

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЪ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.

ДЪРЖАВА САМО (Ъ АРМИЯ —
ИМА ЕДИНЪ ЮМРУКЪ;
ДЪРЖАВА (Ъ АРМИЯ
И ФЛОТЪ — ГИ ИМА ДВА!

ДВУСЪДМИЧНИКЪ ЗА МОРИКА ПРОСВЕТА И ОБНОВА.
ДЪЖКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

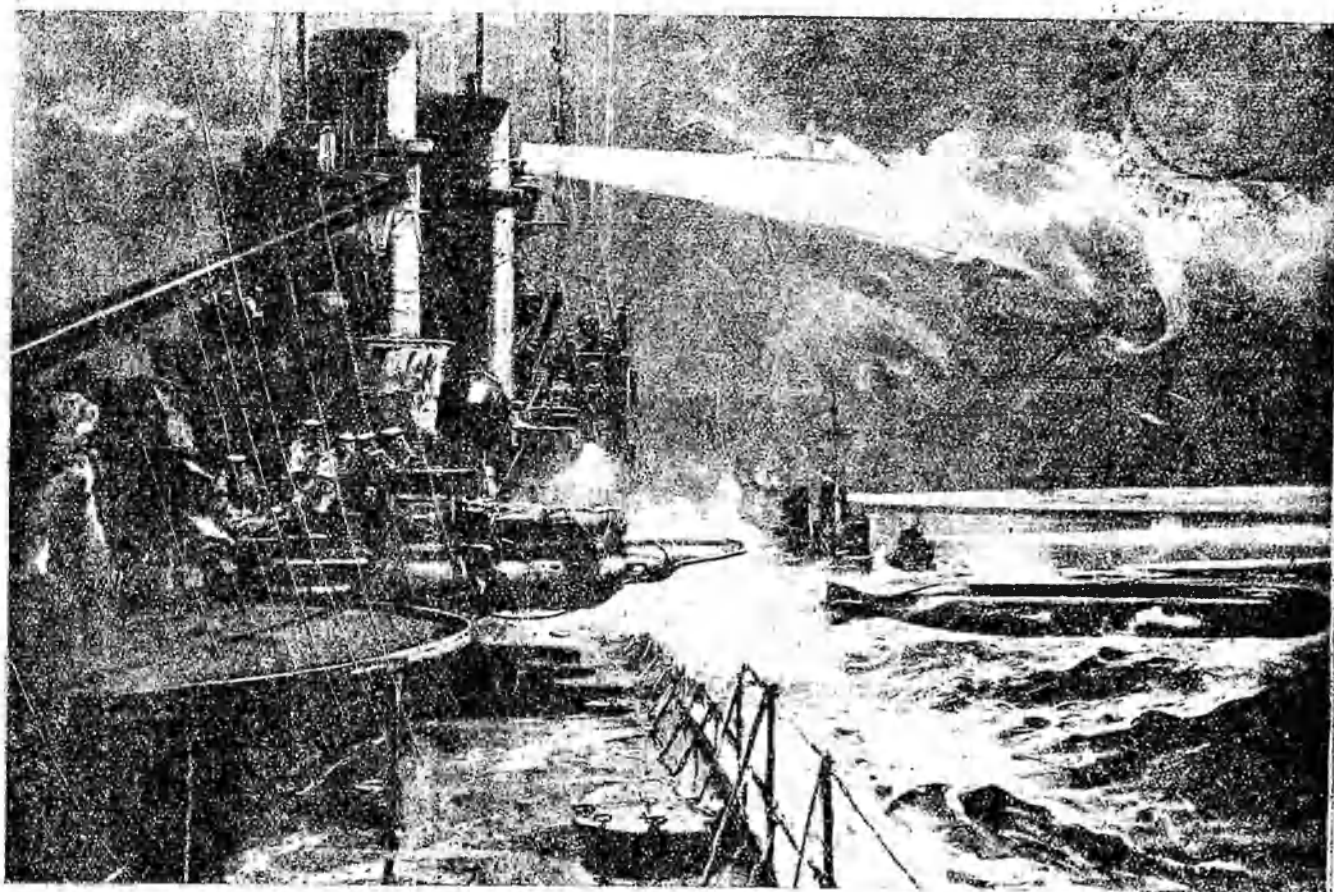
Година VII.

Варна 1. декември 1940 год.

Брой 149.

инв. 34807 отд. 0 —

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



Торпедна атака

КАЛЕНДАРЪ НА
„МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“

На 7/20 ноември 1912 г. въ щаба на флота се получили сведения отъ нашето разузнаване, че въ Кюстенджа се намирали двата египетски търговски кораба „Акъ-Денизъ“ и „Кара-Денизъ“, натоварени съ кононе, оръжие и бойни припаси, предназначени за действащите при Чаталджа турски войски. Двама търговски кораба тръбвало да напуснатъ пристанището на Кюстенджа въ полунощ и охранявани отъ военни кораби, да се отправятъ за устието на Босфора и Цариградъ.

Пътятъ на двата превозни кораба се осигурявалъ отъ линейния корабъ „Хайрединъ Барбароса“, кръстосвачътъ „Хамидие“ и четири изстрѣбителя.

За да се прекъсне превоза по море на оръжие, бойни материали и храни отъ Кюстенджа за турската столица, а съ това да се отнеме и възможността на Турция да се сношава съ благосклонно настроенитъ къмъ нея европейски държави, нашиятъ малък флотъ, главно то ядро на който се състояло само отъ шестъ торпедоносца съ водоизмѣстване по 98 тона, получилъ върховната повеля отъ командването на българскитъ войски, да излѣзе и кръстосва въ открито море, гдето да атакува и потопи срещнатитъ превозни кораби.

Въ изпълнение на тая заповѣдъ, четиритѣхъ торпедоносца: „Летящи“, „Смѣли“, „Строги“ и „Дръзки“, получили нареждане да се отправятъ въ открито море, намѣрятъ и потопятъ корабитѣ „Акъ-Денизъ“ и „Кара-Денизъ“.

Въ 22 часа и 35 минути на 7/20 ноември отрядътъ торпедоносци, въ пълно бойно затѣмнение излѣзалъ въ открито море и се насочилъ къмъ носъ Калиакра да търси врага.

Предвожданъ отъ своя енергиченъ началникъ, капитанъ II рангъ Димитъръ Добревъ, смѣлиятъ отрядъ, къмъ 0 часа 30 минути на 8/21 ноември, когато се намиралъ на 60 километра почти източно отъ Варна и на 14 южно отъ носъ Калиакра, внезапно открилъ неяснитъ очертания на голѣмъ вражески боеенъ корабъ, който въ последствие се указалъ кръстосвачътъ „Хамидие“.

Въпрѣки превъзходството на противника, храбритѣ български торпедоносци смѣло се впуснали въ торпедна атака.

Въ 0 часа и 45 минути торпедоносцитѣ приближили неприятелския корабъ и отъ близко разстояние изстреляли по едно торпедо. Изстреляното отъ торпедоносецъ „Дръзки“ торпедо попаднало и се взривало въ носовата частъ на „Хами-

дие“. Отъ силниятъ взривъ на торпедото неприятелскиятъ кръстосвачъ получилъ тежки повреди: въ носовата му частъ стенитѣ били разкъсани и се получилъ отворъ съ размѣри четири на петъ метра, презъ които въ вътрешността на кораба навлѣзло голѣмо количество вода. Поради това, „Хамидие“ получилъ страниченъ наклонъ и заровилъ дълбоко носъ въ водата. Предниятъ му стожеръ билъ пречупенъ, а отъ обслугата били убити 10 и ранени 20 души моряци.

Съ голѣми усилия, движейки се съ кърмата напредъ, „Хамидие“, благодарение на сравнително спокойното море, успѣлъ да се довлѣче до Златния рогъ въ Цариградъ, гдето билъ изваденъ на докъ и за поправката на причиненитъ му тежки повреди, билъ принуденъ да престои по-вече отъ два месеца.

Съ това си смѣло действие торпедоносцитѣ отбелязали първата и славна българска победа по море.

Турскиятъ кръстосвачъ „Хамидие“ е спуснатъ на вода въ 1903 год. и притежава следнитѣ данни: водоизмѣстване 3,850 тона; дължина 112, широчина 14'5 и газене 5'3 метра; скоростъ 22 мили; въоръжение: две 150 мм., осемъ 120 мм., шестъ 47 мм. и шестъ 37 мм. оръдия; две 450 мм. торпедни тръби; два винта, мощностъ на машинитѣ 12,500 конски сили и обслуга 300 души офицери, подофицери и моряци.

Ако се извърши кратко сравнение по отношение водоизмѣстването на корабитѣ взели участие въ морския бой презъ нощта на 8/21 ноември 1912 год. ще се установи, че „Хамидие“ превъзхождалъ 10 пъти четиритѣхъ български торпедоносца и билъ 38 пъти по-голѣмъ отъ торпедоносецъ „Дръзки“.

Нашитѣ торпедоносци въ тая единствена въ морската история поради своята смѣлостъ торпедна атака, нѣмалъ никакви загуби, съ изключение на торпедоносецъ „Смѣли“, чийто кърмилно временно се заклинило, и торпедоносецъ „Дръзки“, който получилъ ударъ отъ малкокалибренъ снарядъ, преминалъ презъ димната тръба.

