

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!

ДВУСЕДМИЧНИКЪ ЗА МОРЕКА ПРОСВѢТА И ОБНОВА
ДЪКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

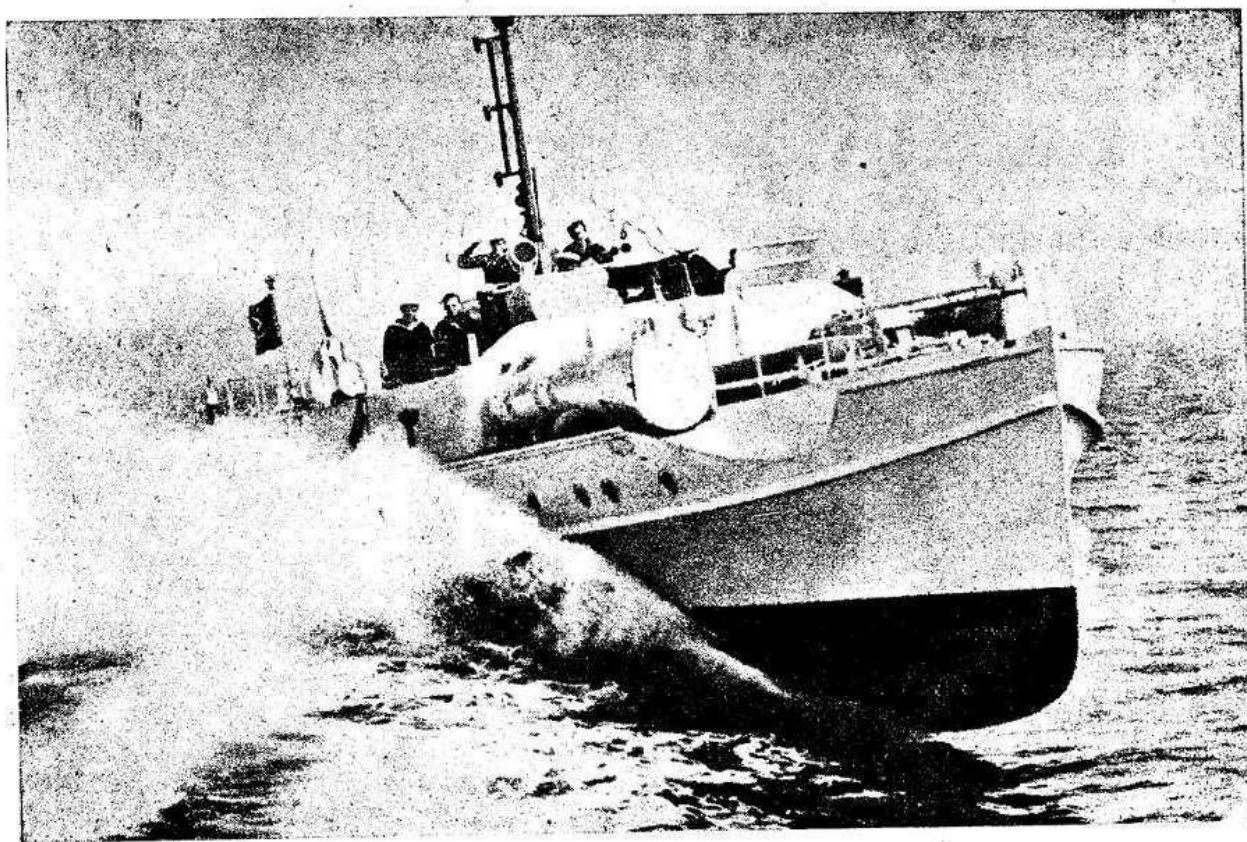
VI.

Варна, 15. Августъ 1940 год.

Брой 143.



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



Германска торпедна лодка въ пълна скоростъ

КОЛОНА ЗА ЧЕТЦИТЪ

На Рачо Гатевъ и Иванъ Лозевъ —
София.

Въпросътъ относно даннитъ за витлото, което желае да постави на построената ваша моторна лодка, не може да бжде правилно разрешенъ, тъй като липсватъ необходимитъ сведения за размѣра на лодката. Затова, следва да бждатъ изпратени данни относно:

1. Общата дължина на лодката, въ метри;
2. Дължината по водолинията;
3. Най-големата широчина;
4. Широчината на лодката по водолинията;
5. Газенето (потъване) на лодката при носа, въ метри;
6. Газене (потъване) на лодката при кърмата и
7. Ако е възможно, голѣмината или водоизмѣстването.

