ предната година свѣтовното корабостроителство отбѣлзва твърде малко увеличение. При започване на последната война, въ корабостроителницитѣ на различитѣ държави се намирили въ постройка всичко 719 търговски кораба съ водоизмѣстване надъ 1,000 тона и съ общо такова около 2.9 милиона бр. р. тона.

По държави новостроящите се кораби се раздѣляли както следва:

ДЪРЖАВИ СТРОИТЕЛКИ	Брой кораби	Общо водоизмѣстване въ бр. р. тона
Англия и Ирландия	189	1,037,073
Германия	125	396,953
Холандия	85	280,816
Съединенитѣ Щати	67	166,870
Япония	63	290,332
Италия	42	136,785
Швеция	27	114,675
Дания	19	107,075
Франция	11	88,705
Други държави	91	207,618
Всичко	719	2,826,902

Отъ общиятъ брой на строящите се кораби, 410 съ водоизмѣстване 1,600,000 бр. р. тона били моторни, 290 съ 1,200,000 тона параходи, 19 вътреходи и по-малки ко-

раби съ обща водоизмѣстимостъ 13,000 бр. р. тона.

Въ сравнение съ предишнитѣ години, броятъ и тонажътъ на новостроящите се кораби се увеличили и възлиза на 43% срещу 36% за 1938 год. Причината за това била, че броятъ на параходнитѣ постройки значително билъ увеличенъ въ Съединенитѣ щати, Япония и Англия, докато въ останалитѣ страни били предпочитани моторнитѣ кораби. Така, до отчетното време въ германскитѣ корабостроителници се намирили въ постройка 54 парахода съ водоизмѣстване 160,000 и 71 моторни кораба съ общо водоизмѣстване 188,000 бр. р. тона. Италия, Белгия и Финландия сж поръчали постройката само на моторни кораби, а Дания притежавала 18 новостроящи се моторни кораба съ 120,000 бр. р. тона и само 1 параходъ съ водоизмѣстване 1700 тона.

Къмъ срѣдата на 1938 г. се намирили въ постройка всичко 111 моторни кораби — цистерни съ водоизмѣстимостъ 635,000 бр. р. тона.

По държави строящите се кораби-цистерни били раздѣлени както следва: Съединенитѣ щати 13 кораба съ 125,000 бр. р. тона. Швеция — 13 кораба — цистерни съ общо водоизмѣстване 120,000 тона, Англия — 11 кораба съ 96,000 тона, Германия — 8 кораба съ 71,000 бр. р. тона, Италия — 7 кораба съ 50,000 тона и Холандия — 6 кораба съ 50,000 бр. р. тона.

Въ сравнение съ 1914 г. свѣтовния флотъ отъ кораби-цистерни за превозъ на течни горива, до 1939 г. билъ увеличенъ съ повече отъ 10 милиона бр. р. тона, което увеличение възлиза приблизително на 600%.

Настъпналата следъ 1930 год. свѣтовна стопанска криза указала твърде малко влияние върху корабитѣ-цистерни, тъй като отъ 1933 до 1935 г. тѣ били увеличени приблизително съ 2 милиона бр. р. тона, докато презъ сѣщото време водоизмѣстимостта на другитѣ търговски кораби била намалена съ 3 милиона тона. Поради увеличавашата се употреба на течнитѣ горива, това нарастване на наливнитѣ кораби се указало твърде навременно и притежателитѣ на корабитѣ-цистерни, използвани за превозъ на течнитѣ горива, получили въ последнитѣ години добри печалби.

Процентното сѣстояние на корабитѣ-цистерни по отношение общия тонажъ на търговския флотъ на различнитѣ държави съставлява: въ Германия — 6%, Франция — 8.5%, Италия — 12%, Англия — 15%, Холандия — 20% и Норвегия — 50%.

Голѣмото значение на корабитѣ — цистерни се подчерта съ достатѣч- на яснота презъ настоящата война, въ която взематъ участие механизирани войскови части, голѣмъ брой бойни коли и значителни въздушни сили, разходващи грамадни количества течни горива, чийто превозъ отъ петролнитѣ залежи се извършва по море, изключително чрезъ наливнитѣ кораби.

Затова, отъ съображения за бж- дешето използване на корабитѣ — цистерни, всички такива, построени презъ последнитѣ години или заложени въ настояще време въ по- стройка, притежаватъ твърде голѣ- ма скоростъ. Обикновенната ско- ростъ на новопостроенитѣ японски кораби — цистер. възлиза на 20 мили.

Сжщитѣ кораби притежаватъ голѣ- ма товароподемностъ и сж при- годени въ време на война да бж- датъ използвани за водене на тър- говска война по морегата, подобно на спомагателнитѣ кръстосвачи.