Дори и сега торпедоносецъ „Дръзки“ носи на димната си тръба получената преди двадесетъ и осемъ години рана, което бойно отличие свидетелствува за храбростта и безстрашието на българския морякъ, извършилъ съ достоинство това славно дѣло въ бранъ на Родината.

— На 26 ноември 1912 год. обученитѣ въ Дунавската флотилия 200 души моряци, миньори, кърмчи и свързисти, снабдени съ заградни мини, сигнални и телефонни съоръжения и срѣдства, се отправили за Мраморно море за устройване наблюденето и охраната на морскитѣ брѣгове въ завладянитѣ нови земи.

ПОЩА

Уредничеството на вестника благодарно за следнитѣ получени дарения:

1. Боянъ В. Джановъ, с. Синагови, Видинско . . . 100 лв.
2. Служащитѣ при Варненската пристанищна рабботилница, гр. Варна . . . 82 лв.
3. Атанасъ Недѣлковъ Палата, отъ гр. Варна . . . 50 лв.
4. Тодоръ Г. Поповъ, отъ с. Драганово . . . 50 лв.
5. М. П. Ивановъ, отъ Варна . . . 30 лв.
6. Ст. Браваровъ, отъ гр. Шуменъ . . . 20 лв.
7. Минко П. Стоевски, отъ гр. Варна . . . 20 лв.
8. Маринъ А. Караилевъ, отъ с. Поликраище . . . 20 лв.
9. Д. Савовъ, отъ с. Тряново, Бургаско . . . 15 лв.
10. Николай Александровъ, отъ гр. Варна . . . 15 лв.
11. Дим. Г. Попдимитровъ, отъ гр. Свишовъ . . . 10 лв.
12. Георги Е. Димитровъ, отъ гр. Ст.-Загора . . . 10 лв.

(Следва)

Волнитѣ дарения, предназначени за подкрепа списването на вестника, четцитѣ могатъ да изпращатъ чрезъ пощенски записи, адресирани до уредничеството на „Морски прегледъ“, или въ пощенски и гербови марки.

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

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

— Умоляватъ се абонатитѣ, при промѣна адреситѣ да известяватъ своевременно редакцията, като съобщаватъ и абонаментния си номеръ.

— Умоляватъ се ученицитѣ, които извяватъ желание да получаватъ „Морски прегледъ“ да съобщаватъ домашнитѣ си адреси, а не тия въ гимназиитѣ, до гдето вестникътъ не ще бжде изпращанъ.

— За улеснение четцитѣ отъ гр. Варна и околията, съобщава се, че волнитѣ дарения могатъ да бждатъ дадени направо въ уредничеството на вестника, намиращо се въ Интендантството на флота — пазарния площадъ, до зданието на Пожарната команда.

ЕЗИКЪТЪ НА ЦИФРИТЪ

Относно голѣмото значение на морската сила за преуспѣването, могъществото и величието на държавитѣ, въ страницитѣ на вестникъ „Морски прегледъ“ многократно бѣха изложени ясни и убедителни доказателства.

Многобройнитѣ и сѣдбоносни исторически събития презъ вѣковетѣ всѣкога сѣ установявали истината, че „който владѣе морето, благоденства и господства въ Свѣта“, и че, „свободното политическо и економическо сѣществувание на народитѣ неизмѣнно се намира въ непосредствена зависимостъ отъ наличието и величината на морската сила“.

Въ настоящата война обаче, изпъкна голѣмата важностъ на новосъздаденото сръдство за борба — самолетътъ. Въздушнитѣ сили взеха дейно участие въ развититѣ се различни бойни действия по суша и на море, като подчертахъ голѣмото си значение по отношение спечелване на победата. Тия резултатни действия на въздушното оръжие, оповестявани ежедневно отъ печата и разгласявани чрезъ радио-

то по всички кѣтиша въ Свѣта, като чели за сѣнчиха могъществото и голѣмата важностъ на военния флотъ. Относно действителната сила и неспоримото значение на последния се породиха сѣмнения и се изказаха редица мненія и предсказания, намаляващи стойността му като главно сръдство за провеждане волята на воюващитѣ.

Действително, въ развититѣ се събития, въздушнитѣ сили се очертахъ като ново, опасно, твърде резултатно и надеждно оръжие за борба, обаче, отъ това очевидно установяване, бойниятъ флотъ на държавата не загуби своето значение и продължава да бѣде едно отъ главнитѣ и неоспорими сръдства за запазване интереситѣ и сѣществуванието на морскитѣ страни.

Безспорно, че отъ всички доказателства за установяване на различнитѣ истини, найубедителни и нагледни сѣ тия, подкрепени съ сѣществувашитѣ статистически данни. Езикътъ на цифритѣ е найкрасноречивъ, кратъкъ, ясенъ и очевидно изчерпателенъ.

Относно значението

на морската сила въ настоящата война, говорятъ даденитѣ отъ воюващитѣ страни цифрови данни. Въ последно време, германското главно командване съобщи, че отъ започване на войната, до 1 ноември н. г. били потопени неприятелски кораби съ общо водоизмѣстване 7,162,200 т., отъ които: надводнитѣ бойни кораби потопили 1,810,000, подводнитѣ 3,714,200, а въздушнитѣ сили — 1,638,000 т. Германскиятъ флотъ потопилъ общо 5524200 тона, които сѣставляватъ три четвърти отъ общото водоизмѣстване на сразенитѣ неприятелски кораби.

Отбелязанитѣ постижения се намиратъ въ сѣотношение 3:1, въ полза на морскитѣ сили.

Отъ това накратко изложено сравнение, даденитѣ статистически сведения и твърде убедителниятъ и ясенъ езикъ на цифритѣ се установява, че морската сила сѣвсемъ не е изгубила своето решающе значение и продължава да бѣде единъ отъ главнитѣ лостове за защита на интереситѣ, стопанското преуспѣване и сѣществуванието на държавитѣ.

МОРСКОТО НА Н. ВЕЛИЧЕСТВО УЧИЛИЩЕ ПРАЗДНУВА...

Честауването боен празникъ е свещенодействие. Празнуващитъ се прекланятъ предъ проявени воински добродетели, които сж изградили подвига. Тѣхното славословие представя сърдеченъ изразъ на почитъ. Тѣхната клетва да следватъ примѣра на юначни бранници въ минали дни, е надежденъ залогъ за свѣтла бжднина. И най-подиръ, духовното приобщаване къмъ свѣтлината на обезсмъртенитъ чрезъ доблестна саможертва за Царъ и Родина възпламенява сърдцата, укрепява волята и насочва дѣлата по пътя на нови подвизи и нова слава!...

Затова, безмѣрно щастливи сж възпитаницитъ на Морското на Н. В. уще, че въ миговеѣ на своя боенъ празникъ чествуватъ дивния подвигъ на родния морякъ, извършенъ въ черноморскитъ води презъ нощта на 21. ноември, 1912 год.

Разказанъ съ студентитъ и строго отмѣрени слова на историята, преразказанъ съ пламенната волност на въображението, възпѣтъ съ многозвучието на тържественитъ пѣсенни хвалебствия — подвигътъ винаги запазва своето непоклатимо величие и неувѣхваща свежестъ, а чествуванитъ моряци включватъ имена и дѣла въ неизмѣнно вѣчний образъ на незнаенъ воинъ, койго съ срѣдства на най-възвишена служба де-нонощно бди на постъ, за да изпълни своя войнишки дѣлгъ предъ морска България.

Великъ съ своята храбростъ, белязанъ съ святостъта на скромнитъ мълчаливци, които умиратъ, за да живѣятъ поколѣнията следъ тѣхъ — какъвъ е незнайниятъ воинъ, бранителъ на родното морѣ, свещенодействаено чествуванъ на Архангеловденъ — бойния празникъ на Морското на Н. Величество уще.

Въ надвечерието на празника, предъ многолюдно общество, всрѣдъ което личатъ представители на военитъ и граждански власти, началникътъ на Училището кап. лейтен. Цаневъ дава сбити сведения за 60 годишното сжществуване на сжщото... Основано въ Русе наскоро следъ Освобождението, Морското на Н. В. уще се установява въ Варна, кждето е понастоящемъ следъ шестгодишенъ престой въ Созополъ. По липса на своя нарочна сграда, то се е подслонявало на повече отъ десетъ мѣста, спазвало е нѣколкократно промѣнни учебни програми, подчинено е било не само на Военното ведомство, работило е подъ различни имена — но всѣкога неговата дейностъ е съпжтствувала развитието на нашия воененъ и търговски флотъ, съобразявало се е съ нарастващитъ нужди и задачи на морска България, който пжтъ следва до днесъ. Така, то си

е завоювало завидно мѣсто като срѣдно учебно заведение въ страната съ всеобщо признати отъ нашата общественостъ просвѣтни и възпитателни заслуги.

Възпитаницитъ на Училището сж взимали дейно участие въ всичкитъ войни презъ Третото българско царство, които народътъ ни е водилъ за своето обединение... Една четвъртъ отъ общия брой на хероитъ, койго отбелязаха първата българска победа на море съ атаката на турския кръстосвачъ „Хамидие“, сж възпитаници на училището. Затова, датата 21. ноември, 1912 година е свято бойно знаме за нашитъ възпитаници, а историческия сигналъ „за атака“ — боенъ зовъ, неотклонно следванъ отъ тѣхъ, за да изпълнятъ съ достоинство завета на своитъ бащи, който сътвориша ноемврийската епопея.