Следъ получаването на тия сведения ще може да се пресмѣтне каква трѣба да бжде най-пригодната голѣмина и видъ на витлото съответстващи на моторната мощностъ.

Въ писмото сте пропуснали да отбележите точниятъ си адресъ или абонаментния номеръ, поради което уредническото на вестника нѣмаше възможността да отговори своевременно.

На свещеникъ А. Джаневъ — Пазарджикъ, относно сведенията за българския воененъ флотъ.

Относно тоя въпросъ може да се отговори, че българскиятъ воененъ флотъ не разполага почти съ никакви бойни кораби. Главното ядро на нашитъ морски сили се състои отъ четиритѣхъ малки торпедоносца отъ вида на „Дръзки“, които сж построени преди 33 години. На времето тѣ се считали за едни отъ най-бързоходнитъ кораби отъ тоя видъ, обаче въ настоящо време, естествено, че поради дългата си служба, притежаватъ въ сравнение съ съвременнитъ торпедни кораби малка скоростъ, а знайно е, че последната съставлява главно тактическо качество за морскиятъ бойни единици.

Въпреки това обаче, подържани и стопанисвани внимателно и грижливо отъ българскитъ моряци, тия малки торпедоносци, всѣки отъ които притежава водоизмѣстване по 98 тона не сж изгубили своята бое-способностъ. Окриляни отъ борческия духъ на българина, тѣ сж готови всѣки мигъ достойно да изпълнятъ възложената имъ задача и отбележатъ новъ величавъ подвигъ, подобно на тоя при атаката на турския кръстосвачъ „Хамидие“.

КАЛЕНДАРЪ НА
„МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“

Голѣмъ дълъ въ отбраната на нашитъ крайбрѣжия презъ Балканската и Свѣтовната войни, имали поставенитъ въ Варненския и Бургаски заливи минни заграждения.

Известно е, че заградната мина, съ своето скрито, голѣмо разрушително и морално въздействие допълня отбраната на морскиятъ брѣгове. Ето защо и презъ дветѣ войни, минната рота на нашия малкъ флотъ получила тежката задача, да постави минни загради въ водитъ на двата главни залива по черноморското крайбрѣжие, а сжщо и въ водния районъ край брѣговетъ на Мраморно и Бѣло морета.

Задачата на моряцитъ отъ тая рота била твърде тежка и свързана съ голѣми опасности, тъй като и презъ дветѣ войни, българскиятъ флотъ разполагалъ съ недостатъчни и примитивни сръдства за поставяне на мини.

Въпреки това обаче, доблестнитъ български моряци достойно изпълнили своя дългъ. И презъ дветѣ войни, въ Варненския и Бургаски заливи били поставени минни заграждения, които действително изпълнили своето назначение: държали бойнитъ кораби на противника далечъ отъ нашитъ брѣгове и намалили чувствително възможноститъ му за действия срещу сушата.

Известно е, че презъ Свѣтовната война рускиятъ изсръбнителъ „Лейтенантъ Пушкинъ“ се взривалъ и потъналъ отъ наша мина на разстояние 10 мили източно отъ р. Камчия.

Липсата на необходимитъ и целесъобразни сръдства за минозаграднитъ и миночистачни действия била изкупена отъ моряцитъ на минната рота съ даването на много и скъпи жертви.

Така, при поставянето на минна заграда въ Бургаския заливъ, между Поморие и Созополъ на 1 августъ 1916 г. загинали отъ случаенъ взривъ на мина: минния механикъ, кондукторъ Дѣлчо Петровъ Донузановъ отъ гр. Панагюрище и ефрейторътъ Кою Илиевъ Коевъ отъ с. Караджовци, Дръновско.

Двадесетъ и четири години изминаха отъ тогава, когато тия двама върни синове на Родината пожертваха своя животъ за осигуряване защитата на отечественитъ брѣгове.

Вѣчна имъ слава!