Дошлиятъ до негодностъ поради дългото използване кораби и тѣх- ната продажба за разрушаване, презъ последнитѣ две години била значително ограничена, което се установява отъ следващитѣ сведе- ния: Презъ 1931 г. били продадени стари кораби съ общо водоизмѣ- стване 920,000 тона; въ 1932 год. — 1,212,000 бр. р. тона; въ 1933 год. продажбата нараства на 1,849,000 тона; презъ 1934 — 1,534,000; 1935 г. 1,194,000; презъ 1936 г. общото во- доизмѣстване на продаденитѣ ста- ри кораби намалѣло на 934,000 бр. р. тона; презъ 1937 год. спада на 399,000, а въ 1938 г. възлиза вече на 380,000 бр. р. тона.

Половината отъ тонажа на про- даденитѣ презъ последната година като старо жельзо кораби се съ- ставлявалъ отъ осемтѣх лѣтничес- ки такива, отъ които най-голѣми- ятъ билъ презокеанскитѣ корабъ „Беренгария“ (бившъ германски „Императоръ“) съ водоизмѣстване 52,226 бр. р. тона.

Най-много стари кораби закупила Англия, подѣ предложъ да се снаб- ди съ достатѣчно резерви отъ ста- ро жельзо, които да използва въ случай на война. За целта били от- пуснати и разходвани около единъ милиардъ лева, а за залавяването на тия стари кораби били предвидени нови и значителни суми.

Презъ последнитѣ дванадесетъ ме-

сеци, до започване на войната меж- ду западнитѣ държави, общата за- губа на търговскитѣ кораби след- ствие различнитѣ злополуки възли- зала на 349 кораба съ водоизмѣ- стване 520,150 бр. р. тона, отъ кои- то: Англия имала загубени 94 кора- ба съ водоизмѣстване 118,396 бр. р. тона; Япония 47 кораба съ 58,161 бр. р. тона; Съединенитѣ Щати 39 съ 37,104; Китай 25 кораба съ общо водоизмѣстване 49,015 бр. р. тона; Франция 21 кораба съ 45,392 тона; Норвегия 19 съ 18,058 бр. р. тона; Испания 17 кораба съ 34,716 тона; Швеция съ 11 кораба и 41,568 бр. р. тона; Италия 10 ко- раба съ 19,955 и Германия 9 ко- раба съ общо водоизмѣстване 15,124 бр. р. тона.

Презъ време на испанската граж- данска война загубитѣ възлизали на 89 кораба съ водоизмѣстване 237,641 бр. р. тона, отъ които 27 кораба съ 77,957 тона били английски.

Установявайки голѣмото значение което търговскитѣ флотъ има за сто- панския възходъ на страната, прави- телствата на морскитѣ държави въ последнитѣ нѣколко години сж уве- личили значително държавнитѣ еже- годни помощи предназначени за подкрепа на корабоплавателнитѣ сдружения.

Така, Англия дала помощи въз- лизащи на дванадесетъ и половина милиарда лева, която сума далечъ надминава необходимитѣ изисква- ния за защитата на британскитѣ сж- шествени корабоплавателни инте- реси. Съ това Англия, следвана отъ Франция и Съединенитѣ Щати се поддържа между държавитѣ, които отпущатъ най-голѣми помощи за своето корабоплаване, въпрѣки, че отъ десетолѣтия тя настоявала за свободния развой на корабоплава- нето и всѣкога била противъ дър- жавнитѣ помощи.

Подпомаганията дадени за търгов- ското корабоплаване въ Франция за 1939 год. възлизатъ надѣ два ми- лиарда и двеста и петдесетъ хиляди лева. За подпомагане корабоплава- нето и увеличение на търговския си флотъ, Съединенитѣ Щати сж предвидили за следващитѣ десетъ години грамадната сума отъ 840 ми- лиарда лева.

Чрезъ отпущането на тия огро- ни парични помощи, голѣмитѣ мор- ски държави сж имали стремезътъ

да създадѣтъ достатѣчно голѣмъ търговски флотъ, чийто кораби при една бждеща война да притежаватъ необходимитѣ качества и възмож- ностъ за използване като спомага- телни кръстосвачи и бждатъ въ съ- стояние да извършватъ презмор- ския стокообмѣнъ и запазяването на страната съ необходимитѣ хра- ни и първични материали, въпрѣки даденитѣ жертви и действията на противника.