Следъ словото на кап. лейт. Ст. Цаневъ се изнася литературно-музикална вечеръ, въ която съ младежко въодушевление и творчески похватъ възпитаницитъ отдаватъ сърдечна прослава на хероитъ отъ ноемврийската нощъ и на българския морякъ изсбщо — морякътъ, „израстналъ въ дни тревожно бурни, каленъ всрѣдъ прѣчки къмъ възходъ“, готовъ съ крилата на надеждата и съ пламъка на смѣлостъта да се отзове на бойната тржба, увѣренъ, че утрешниятъ день му носи новъ „Хамидие“.

Съ нестихващи възторжени одобрения се посрѣща концертното рисуване, онадсловено: „Великиятъ заветъ“. Карта на обединена, цѣлокупна България. Образитъ на царъ Симеонъ I Велики и князь Симеонъ II Велики. Строшени сж робскитъ вериги на Южна Добруджа. Редомъ съ музикалния съпроводъ прозвучаватъ думитъ на стихотворение, което изразява всенародната радостъ за освободена Добруджа и готовността за всебългарски победоносенъ полетъ къмъ Бѣло море!

Оглично впечатление прави драматичната картина „Последнитъ минути на единъ подводникъ“. Въ морското дѣно, безкрѣстния необятенъ гробъ на морскитъ труженици, за винаги е спрѣло желѣзното сърдце на смъртно нараненъ подводникъ. Лишенъ отъ притокъ на въздухъ, обслугата е мъртва. Останалъ е жиакъ само командирътъ, но сграбченъ отъ лапитъ на мжченическа смъртъ, той се самозастрелва, следъ трогателна, юначно доблестна раздѣла съ корабната светиня — родното знаме. Въ мъртвилото и непрогледния мракъ на морската бездна последнитъ думи на морския воинъ прозвучаватъ като победенъ химнъ, какъвто е билъ и жизнениятъ му подвигъ.

„Знамето! Родното знаме!... Неопетнена е неговата честъ... Що сме ние предъ него?..“ Нали въ негово име тия храбърци дадохъ най-милото, коего всѣко сжщество има — своя животъ, нали въ името на родното знаме и азъ вършихъ само това, което всѣки безъ колебание трѣбва да извърши, за да пребжде Родината?...

Сутринтъ, въ деня на празника, началникътъ на училището говори съ забележителна вещина за историческия морски бой между българскитъ стотонни торпедоносци „Летящи“, „Строги“, „Смѣли“ и „Дръзки“ и десеторно превъзходящия ги турски флотъ презъ Балканската освободителна война. Изтъкващъ поукиѣ отъ събитието, говорителътъ припомня, че не корабитъ иматъ последната дума въ битката, а тѣхнитъ обслуги: побеждаватъ не бездушнитъ желѣзни корабни тѣла, а смѣлитъ сърдцати бойци. „Извънъ границитъ на нештето Отечество има голѣми флоти Тѣ отбелязватъ велики дѣла. Но тѣ сж твърде далечъ и чужди намъ. Нека веднажъ за всѣкога да се разбере, че дѣлжимъ синовна обичъ на родния флотъ, не защото е голѣмъ като величина, а защото преди всичко е нашъ. Дѣлжимъ благоговейна почитъ на българския морякъ, за щото, макаръ и младъ, съ своитъ малки кораби е вършилъ и ще върши голѣми подвизи“ — завършва своята беседа кап. лейт. Цаневъ.

Следъ панихидата и молебена въ моряшкия храмъ „Свети Никола Чудотворецъ“, представителътъ на гарнизона подполковникъ Казанджиевъ съ вдъхновени сърдечни изрази поздравява съ бойния имъ празникъ възпитаницитъ, въ чието име сърадва родния флотъ, по щастливъ отъ вчера съ придобититъ брѣгове и води на златна Добруджа, по надежденъ отъ всѣки другъ пжтъ съ нови заслужени дарове, отредени му отъ съвременнитъ буреносни, но хероични събития.

Подъ звущитъ на флотската музика, начело съ бойното знаме, Морското на Н. Величество училище минава въ церемониаленъ маршъ предъ началстващи лица отъ варненскитъ сухопжтни и морски войсковы части.

Твърдата стѣпка на младитъ морски чада на България прокѣнтява съ мощъта на тържествено клетвено обещание за нови подвизи и нова слава...

Насѣбралото се множество съприетаенъ дѣхъ и съ нескрита гордостъ проследява стройнитъ редици, докато изчезне високо вдигнатото знаме, докато заглѣхне и последния звукъ на бодрата войнишка стѣпка.

Крумъ Кънчевъ

ДЕЙСТВИЯТА НА МОРЕ ПРЕЗЪ СЕПТЕМВРИ Н. Г.

1 септември: Един нѣмски подводникъ потопилъ английскитѣ спомогателенъ кръстосвачъ „Dunvegan Castle“, притежаващъ водоизмѣстване 15,000 бр. р. тона. Съ това постижение, въ последнитѣ три дни отъ действието на подводницитѣ били потопени неприятелски кораби съ общо водоизмѣстване около 100,000 тона.

2 септември: Нѣмски подводници потопили въ Северно море два английски изстрѣбителя.

Британското адмиралтейство съобщило, че въ северната частъ на Атлантически океанъ билъ потопенъ отъ неприятелски подводникъ спомогателенъ кръстосвачъ „Dunvegan Castle“. Отъ обслугата му били спасени отъ други бойни кораби 250 души. Тридесетъ моряка загинали заедно съ кораба. Адмиралтейството съобщило за потопяването отъ неприятелски подводникъ на канонерката „Penzance“.

3 септември: Италианското главно командване съобщило, че въ сръдната частъ на Сръдиземно море била забелязана една ескадра неприятелски бойни кораби, която била атакувана успѣшно отъ италиански бомбардировачи и новитѣ самолети за отвесно нападение „пичиатели“. Засегнати били съ бомби: носовата частъ на единъ самолетоносачъ; единъ линейенъ корабъ, единъ кръстосвачъ и единъ изстрѣбителъ получили прѣки удари и били тежко повредени. Тия постижения били установени отъ извършенитѣ фотографически снимки.

4 септември: Завърналиятъ се отъ боенъ походъ нѣмски подводникъ, командванъ отъ мичманъ I р. Ендрасъ потопилъ шестъ въсържени неприятелски кораби съ общо водоизмѣстване 51,507 бр. р. тона.

Председателятъ Рузвелъ съобщилъ въ конгреса за постигнатото споразумение между Англия и Съединенитѣ щати, относно отпушането на последнитѣ важни английски морски и въздушни сръдища въ Атлантически океанъ, срещу даденитѣ на Британската империя 50 стари изстрѣбителя. Съгласно спогодбата Съединенитѣ щати получавали упорнитѣ сръдища въ Нойфундландъ, Вермудскитѣ и Бахамскитѣ острови, островъ Ямайка, Санта Луция, Тринидатъ и британска Гвиана.

5 септември: Отъ действията на германскитѣ морски сили били потопени три английски изстрѣбителя: „Egpress“, „Esk“ и „Jvanhoe“ притежаващи водоизмѣстване по 1,370 тона и скоростъ 36 мили.

Английски морски сили обстрелвали италианскитѣ упорни сръдища на островитѣ въ Егейско море. Британскитѣ кораби били атакувани успѣшно въ канала Касо отъ италиански торпедни лодки и били принудени да се оттеглятъ. Засегнати

били съ торпеда единъ английски кръстосвачъ и 2 други кораба. Една торпедна лодка била потопена.

6 септември: Нѣмски подводникъ потопилъ нѣколко търговски кораба съ общо водоизмѣстване 19,000 бр. р. тона. Презъ нощта една германска флотилия торпедни лодки атакувала покроя източнитѣ бръгове на Англия охраняванъ отъ бойни кораби керванъ и потопила петъ кораба съ общо водоизмѣстване 39,000 бр. р. тона, между които единъ корабъ за превозъ на течни горива съ водоизмѣстване 12,000 тона и единъ изстрѣбителъ.

7 септември: Германското главно командване съобщило че за времето отъ 1 до 31 августъ били потопени неприятелски търговски кораби съ следното общо водоизмѣстване: Отъ действията на подводницитѣ 503,000 бр. р. т.; отъ действията на надводнитѣ сили 93,500 бр. р. т. Всичко 596,500 бр. р. т.

8 септември: Нѣмски подводникъ извършилъ успѣшна атака срещу два отдѣлни кервана отъ превозни кораби исполучилъ да потопи петъ кораба съ общо водоизмѣстване 33,400 бр. р. тона.

Презъ нощта две германски торпедни лодки атакували охраняванъ отъ изстрѣбители неприятелски керванъ и успѣли да потопятъ три търговски кораба съ общо водоизмѣстване 11,000 бр. р. тона.

Италиански подводникъ потопилъ при Гибралтаръ единъ английски страженъ корабъ.

10 септември: Завърналиятъ се подводникъ, командванъ отъ лейтенантъ Принъ потопилъ презъ време на своя походъ шестъ търговски кораба съ общо водоизмѣстване 40,250 бр. р. тона. Другъ подводникъ потопилъ кораби съ водоизмѣстване 15,500 бр. р. тона.

Презъ нощта леки британски морски сили приближили и обстрелвали французскитѣ бръгове като завързали бой съ германската бръгова артилерия.

11 септември: Британското адмиралтейство съобщило, че английскитѣ подводникъ „Phoenix“ трѣбвало да се счита за потопенъ.