**Най-висшата човѣшка добродѣ-
тель е саможертвата за
благо на Родината.**

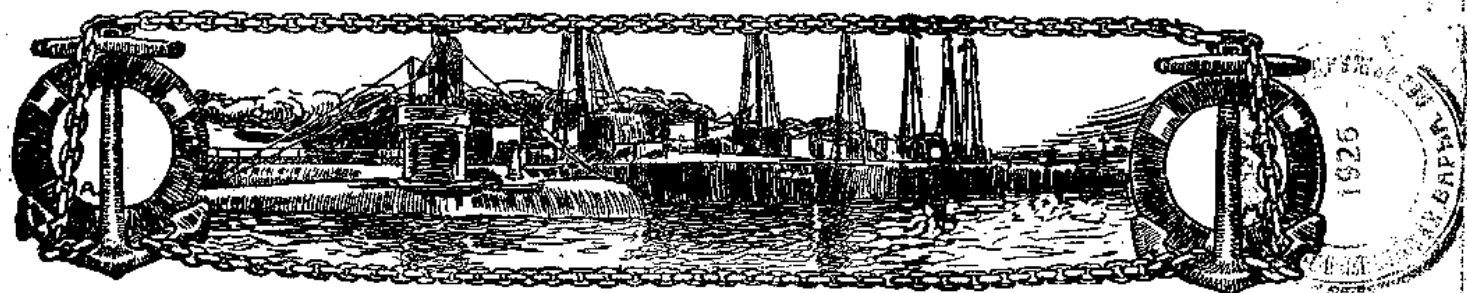
ПОЩА

Редакцията благодари за следни
тѣ получени дарения:

1. Отъ служител. при Варненското пристанище . . . 950 лв.
2. Пан. Хр. Узуновъ, Варна . . . 50 лв.
3. Дим. Петковъ, Варна . . . 50 лв.
4. Панайотъ М. Стефановъ, с. Бѣлево, Варненско . . . 40 лв.
5. Христо Московъ, Варна . . . 40 лв.
6. Димо Овеновъ, кв. Аспарухово . . . 40 лв.
7. Вълчо Станевъ, Варна . . . 30 лв.
8. Стефанъ Градинаровъ — Търговище . . . 30 лв.
9. Бож. Захариевъ, Варна . . . 30 лв.
10. Ст. Ст. Славовъ, Варна . . . 30 лв.
11. Андрей Антоновъ, Варна . . . 30 лв.
12. Н. Христовъ, Пазарджикъ . . . 25 лв.
13. С. Николовъ, Казанлъкъ . . . 25 лв.
14. Кирк. Кирковъ, Варна . . . 25 лв.
15. Димитър К. Булѣвски, с. Гигентъ, Никополъ . . . 20 лв.
16. Стефанъ Ив. Момчевъ, Кубратъ . . . 20 лв.
17. Гутьо Михайловъ, гара Хитрино, Шуменско . . . 20 лв.
18. Братя Грасеви, Плевенъ . . . 20 лв.
19. Пею Продановъ, с. Тополитъ, Варненско . . . 20 лв.
20. Маринъ Г. Мариновъ, с. Бѣлево, Варненско . . . 20 лв.
21. Колю Петровъ, с. Раздѣлна, Варненско . . . 20 лв.
22. Крумъ Савовъ, Варна . . . 20 лв.
23. Петъръ Д. Дойкоолу, с. Ботево, Варненско . . . 15 лв.
24. Горанъ Ив. Николовъ, с. Джуртово, Б. Слатинско . . . 14 лв.
25. Стоянъ Д. Чернаевъ — Пловдивъ . . . 12 лв.
26. Петю Ж. Петровъ — кв. Аспарухово . . . 10 лв.
27. Живко П. Мишевъ, с. Бѣлево, Варненско . . . 10 лв.
28. Андро Ангеловъ, Червентъ брѣгъ . . . 10 лв.
29. Георги Тодоровъ, Червентъ брѣгъ . . . 10 лв.
30. К. Ганчевъ, Казанлъкъ . . . 10 лв.
31. Антонъ Стояновъ, Варна . . . 10 лв.
32. Иото Тодоровъ, София . . . 10 лв.
33. Дим. Каляшки, Сливентъ . . . 10 лв.

(Следва)

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



ДОБРУДЖА

Многобройни сж имената свързани съ величавитѣ подвизи и историческото сжществуване на българския народъ.