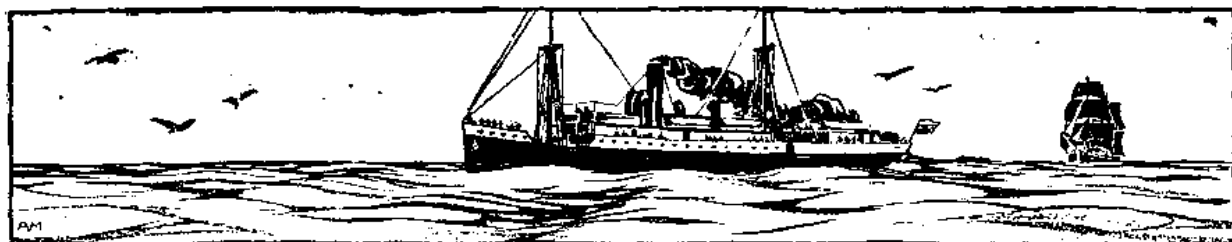
Тая необходимостъ отъ притежа- нието на достатѣченъ търговски флотъ се подчерта нагледно презъ настоящата война, въ която Англия за първитѣ десетъ месеца загуби почти една пета частъ отъ общото водоизмѣстване на своитѣ търго- вски кораби. А знайно е, че въ вре- ме на война наличието и необхо- димостта отъ притежанието на тър- говски кораби е значително по-го- лѣма, тѣй като нуждитѣ на страна- та отъ попълването на разходванитѣ материали и набавянето на съот- ветнитѣ запаси сж много по-нале- жащи, което безспорно е свързано съ заетостта на голѣмъ брой тър- говски кораби.

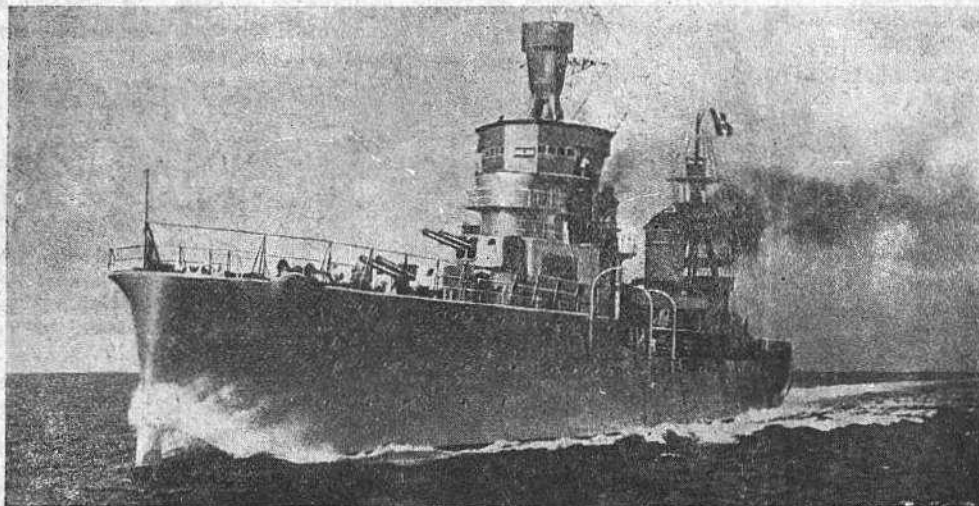
Постройката на последнитѣ изи- сква наличието на достатѣчни коли- чества съответни материали, заето- стта на корабостроителницитѣ и голѣмъ брой работници, а най-глав- но, свързана е съ загубата на време.

Пътѣването и загубата на тър- говскитѣ кораби отъ разрушител- ното действие на неприятелскитѣ торпеда, самолетни бомби и орж- дейни снаряди, споредъ многоброй- нитѣ примѣри отъ войнитѣ, е въз- можно за твърде кратко време.

Поради това, наложително е во- юващитѣ държави да притежаватъ достатѣченъ брой търговски кораби, които, въпрѣки даденитѣ загуби и въ изчакаване постройката на нови кораби, бждатъ въ състояние да из- вършватъ значително повишения следствие войната стокообмѣнъ съ другитѣ страни.

Ето защо, даденитѣ отъ държа- витѣ ежегодни помощи на корабо- плавателнитѣ сдружения сж напълно оправдателни и иматъ за целъ да осигурятъ економическата незави- симостъ, свободата и възможността за материалното снабдяване на на- селението и въоръженитѣ сили.





Италианският лекъ кръстосвачъ „Алберико да Барбиано“.
Водоизмѣстване 5069 тона, скоростъ 40 мили; Има 8—152 мм., 10—100 мм. орждия и 6—530 торп. трѣби.
Сжиятъ видъ притежава потопениятъ въ Сръдиземно море лекъ кръстосвачъ
„Бортоломео Коллеони“

ДИНАМИКА А. Д.

София, пощенска кутия № 190

За телеграми: Динамика, София

ул. „Московска“ 7

Телефонъ: 2—33—33

ТЕХНИЧЕСКО БЮРО И ПРЕДСТАВИТЕЛСТВО

Корабни и лодочни дизелови мотори. Пристанищни транспортни уредби, инсталации и машини.

Мостови строежи отъ всѣкакъвъ видъ (извършени предприятия: Аспаруховия мостъ въ Варна и ферибота въ Русе).

Котли, водни и парни турбини и парни машини.

Всички видове желѣзни конструкции.

Въздухоопръснителни инсталации и хладилни инсталации.