12 септември: Германскитѣ подводникъ, командванъ отъ мичманъ I р. Иепнишъ потопилъ презъ време на своя боенъ походъ неприятелски кораби съ общо водоизмѣстване 40,000 бр. р. тона.

Завърналиятъ се отъ действие въ Атлантически океанъ италиански подводникъ съобщилъ, че потопилъ търговски кораби съ общо водоизмѣстване 27,000 бр. р. тона.

13 септември: Нѣмски подводникъ съобщилъ за потопяването на шестъ въоръжени търговски кораба съ общо водоизмѣстване 37,600 бруто регистъръ тона.

Презъ нощта срещу 13. септември леки английски морски сили приближили и обстрелвали пристанището Булонъ, обаче били отблъснати отъ действието на бръговата артилерия.

Единъ италиански подводникъ следъ завръщането въ своето упорно сръдище съобщилъ за потопяването въ Атлантически океанъ на неприятелски търговски кораби съ общо водоизмѣстване 18,000 бр. р. тона, между които и единъ корабъ за превозъ на течни горива, претежавашъ водоизмѣстване 10,000 тона.

14 септември: Въ източната частъ на Сръдиземно море италиански торпедни самолети атакували английски керванъ отъ търговски кораби. Засегнатъ билъ отъ торпедо единъ превозенъ корабъ.

Турскиятъ корабъ „Сакария“ който се намиралъ на пътъ отъ Цариградъ за Александрия, билъ задържанъ отъ италианскитѣ морски сили и отведенъ за провѣрка въ пристанището на островъ Леросъ.

15 септември: Италиански бомбардировачи изненадали и атакували въ Индийски океанъ единъ английски 10,000-тоненъ кръстосвачъ, който билъ засегнатъ отъ бомба.

16 септември: Италиански торпедни лодки атакували и потопили въ източната частъ на Сръдиземно море единъ английски подводникъ.

19 септември: Една ескадра английски бойни кораби обстрелвала заетиотъ отъ италианскитѣ войски африкански бръгъ между Бардия и Сиди-ель-Барани. Ескадрата била атакувана отъ италианскитѣ въздушни сили. Единъ английски 10,000 тоненъ кръстосвачъ билъ засегнатъ отъ торпедото на италианскитѣ торпедни самолети.

21 септември: Командваниятъ отъ лейтенантъ Блайродъ подводникъ, потопилъ презъ време на своята дейностъ деветъ неприятелски кораба съ общо водоизмѣстване 51,862 бр. р. тона. Получено било съобщение, че другъ подводникъ потопилъ три кораба съ общо водоизмѣстване 15,000 тона, а трети подводникъ — два търговски кораба съ обща водоизмѣстимостъ 12,000 бр. регистъръ тона.

22 септември: Завърналиятъ се отъ боенъ походъ подводникъ, намиращъ се подъ командването на лейтенантъ Шепке съобщилъ, че потопилъ осемъ търговски кораба съ общо водоизмѣстване 61,300 бр. р. тона. Другъ подводникъ потопилъ сжщо осемъ кораба съ обща водоизмѣстимостъ 35,700 тона.

23 септември: Една нѣмска торпедна лодка потопила презъ време на извършения набѣгъ къмъ английскитѣ бръгове, единъ британски търговски корабъ съ водоизмѣстване 3,000 бр. р. тона.



ВЕНФ-МОРСКА ИСТОРИЯ

ДЕЙСТВИЯТА НА СПОМАГАТЕЛНИЯ КРЪСТОСВАЧЪ „ЗЕЕАДЛЕРЪ“

(Продължение от бр. 148)

Тоя зовъ за помощ бил навсякъде приет от английските радиостанции и корабоплаването, под заплаха на вероятните действия на неприятелски подводник, наново било преустановено в тази част на океана, от която изхождали радиосигналите за помощ. След това хитро скроено радиосъобщение, очаквало се противниковите бойни кораби да се впуснат в търсене и унищожение на предполагаемия нѐмски подводник.

„Зееадлеръ“ спокойно продължавал своя път през океана към Хонолулу, без да срещне в продължение на много дни нѐкакъв корабъ.

Тропическото слънце наново обгърнало с своите палещи лъчи осмотения корабъ. Наново настъпила тежка и трудно поносима горещина. „Зееадлеръ“ настойчиво продължавал да се движи надлъж около екватора с надеждата, да срещне нѐкой корабъ, от който да си набави прѐсни хранителни припаси, запасите от които били вече на изчерпване.

Най-подиръ, от широкия хоризонт изникнали бѐлите платна на единъ приближаващ се вѐтродъ след който следвали други два. Радост озарила сърдцата на нѐмските моряци, обаче надеждата за сдобиването с храна била замѐнена с горчивото разочарование, тъй като и в трите американски вѐтрохода: „Jonson“, „Slade“ и „Manila“ не се намѐрили достатъчни количества прѐсни хранителни припаси и вода за пиене. След тѐхното потопяване, върху „Зееадлеръ“ наново били настанени пленници.

Седмица след седмица протичали в еднообразие и очакване срещата на нѐкой корабъ. Вѐтрътъ едва надувал платната и не бил в състояние да раздвижи тежкия и нажежен въздух, надвесил се над необятната водна ширъ, нито пъкъ да освежи с своята струя измъчени от горещината и потналите в пот тѐла на моряците и пленниците от нѐмския корабъ, зад който неотлъчно следвали гъсти и многобройни стада от акули, очакващи своята плячка.

В бистрите води на океана, тия морски чакали ясно се виждали да се движат на голѐма дълбочина под водната повърхност, а

въ ясните и тихи лунни нощи, тригълните гръбни перки на акулите се очертавали за кратко време върху блещукащата океанска ширъ, подобно на малки и таинствени платна. Не съществува по бързо животно в Свѐта, което да следва с такава настойчивост зад корабите, както тия морски хищници. При съжителството на акулата всѐкога е предизвиквало в моряците чувството на отвръщение. Тежко на всѐки морякъ, който поради непредпазливост би политналъ към морската бездна. Той сигурно би попаднал в широко разтворените уста на следващия корабъ акули.

Саме жителите от Кораловите острови, които с удивителна ловкост се спускат към морското дъно за търсене на перли, не се страхуват от акулите и за да се спасят от явна гибел, смѐло влизат в борба с кръвожадания обитател на моретата.

Известно е, че акулата се счита за лешоядно животно, което често намира своята храна в дълбочините на морските води. Поради това и за полесното поглъщане на пляката, устата на акулата се намира на предната долна част на тѐлото. Ако акулата пожелае да погълне нѐкаква храна, намираща се над нея, то, тя е принудена да се обърне с коремната си част нагоре. За щастие, това обръщане се извършва бавно. Именно това обстоятелство твърде резултатно се използва от жителите на Кораловите острови, за борбата с акулите. За целта ловецът на бисери, бързо се потапя в морските води и увеличи след себе си и акулата. Въ следния миг той твърде ловко изскача на морската повърхност, преди още акулата да е успѐла да извърши своето обръщане в водата. Обаче, моряците от „Зееадлеръ“ не притежавали ни най-малкото желание да последват примѐра на поселниците от Кораловите острови и примѐрат силите си с многобройните акули, следващи неотлъчно нѐмския корабъ.

В продължение на 250 денонощия спомагателния кръстосвач изминал около 33,000 м. (64,820 км.) без да посети нѐкое пристанище и без да има възможността да попълни запасите си с сладка вода. Намиращата се още в огромните

и нарочни съдове малко вода, от дългото стоене и екваториалната горещина, съвършено изгубила своята прѐснота и след употребата предизвиквала въ обслужбата болки в ставите и различни други заболявания. Най-опасно обаче, било заболяването от болестта берибери. От тая епидемична болест, която, както и скорбута се дължи на оскъдицата от храна, заболѐли мнозина от обслужката на „Зееадлеръ“.

Единственото лѐкарство срещу тая болест били прѐсните хранителни припаси, главно месо, зеленчуци и плодове. От где да се намѐрят тия храни? Ето въпросът, който денонощно занимавал хората от нѐмския спомагателен кръстосвач, който продължавал да странства по широкия и безкраен океанъ, без да срещне нѐкакъв корабъ. Посещението на нѐкое неутрално пристанище за снабдяването с хранителни припаси, означавало прекъсване дейността на „Зееадлеръ“, тъй като противникът неминуемо би предприел необходимите мѐрки за намирането и потопяването на смѐлия корсаръ. Поради това, единствената възможност за съществуването на кръстосвача и продължение на неговата дейност била, самъ да си потърси и достави необходимата за обслужката прѐсна храна.

В широкия Тихи океанъ се намирили многобройни ненаселени малки коралови островчета, чийто тѐсни възвишения били обрастнали с най-хубавите палмови гори, гъмжащи от двуноги и четириноги животни, а лагуните изобилствали от вкусна риба.

Нѐмският спомагателен кръстосвач се отправил към французкия коралов остров Мопелиа, за да се запаси с прѐсна храна, след което, покрай Нова Зеландия и Австралия, да се появи в Индийския и още веднџъ в Атлантически океани за воденето на корсарска война.

Когато заранъта на 29 юли изясния хоризонт се издигнала огнената топка на слънцето, въ далечината били забелязани очертанията на остров Мопелиа, подобно на приказно красива земя.