Наредъ съ свѣтлитѣ имена, свързани съ героичнитѣ епопеи при Шипка, Сливница, Одринъ и Тутраканъ, въ най-новата история на българската държава блѣсти съ ореола на великото търпение и неугасващата надежда и името на Добруджа, свещенната земя, въ предѣлитѣ на която се поставиха основитѣ и се създаде първото българско царство на ханъ Аспаруха.

При спомена на откъснатия цвѣтушъкътъ отъ родната земя, мисълта се отправя къмъ древното минало и сжществуването на Добротича, който презъ четиринадесетото столѣтие изгради морскитѣ крепости при Галата, Балчикъ и Калиакра и създаде първиятъ силенъ и непобедимъ роденъ

флотъ и достойно прослави българската военноморска мощъ.

Добруджа е свързана съ легендарнитѣ действия на вихрената българска конница, величавитѣ подвизи и победниятъ маршъ на храбрата родна войска къмъ устието на Дунава.

Добруджа е символъ на несломимиятъ борчески духъ на българския народъ, еднакво великъ и мощенъ, както въ дни на люта бранъ, така и презъ време на мирно сжществуване подъ тежеститѣ на наложени неправди и договорни вериги.

Добруджа е неразривносвързана съ близкото осжществяване на съкровениѣ народни възжеления и съставлява истински изразъ на безпредѣлна сплотеностъ на народнитѣ сили около трона на славнитѣ български царе и безграничната обичъ, вѣра и надежда къмъ Върховния

Вождъ, който съ забележителна мъдростъ и твърда дѣсница, смѣло и неотклонно направлява, въ продължение на двадесетъ и две години държавния корабъ презъ вътрешнитѣ вълнения и вражескитѣ бури, къмъ тихото пристанище на обединението, сигурността и напредъка.

Добруджа е първата отплата за миролюбието и непоколебимата вѣра на българския народъ въ неминуемото възтържествуване на правдата.

Близкиятъ тържественъ день, въ който китнитѣ добруджански поля, напоени съ кръвта на безбройнитѣ български синове, сложили своя животъ предъ олтаря на Отецеството за осжществяване на народнитѣ идеали ще бждатъ присъединени къмъ Родината, ще бжде едничката справедлива награда за великото търпение на нашия готовъ за подвизи и саможертва народъ.

МОРСКА МИСЛ

ВАШИНГТОНСКАТА НАУЧНО-ИЗСЛЕДВАТЕЛНА СТАНЦИЯ

Съвременната техника се движи със гигантски крачки напредъ, към нови придобивки, усъвършенствания и нови постижения. Тя се нуждае от непрекъснатата дълова работа, обстойни проучвания, непрестанни опити и изследвания.

Възстремяват се за надмощие и осигуряване на всестранния напредък, економическото си и материално състояние, народите полагат усилия за намиране на все по-нови и по-целесъобразни средства за борба, способстващи за осъществяване на предначертаните задачи.

Въз неспиренъ стремежъ за техническо съвършенство и господство, големите държави сж впрѣгнали въ настоячива работа най-добрите си учени сили и разполагатъ съ съгласните многобройни научно-изследвателни станции.

Споредъ изначението, поставените цели за постигане, сложните въпроси за разрешението и проучванията които обхващатъ, съществуватъ различни изследвателни станции. Така, въ някои се извършватъ различни опити, за установяване на най-подходящите корабни форми, улесняващи подобрението и осигуряване тактическите качества на морските бойни единици, въ други се работи изключително относно изследванията за пробивната сила на различните снаряди и изнамирането на нови и съ по-големо разрушително действие взривни вещества и пр.

Съществуването, работата и постиженията на тия научно-изследвателни станции се пазятъ грижливо отъ съответните държави въ пълна тайна. За получения подобрения въ различните отрасли на техниката, корабостроителното, оржейно, морско и въздухоплавателно дѣло може да се сжи само следъ внезапното и практично използване на тия технически придобивки, каквито сж многобройните случаи презъ настоящата война съ резултатната употреба на германските самолети „шука“, новите бързоходни торпедни лодки, бомбите и снарядите съ новото взривно вещество, развиващо при своето избухване голѣма температура, на която не можаха да устоятъ дебелиятъ желѣзобетонни стени на първостепенните крепости и пр.