За малките коралови животинки били необходими много вѐкове за изграждането и напластяването на

островните възвишения, издигащи се въ полукръг над водната повърхност. Минаващите покрай Австралия и Нова Гвинея океански течения сж пренасяли различни семена от растения, тръви и дървета, които попадали и се самозасявали въ почвата на кораловите островчета. Съ течение на времето последните се покривали съ зеленина и наподобавали на малък и китен оазис вътрѣд водната пустиня на океана. Примамливи и вълшебни красиви съ своята свежест и растителност, кораловите острови, поради подводните си и невидими рифове сж твърде опасни за приближаващите и минаващите покрай тях кораби. Ето защо, движейки се съ възможната най-малка скорост „Зееадлеръ“ предпазливо приближилъ към остров Мопелия, чийто насипи се издигали тесовидно и обограни въ чудни бои се оглеждали въ океанските води. Осветлени от лъчите на изгрѣващото слънце, възвишенията на острова хвърляли разноцветни сѣнки: бѣли, розови, зелени и сини, които блещукали въ водата. Пѣстроцветни, притежаващи чудновати форми риби се мѣркали свѣтквично на всички страни въ бистрите води. Различни палми, множество гумидойни дървета и тропическа растителност привличали съ своята зеленина обслугата на нѣмския кръстосвачъ.

Въ водите на лагуната, която притежавала дълбочина еднаква съ тая на океана, било съвършено тихо и приятно. Защитена от обкръжаващата я суша, лагуната представлявала твърде удобно мѣсто за котвена стоянка на корабите, обаче входътъ към последното не всѣкога билъ достатъчно широкъ и проходимъ.

Така сжщо и остров Мопелия притежавалъ съвършено тѣсенъ и мжно проходимъ входъ към лагуната. Сжществуващото силно течение изключвало извършването на всѣкакъв опитъ за проникване въ лагуната. Затова „Зееадлеръ“ билъ принуденъ да се закотви предъ острова.

Съ голѣма радост лодките били спуснати на вода и частъ отъ обслугата бързо скочила въ тяхъ. Греблата се огъвали отъ силата на моряците и лодките бързо приближили брѣга.

Земя, най-подиръ земя! Въ продължение на много месеци моряците отъ „Зееадлеръ“ не сж виждали нищо друго освенъ вода и небе. Отъ дългото престояване върху ограниченото мѣсто на кораба, носетъ на хората отвикнали да се движатъ по сушата.

На групата моряци отъ нѣмския спомагателенъ кръстосвачъ се сторило, че стѣпватъ на благословена земя. Множество различни птици се разхвърчали на всички страни, а други се намирали сгущени върху яйца за мжтене. Въ горския гжсталакъ се разтичали диви свини, а земята била покрита съ многобройни кокосови орѣхи. Въ водите на малките коралови вирища се намирали гжсти стада отъ риби застанали неподвижно, излагащи разнообразни люспести тѣла на благотворното влияние отъ топлотата на слънчевите лъчи.

Въ следния мигъ, слѣзлите на брѣга моряци се разпрѣстнали въ всички страни и започнали да голятъ, ловятъ и събиратъ всичко, което съставлявало прѣсна и обилна храна, съ каквато природата така щедро е надарила осмотения въ океана островъ. Въ твърде кратко време лодките били напълнени до горе съ намѣрените на брѣга различни хранителни материали и се завърнали обратно на кораба.

Следъ продължителната употреба на оскѣдната и еднообразна храна, състояща се отъ солено месо и твърди сухари, супата отъ костенурка, печеното свинско, прѣсната риба и яйцата се оказали съ особено приятенъ вкусъ за обслугата на „Зееадлеръ“. Къмъ обилната и прѣсна храна не липсвали и зеленчуци, нѣкои отъ които се считали за деликатеси и мжно могли да бждатъ набавяни дори и отъ най-големите богаташи въ свѣта. Отнасяло се за сърдцевината на младите

пжпки на кокосовите палми, отъ които се развивали листата. Тия пжпки били тежки до пет килограма и притежавали вкусътъ на шпартела и лешника. Необходимо било обаче, за всѣки обѣдъ да се унищожава по едно отъ хубавите палмови дървета.

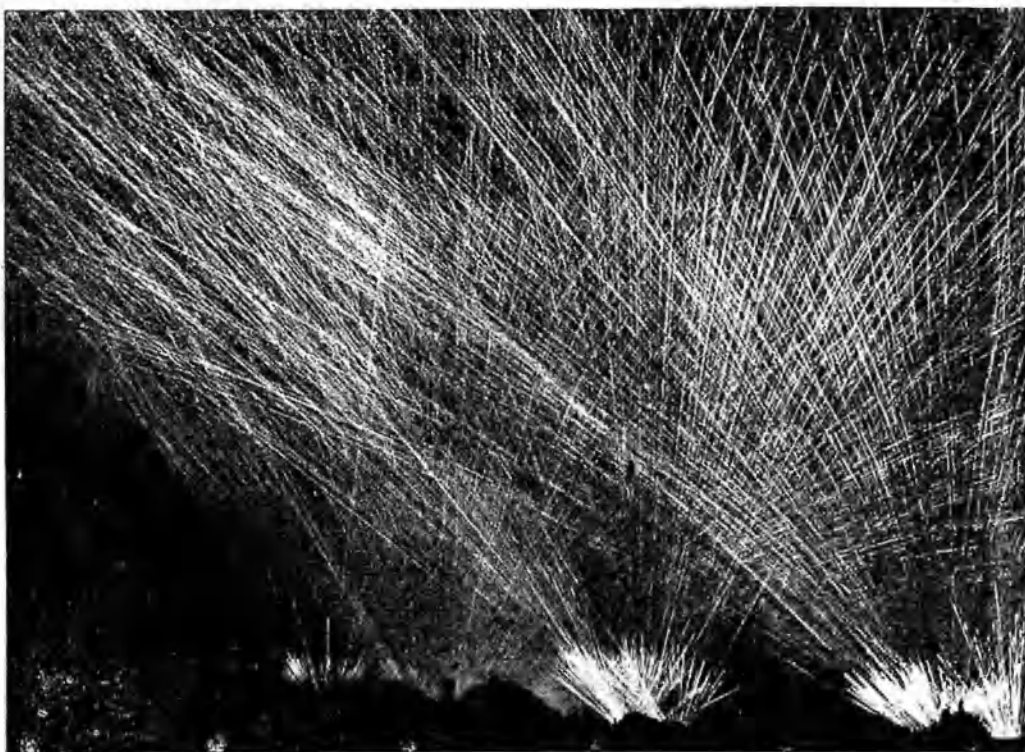
Обслугата на кръстосвачътъ имала възможността, следъ продължителната и уморителна корсарска дейност изъ обширните океани, да се отдаде на пълна почивка. Необходимо били само нѣколко дена на отмора и употребата на достатъчната и прѣсна храна, за да намалятъ болките въ ставите и изчезне болестта берибери.

Въпрѣки това обаче, обслугата не останала въ бездействие. Наложително било да бждатъ извършени редица приготовления и корабътъ да се запаси съ необходимите хранителни припаси за продължение пътуването къмъ Индийския океанъ. Ежедневно гребните лодки многократно се отправяли празни къмъ брѣга и се завръщали обратно на кораба, натоварени съ кокосови орѣхи и яйца. Върху едно тѣсно, съседно на голѣмия островъ възвишение била стѣкмена малка работилница за приготвянето и складиране на голѣми количества солена риба и насолени кжсове свинско месо и такова отъ костенурки.

Върху едно високо палмово дърво била устроена наблюдателница, на която постоянно се намиралъ наблюдателъ, който оглеждалъ хоризонта.

(Следва)

Отъ нѣмски: Куджуклиевъ



Противосамолетната артилерия е влѣзла въ действие и обстрелва съ свѣтящи снаряди неприятелските бомбардировачи, извършващи нощно нападение



МОРСКИ ВЕСТИ

ТЪРГОВСКИЯТ ФЛОТЪ НА ФРАНЦИЯ

До избухване на настоящата вой-на Франция притежавала търговски кораби съ общо водоизмѣстване около 2,900,000 бр. р. тона и заемала седмо мѣсто въ свѣта, следъ Англия, Съединенитѣ Щати, Япония, Норвегия, Германия и Италия. По отношение на общото водоизмѣстване на свѣтовния търговски флотъ, възлизащъ на 67,800,000 бр. р. тона, французскитѣ търговски кораби съставлявали едва 4'2% отъ тоя тонажъ.

Въ зависимостъ съ голѣмината на Франция въ Европа и значителната повърхностъ на французскитѣ колониални владения (Франция обхваща 551,000 кв. клм. съ население 42 милиона жители, а презморскитѣ ѝ владения — 11,200,000 кв. клм. съ население 62 милиона души), наличния французскитѣ търговски флотъ се указалъ съвършено недостатъченъ. Въ последнитѣ нѣколко години, търговскитѣ кораби на Франция пренасяли едва 40% отъ всички товари съставляващи общия вносъ и износъ на страната. Само корабнитѣ съобщения съ презморскитѣ колонии и протекторати се извършвали отъ французскитѣ търговски кораби съставляващи 75% отъ общия превозъ, докато 60 до 70% отъ стокообмѣна съ другитѣ държави се извършвалъ предимно съ чужди товарни кораби.

Съгласно съществуващитѣ сведения се установява, че 60% отъ търговскитѣ кораби на Франция били стари, построени преди 1925 год. Корабостроенето и дейността на корабоплавателнитѣ сдружения въ Франция били много по-скъпи отъ тия въ другитѣ държави, поради което и поощренията за постройката на нови търговски кораби било твърде ограничено. Освенъ това, липсата на новопостроени кораби последвала поради обстоятелството, че въ последнитѣ нѣколко години, почти всички французски корабостроителници били заети съ усилената постройка на бойни кораби за военния флотъ и твърде малко докове и постановки оставали свободни за залагането въ строежъ на търговски кораби, необходими за уголѣмяване и подмладяване на търговския флотъ.

Поради това, презъ 1937/38 год. се наложило Франция да закупи строящитѣ се въ германскитѣ корабостроителници 7 норвежки моторни кораби за превозъ на течни

горива: „Bourgogne“, „Champagne“, „Languedoc“, „Lorraine“, „Rousillon“, „Franche-Compte“ и „Saintonge“ притежаващи водоизмѣстване по 9,300 до 9,950 бр. р. тона и товароподемностъ по 14,000 тона.

По отношение на вида и назначението, французскитѣ търговски флотъ се състоялъ отъ:

Пътнически кораби . . .	940,000 бр. р. тона
Товаропжит. кораби . . .	132,000 „
Товарни кораби . . .	1,365,000 „
Кораби за превозъ на . . .	„
течни горива . . .	335,000 „
Риболовни кораби . . .	120,000 „

Всичко 2,892,000 бр. р. тона

Пътническитѣ кораби съставляватъ една трета отъ общия тонажъ на търговскитѣ кораби и принадлежатъ на шестъ корабоплавателни сдружения, отъ които първитѣ две, за обслужване презморското пътническо съобщение съ Северна и Южна Америка се използвали по-вече за пропагандаторски цели, а останалитѣ четири служили преимуществено за осъществяването на политически, военни и стопански задачи.

Тия шестъ пътнически корабоплавателни сдружения притежавали следнитѣ кораби:

1. Североамериканска служба:

„Нормандия“, водоизм. . .	83,500 бр. р. т.
„Иль-де-Франсъ“ „ . . .	43,500 „
„Парижъ“ „ . . .	34,600 „
„Шамплень“ „ . . .	28,000 „
„Де Грассъ“ „ . . .	18,400 „

Общо 208,000 бр. р. т.

2. Южноамериканска служба:

„Пасторъ“, водоизм. . .	28,500 бр. р. т.
„Массилия“ „ . . .	15,400 „

Общо 43,900 бр. р. т.

3. Източноазиатска служба:

„Драмисъ“, водоизм. . .	17,500 бр. р. т.
„Атосъ II“ „ . . .	15,300 „
„Феликсъ Руселъ“ „ . . .	17,100 „
„Жанъ Лабордъ“ „ . . .	11,600 „
„Марш. Жофръ“ „ . . .	11,700 „
„През. Думеръ“ „ . . .	11,900 „

Общо 85,100 бр. р. т.

4. Северна и Западна Африка:

„Вилъ д'Оранъ“, водоизм. . .	10,000 бр. р. т.
„Вилъ д'Алжиръ“ „ . . .	10,000 „
и 23 други кораба съ общо водоизмѣстване	126,000 „

Общо 146,000 бр. р. т.

5. Западноиндийска служба:

„Колумбия“, водоизм. . .	13,400 бр. р. т.
„Куба“ „ . . .	11,300 бр. р. т.

Общо 24,700 бр. р. т.

6. Сирийска служба:

„Мариетъ Паша“, водоизм. . .	12,200 бр. р. т.
„Шамполионъ“, „ . . .	12,500 бр. р. т.

Общо 24,700 бр. р. т.

Къмъ Източноазиатската служба принадлежалъ и моторния корабъ „Жоржъ Филипаръ“ съ водоизмѣстване 17,000 бр. р. т., който преди една година билъ опожаренъ и потъналъ въ Арабското море. Всички кораби, принадлежащи на тая корабоплавателна служба притежаватъ скоростъ 17 мили.

Корабитѣ „Вилъ д'Оранъ“, „Вилъ д'Алжиръ“ и четири други развиватъ скоростъ по 20 мили; двата кораба отъ Сирийската служба се движатъ съ скоростъ 16 до 18 мили; останалитѣ кораби отъ корабното съобщение съ Северна и Западна Африка, притежаватъ скоростъ надъ 15, а всички други кораби отъ французския търговски флотъ — подъ 15 мили.

Петнадесетъ отъ товарнитѣ кораби съ общо водоизмѣстване 133,000 бр. р. тона притежаватъ хладилни съоръжения и сж предназначени за превозване на замръзени товари; 22 кораба съ 68,000 бр. р. т. служатъ за превозъ изключително на плодове, и 80 кораба съ общо водоизмѣстване 230,000 бр. р. тона, за превозъ на вжглища.

Известно е, че Франция внася голѣми количества каменни вжглища отъ презморскитѣ страни. Отъ общиятъ годишенъ вносъ на каменни вжглища, възлизащъ на 11 милиона тона, французскитѣ кораби превозватъ едва 4'5 милиона тона. Въ още по-неблагоприятно положение се намира Франция по отношение вноса на течни горива и минерални масла; Презъ 1938 г. въ Франция били внесени около 8,000,000 тона течни горива, отъ които французскитѣ търговски флотъ пренесълъ едва една трета отъ общото количество.

Франция притежава четири кораба за превозъ на течни горива, които се считатъ за най-голѣмитѣ въ свѣта: „Хенри Деспре“, съ товароподемностъ 15,200 тона; „Маргарита Филиали“ съ товароподемностъ 18,250 тона; „Шехеразада“ — 18,500 тона и „Емилъ Миже“, съ товароподемностъ 21,600 тона. Последниятъ корабъ билъ потопенъ отъ единъ германски подводникъ.

Моторниятъ корабъ „Викторъ Шьолхеръ“, съ водоизмѣстване 10,200 бр. р. тона се счита за единъ отъ най-голѣмитѣ търговски кораби, предназначенъ за превозването на плодове.

Корабното движение през Панамския канал

Докато преминаването на корабите през Суецкия канал за 1939 год. показва значително намаление, корабното движение през Панамския канал въ сравнение с 1938 г. отбелязва голямо повишение.

Съгласно статистическите данни, през канала сж преминали всичко 5,928 кораба (през 1938 г. — 5,626) с общо водоизместване 20,770,000 тона (197 мил. тона за 1939 г.).

Превозените през канала разни товари възлизат на 29,080,000 т.

Поради това оживление на корабоплаването през Панамския канал, получените от разните такси и др. приходи от 2,261,000,000 били увеличени на 2,371,000,000 лева.

Първенството по отношение броят на корабите, преминали през Панамския канал държи Америка следвана от Англия и Норвегия. Корабите на последната възлизат на 2,119,000 тона.

Търговският флот на Скандинавските държави.

Според сведенията отбелязани в нѣмските списания се установява следният брой и водоизместване на търговските кораби на Скандинавските държави:

На 31 декември 1939 год. шведският търговски флот се състоял от 1210 кораба с общо водоизместване 1,529,813 бр. р. тона.

Макар, че през годината броят на корабите бил намален с 22, общото водоизместване отбелязва повишение от 11,505 бр. р. т.

На 1 януари н. г. Дания разполагала с 736 търговски кораба с общо водоизместване 1,171,128 бр. р. тона.

Въ края на миналата година норвежкият търговски флот се състоял от 1959 кораба с общо водоизместване 4,737,555 бр. р. т., от които моторните кораби отбелязват увеличение от 29 единици с водоизместване 172,915 бр. р. т., а корабите притежаващи парни машини били намалени през годината с 52, с общо водоизместване 89,457 бр. р. тона. Всички отбелязани кораби притежават водоизместване по-голямо от 100 бр. р. т.

— Въ италианската корабостроителница Ансалдо бил спуснат на вода новостроящият се мексикански моторен кораб, предназначен за превоз на течни горива. Корабът който е едновиден с спуснатия на вода през пролетта кораб „Позарика“ притежава водоизместване 10,500 тона, мотори с мощност 3,500 к. сили и скорост 12 мили.

Неговото спускане на вода означава, че въпреки войната, италианските корабостроителници продължават строежа на кораби предназначени за чуждите държави.

Корабът-танк „Сантъ Джордж“

Недавна от корабостроителницата при Хамбург бил спуснат на вода предназначеният за Аржентина кораб-танк, притежаващ обемисти резервуари за превозване на течни горива. При голяма тържественост и въ присъствието на нарочни пратеници, корабът бил кръстен с името „Сантъ Джордж“.

Тоя кораб-танк представлява последната новост на германската корабостроителна техника и крие въ себе си конструктивни тайни. Независимо от предназначението, да пренася течни горива и масла, корабът е снабден с богато устроени жилищни помещения за пътници. Така също съществуват уютни и удобни отдѣления за живѣне на обслугата. На нарочно устроения мѣста въ кораба сж поставени нѣколко радиопредаватели и приематели на всички видове вълни, чрез които, както пътниците, така и моряците на кораба имат възможността да слушат радиопреданията на различните световни радиостанции. „Сантъ Джордж“ притежава радиозасѣчник, чрез който лесно се определя мѣстонахождението на кораба. Чрез нарочно поставения на командния мост микрофон, капитанът дава своите заповѣди, които въ сжия миг прогърмяват чрез високоговорителите по всички кѣтове на кораба.

Тоя кораб-танк представлява значителна придобивка за аржентинското правителство, което, при постигането му устроило тържествено посрещане

Произходът на кафето.

Кафето, което съставлява един от товарите за превоз от търговските кораби, има следният произход:

Въ южната част на италианската колония Абисиния се намира областта Каффа с главно селище Бонга. От името на тая област, въ която за пръв път било установено да расте тоя храст, произлиза и названието на кафето.

Въ времето на Мохамеда, въ седмото столѣтие сл. Хр., кафето за пръв път било пренесено и употребено като питие въ Арабия. Девестотин години по-късно, кафето било пренесено въ Европа, а въ Германия било въведено за употреба през 1676 год.

Отглеждането на кафето е трудно и придружено с много грижи. Първият плод на кафейното разстение дава едва след пет години от своето посаждане.

Раждаемостта на кафейното разстение продължава 35 години, след което време не може вече да бъде използвано и следва да бъде замѣнено с новозасадени храсти.

КНИЖНИНА

Въ уредничеството на вестника се получава следните вестници и списания:

Първа кн. от XVII-та год. на „Модерна домакиня“, с приложените към него



твърде ценни и подходящи кройки, увеличени модели за броерии, детски вестник с смислено и полезно съдържание и романът „Двама от тях“.

Сп. „Модерна домакиня“ с напълно европейския си вид, хубава хартия и цвятен печат, може да се счита за най-доброто семейно списание у нас. Следва да бъде препоръчано като необходимост за всеки дом. Абонамент 165 лв. Пощенска чекова сметка 503, адрес: „Модерна домакиня“ — София, „Лере“ 9.

„АВИАЦИЯ И ОТБРАНА“ — илюстриран двуседмичник за въздухоплаване и противовъздушна отбрана. Година VI. брой 1.

„ЗДРАВЕ И СИЛА“ — орган на съюза на българските гимназисти „Юнак“. Година XXXVI, брой 1.

„ЖЕЛѢЗНИЧАРСКИ ПОДЕМЪ“ — Орган на българските желѣзничари и моряци;

„ОТЕЧЕСТВО“ — Орган на съюза на запасните офицери;

„ТРУДЪ“ — Орган на българския работнически съюз. Година V;

„ИНВАЛИДЪ“ — Орган на общия съюз на пострадалите от войните въ България. Година XXI;

„НАРОДНА БОРБА“ — Русенски всекидневник;

ТЕХНИЧЕСКИ ГЛАСЪ — Орган на дружеството на българските техници;

„ВРАТЧАНСКО СЛОВО“ — Седмичник;

„РУСЕНСКА ПОЩА“ — Информационен всекидневник;

„ЗАВЕТЪ“ — Списание на Тракийската младеж. Година XVIII;

„ЗАВОЙ“ — Седмичник за култура, изкуство, критика и общественост. Година I;

„ГАЗОВА ЗАЩИТА И АВИАЦИЯ“ — Месечно илюстрирано списание за газова защита авиация и военно-химична индустрия. Година X.

„БЪЛГАРСКО РАДИО“ — Седмичник за радио, музикална култура и радио-програма. Год. I бр. 1, 2, 3 и 4.

„НОВА МЛАДЕЖЪ“ — Орган на средношколската християнска православна младеж. Година II;

„ПОПОВСКИ ВЕСТИ“ — Седмичник за стопански живот и култура. Орган на поповската градска образцова община.

„ЕСКУЛАПЪ“ — Вестник за история и философия на медицината, под редакцията на Д-р Стефан Джаковъ, София, улица „6 септември“ 12. Телефон 26448.

Годишен абонамент — 30 лв. Отдѣлен брой от шест страници — 3 лева.

Получи се томъ първи от романите „Отмъщението“, издание на кн. експед. „Диядъ“ — Ст. Загора. Тия романи, съставляващи 7 тома съдържат интересни случаи изъ авиаторския, пленнически и частен живот на автора.

Поискайте безплатно I-я томъ и упътванията, и ако Ви хареса, абонирайте се за останалите. Абонамент за 7 тома 142 лв. Отдѣлен томъ 24 лв. Изпраща кн. експедиция „Диядъ“, улица „Д. Наумовъ“ 28 Ст. Загора, пощ. чек. с.к. 5840.

МОРСКА ЛИТЕРАТУРА



А К В А Р Е Л И ВЪ ЗОРИ ЧАЙКИ

Мъглата се далече бавно вдига.
Проезня се небесни сводъ.
Дордето ти въ безкрая погледъ стига
единъ е само... синия чертогъ...

Замира и пискливата сирена.
Личатъ вече ясно стръмни бръгове...
И хълмътъ отъ дръмка упоени
посрещатъ пакъ зората що зове...

Летятъ самотни чайки надъ морето
катъ властници отъ други нѣкой свѣтъ.
Издигатъ се шеметно въ вишинето
и спускатъ се пискливо долу съ гракъ.

А корабътъ лети неспирно-смѣло.
Догонватъ го... Очакватъ милостъта.
И тъй безспиръ повтаря се туй дѣло,
Доръ властно вредъ припадне вече нощта...
Любомиръ М. Щеревъ—Варна

ЖЕЛАЯ ДА СТАНА АДМИРАЛЪ

(Продължение отъ брой 148).

Върнахъ се обратно на смръчаване и следъ вечеря бѣхъ отведенъ отъ офицера въ спалната, въ която се намираха наредени грижливо нѣколко кревата, постлани съ чисти одеала. Офицерътъ посочи единъ отъ креватитѣ, на който повдигнахъ любопитно одеалото и забелязахъ, че постелката бѣше безъ чаршафъ. Огправихъ недоумяващъ погледъ къмъ офицера, който отговори на мълчаливо зададения въпросъ съ снисходително приятна усмивка:

— „Всичко е въ редъ, млади момко! Въ кралския флотъ не се спи върху чаршафи. Трѣбва да свикнете на това, още въ самото начало“.

Азъ смутено се усмигнахъ. Липсата на чаршафъ като чели имаше за менъ голѣмо значение. Всички младежи постъпващи на служба въ флота трѣбваше да бждатъ добре калени въ всички несподобни. Ако не привикна къмъ всичко това, какъвъ морякъ ще стане отъ мене?

— „Лека нощъ“, любезно произнесе офицерътъ, излизайки изъ стаята.

— „Лека нощъ“, високо отговорихъ азъ.

Свѣтлината угасна и азъ останахъ самичъкъ въ пълна тъмнина. За пръвъ пжтъ нощувахъ далечъ отъ моя домъ, но това не предизвика въ менъ ни най-малкъ страхъ. Азъ сега съмъ морякъ и, може би, въ бждеще. „но азъ не успѣхъ да определя, какъвъ мога да бжда, защото скоро заспахъ и стаята се изпълни съ спокойното и равномерно мое дишане.“

Лондонъ е грамаденъ, но неговата величественостъ е мрачна, мръс-

на и шумна. Въ такъвъ видъ се показа Лондонъ на петтѣхъ младежи, току що пристигнали въ голѣмия градъ и съпроводжани отъ единъ подофицеръ, прекосвахме мегдана предъ гарата, отправйки се къмъ близката автобусна спирка.

Азъгобустъ озързо ни отнесе въ сградата на адмиралтейството. Пъргазго скочихме и бързо се отправихме къмъ грамадното и величественое здание, презъ широката врата на коего и многобройни следващи врати и коридори се отзовахме въ стая, гдето ни оставиха да чакаме.

— „Деррикъ“, извика нѣкой строго въ съседната стая. Азъ знаехъ, че всички заповѣди въ флота се изпълняватъ бързо, затова тичешкомъ се отзовахъ въ съседната широка стая. Въ последната, до една голѣма писалищна маса седяха двама души, облѣчени въ бѣли лѣкарски пристилки. Бѣхъ подложенъ на втори лѣкарски прегледъ, който бѣше твърде дълъгъ, подробенъ и неприятенъ. Въздъхвайки облекчително, дочакахъ неговия край. Намѣренъ бѣхъ годенъ за служба.

Следъ завършване на прегледа, групата младежи се събрахме до прозореца намиращъ се къмъ страната на широкия дворъ. Въ последния се произвеждаха изпити на шофьори.

— „И тукъ, изпитания“, промълвихъ шеговито къмъ моитѣ другарчета! „Но, сжщо така строги като тия, които завършихме“.

— „Защо роптаете?“, извика сърдито придружаващиятъ ни подсфицеръ; „Бждете благодарни, че сте приети на служба въ частъ, за която трѣбва да се гордѣете“. Недоумѣ-

вахъ, какъ бѣ възможно подофицерътъ да бжде по нѣкога така грубъ въ обноситѣ си къмъ насъ.

Огправихъ се къмъ отворената врата, водеща къмъ улицата. Никога не бѣхъ идвалъ въ Лондонъ и за менъ съставляваше интересъ да разгледамъ високитѣ здания на града, които обкржжаваха знаменитата сграда на адмиралтейството. Когато поискахъ обаче, да прекрача прага на широката врата, възпря ме грубиятъ и сърдитъ гласъ на подофицера:

— „Кжде сте се запжтили Вие, дяволъ да Ви земе! Махайте се отъ вратата! Вие, какъ се казвате? Аха, така... Но, азъ Ви казвамъ, че въ флота такива като Васъ се назоваватъ „гарги“! И Вие сте гарга, чувате ли?“

— Да, отговорихъ плахо.

— Какъ „да“. Вие сте длжжи да ме назовете „съръ“, не забравяйте това“.

Азъ послушно се отдалечихъ отъ вратата и не можахъ да разбера въ какво съмъ сгрѣшилъ и защо съмъ билъ заподозрянъ въ желанието да избѣгамъ отъ службата въ кралския флотъ.

Входътъ на Ливерпулската ж. п. гара, къмъ ксято приближи групата приети доброволци, за мене не бѣше обикновена врата на гара, презъ която съвършенно равнодушно премичаватъ ежедневно съ хиляди пжтници. За мене тя представляваше вратата къмъ новъ и неизвестенъ животъ, къмъ който се насочвахъ въ тоя мигъ съ такава голѣма радостъ.

Придружаващият ни подофицеръ се отправи за набавяне на билети за пътуването ни до Хериджъ. Следъ кратко време той се върна обратно, изглежда внимателно нашата група и ме извика при себе си.

— „Ето, младежъ, билетигъ, и, до пристигането на влака въ Хериджъ, Вие ще бждите старши и ще предвождате групата“.

Азъ се смутихъ отъ неочакваното назначение и щяхъ да изтърва подаденитъ ми билети. Значи, азъ не съмъ такава „гарга“, както ме бѣше назовалъ сѣщиятъ тоя подофицеръ. Колко съжелявахъ, че не бѣхъ облѣченъ въ формата на морякъ. Азъ вече чувствавахъ, че имамъ златни галуни върху своитъ ржжави. „Ето, азъ единственъ съмъ избранъ отъ цѣлата група и на мене бѣше вече възложена такава важна и отговорна дейность.“

— „Ходомъ, маршъ!“ възможно увѣрено и високо изкомандвахъ, старейки се да подражавамъ на слушанитъ вече командвания отъ нашия подофицеръ. Подъ високитъ сводове на желѣзопътната площадка обаче, моятъ неоформенъ още гласъ прозвуча твърде несигурно и пискливо. Нѣкой отъ групата се изсми подигравателно.

„Не, необходимо е да запазя своя авторитетъ!“ помислихъ на умъ, и преодолявайки обхваналата ме неловкость, решително закрихъ предъ моята малка армия.

Настанихме се въ вагона. Слушайтъ ме застави да седна до единъ младежъ, непринadleжашъ на нашата група, който бѣ облѣченъ въ нѣкакво моряшко облѣкло съ буквитъ „У. К.“ (Учебенъ корабъ) върху лентата на своята шапка безъ сѣнникъ.

— „Но, какъ е тамъ, на учебния корабъ... славно се живѣе, нали?“ — попитахъ тоя младежъ, който отговори сърдито и натъртено.

— „Славно да се живѣе?... Нима Вие мислите, че постъпвате въ флота, за да живѣете охолно и славно? Вамъ не ще Ви бжде така добре както сте мечтали. Въ всѣки случай, ако на Васъ не се хареса, Вие не ще имате възможността да избѣгате и се завърните при своята майка“.

Влакътъ постепенно намали своята скоростъ и навлѣзе въ гарата на Хериджъ. Слѣзохме отъ вагона. Къмъ насъ приближи офицеръ и запита:

— „Вие, деца, за Шотли? Да? Елате следъ менъ“.

И безъ даването на нѣкакви следващи обяснения, офицерътъ спокойно се отправи къмъ изхода, а следъ това и на улицата. Ние го следвахме мълчаливо. Следъ нѣколко минути стигнахме до малкъ пристанъ на който чакаше единъ воененъ ка-

теръ. Оглеждайки се любопитно, младежитъ преминаха презъ входната стълба и заеха мѣста въ предното затворено помѣщение на катера. Последниятъ, треперящъ отъ движението на машинитъ се отдѣли отъ пристана и се понесе изъ водитъ на пристанището. Азъ веднага почувструвахъ, че съмъ вече морски вѣлкъ. Действително бѣхъ твърде много развълнуванъ, защото за пръвъ пътъ се намирахъ върху воененъ корабъ. Съ радостно чувство на вълнение наблюдавахъ, какъ зеленикавата вода образуваше бѣли кждрици пѣна и непрестанно обливаше дебелото стѣкло на страничния свѣтликъ. Скоро катерътъ забави своя ходъ и мина покрай стената на нѣкакъвъ корабъ.

— „Какъвъ е тоя корабъ?“ — попитахъ съ въодушевление стоящия до мене морякъ.

Последниятъ, изваждайки бавно лулата си, отговори тържествено, намигвайки многозначително къмъ обкръжаващитъ го моряци.

— „Това е, млади момко, нашиятъ най голѣмъ корабъ въ свѣта“.

— „О, — извикахъ азъ, и наново отправихъ съ уважение блѣсналиятъ си погледъ къмъ стената на голѣмиятъ корабъ, който въ действителность бѣше малка гребна военна лодка.“

Намиращитъ се около насъ моряци се усмихнаха подигравателно, обаче азъ не успѣхъ още да се почувствувамъ горещо обиденъ, защото въ следниятъ мигъ катерътъ застана къмъ пристана на морската школа и ние получихме заповѣдъ да слѣземъ на брѣга.

Когато всички младежи се намираха вече на пристана, азъ доложихъ за пристигането на групата, като не забравихъ да добавя „съръ“.

Поведоха ни къмъ едно отъ помѣщенията на школата.

— „Хайде момчета, поставете върху масата всички намиращи се въ васъ пари и цигари. Първо, вамъ не се разрешава да пушете и второ, не се разрешава да имате въ себе си суми по голѣми отъ половинъ крона“, каза дежурния подофицеръ, като разгърна книгата, въ която да запише нашитъ частни вещи.

— „Сега ше ви отведатъ да се изкъпите“.

Бѣхме отведени въ стаята съ душовеѣ, гдето единъ подофицеръ, отсечено ни заповѣда:

— „Събличай се! Две минути за изкъпване, побързайте!“

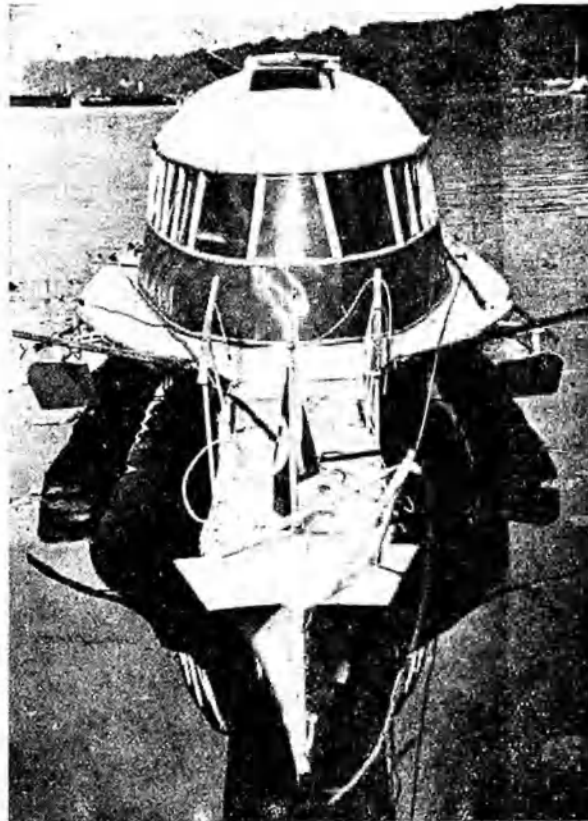
Отъ душовеѣ се лѣеше студена вода, поради което не бѣше необходимо да ни се напомня, че разполагаме съ кратко време. Всѣки побърза да се завърне обратно въ съблѣкалната, гдето, наредъ съ нашето облѣкло бѣха сложени вързопи съ други вещи.

— „Свържете своето облѣкло въ вързопъ, и облѣчете това, намиращо се въ него“ — се получи повторна, отсѣчена заповѣдъ.

Съ нетърпение отвързахъ вързопъ. Най-подиръ, азъ получавахъ знаменитата моряшка униформа, предметъ на моитъ отдавнашни желания, това моряшко облѣкло, което ме привличаше съ такъвъ романтизмъ и пораждаше непрестанната дейность на моето въображение. Морската униформа, следъ надѣването на която всѣки веднага се чувстваше по смѣлъ, по-сръженъ и по-красивъ! Но, вглеждайки се въ едного отъ младежитъ, който бѣше успѣлъ вече да се облѣче, азъ останахъ неприятно поразенъ: Въ облѣклото спокойно можеха да бждатъ смѣстени двама души, толкова то бѣше широко за малката снага на младежа. Крачулитъ на дългитъ панталони бѣха широки и се влачеха по земята, подобно на шлейфа отъ одеянията на нѣкоя придворна дама. Въ широкото за нашия ръстъ облѣкло, ние имахме твърде смѣшенъ видъ. Затова единъ отъ нашитъ другари прихна въ неудържимъ и продължителенъ смѣхъ и ме върна отъ моитъ размишления къмъ самата действителность: трѣбваше да бждемъ облѣчени въ тая моряшка униформа, която бѣха ни дали.

(Следва)

Отъ руски: Куюджуклиевъ



Плъзгащата се лодка на инженеръ Пешкесъ. Изгледъ откъмъ носа.

ПЕТЪРЪ ПЕТРОВЪ

складъ на вълнени платове

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

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

Всички шивашки и шапкарски материали.

Изпълнение на държавни доставки.

ВАЖНО ЗА ЗАЕКВАШИ

Специалистътъ **Б. Томовъ**, който притежава

частень институтъ въ гр. В. Търново,

телефонъ № 47

изправя съ успѣхъ и въ кратко време заекването,
пелтеченето и др. недостатъци въ говора.

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.

Въздухоопръснителни инсталации и хладилни инсталации.