Естествено, че всѣко новоизнамѣрено и усъвършенствано средство за борба, запазва своята ефикасностъ и сила само тогава, когато до

употрѣбата, неговата сжщностъ и качества сж останали въ пълна тайна за врага, поради което не сж съществувала възможността да се изнамѣри най-подходящата и целесъобразна противомѣрка и средство за намаляване резултатността или пълното омаловажаване на неговото действие.

Ето защо, за съществуването и дейността на различните научно-изследвателни станции въ големите държави се даватъ твърде малко и недостатъчно подробни сведения.

Знайно е, че тия опитни станции притежаватъ всички съоръжения, възможности и средства за извършването на многобройните опити, чрезъ които единствено се постигатъ желаните постижения.

Въ чуждия печатъ сж дадени кратки данни за съществуването на американската военно-морска научно-изследвателна станция.

Последната е устроена на рѣката Потомакъ въ Вашингтонъ. Първата мисль за създаването на подобна военно-морска изпитателна станция се породила преди Свѣтовната война, когато Томасъ Едисонъ въ 1910 год. настоявалъ за организирането на съответните опитни лаборатории и отпусането на необходимите за това средства и помощи отъ военно-морското министерство.

Едва въ 1916 год. американскиятъ сенатъ одобрилъ проекта и отпусналъ парични средства за научно-изследвателната станция.

Първоначалната задача на ново-създадената военно-морска опитна станция въ Вашингтонъ включвала изследванията и разрешението на различните въпроси относно: Изхажването на оржидията следствие стрелбата; двигателите и машините на торпедата; жироскопите; оржидията на подводниците; защитата на корабите срещу действията на подводниците, торпедата и заградните мини; въпросите за развитието на самолета и др. летателни машини; развитие и усъвършенстване на радиотехниката и разяснението на редица други задачи представляващи важностъ за държавата.

Въ последствие, тая първоначално сложена задача била измѣнена и опитната станция отбелязала значителни успѣхи.

Въ настояще време научно-изследвателната и опитна станция обхваща площъ отъ 12,000 кв. метра и

разполага съ осемъ главни и седемъ спомагателни сгради, въ които се помѣщаватъ различните лаборатории, стаи за чертане и следните отдѣли: акустически, радиотехнически, металургически и термодинамически, електрически, химически и физико-оптически.

Всѣки отдѣлъ е подраздѣленъ на съответните секции, отъ които всѣка има възложена строго определена работа.

Станцията притежава необходимите опитни басейни, зали и пристанище, пригодено за кораби съ газене не по-големо отъ 6 метра.

Въ различните отдѣли и секции на научно-изпитателната станция работятъ голѣмъ брой опитни техници и 96 учени професори и инженери, отъ които 20 души притежаватъ научното звание докторъ.

Металургическиятъ отдѣлъ разполага съ металолѣярна, снабдена съ голѣми електрически пещи, въ които се разтапятъ значителни количества стомана и др. метали.

Радиотехническиятъ отдѣлъ притежава необходимите съоръжения за обстойното изучаване разпространението на радиовълните.

Въ акустическиятъ се извършватъ опитите за изследване разпространението на звука въ морската вода, намиране подходящите средства и начини за отстранение различните вибрации и шумове, които се произвеждатъ въ кораба и се разпространяватъ наоколо чрезъ водните пластове.

Въ химическиятъ отдѣлъ се изследватъ начините и средствата за най-подходящото пречистване въздуха въ помѣщенията на подводниците. Въ сжщиятъ отдѣлъ се извършватъ обстойните изследвания на различните горива и физическите свойства на нефта и газолена.

Едно отъ изобретенията на научно-изследвателната станция въ Вашингтонъ е еходномѣра, който намѣри широки приложения въ корабоплавателното дѣло.

Постигнатите резултати отъ работата на станцията сж значителни, обаче за сжщността, качества и възможностите за приложение на установените начини за действие и новоизнамѣрените различни уреди не сж дадени подробни сведения, тъй като тѣ съставляватъ държавна тайна и като ново средство за борба, трѣбва да представляватъ изненада за вѣроятния противникъ.

МОРСКИ РИБОЛОВЪ

Замръзване на рибата

Мѣстата за ловидбата на риба въ открито море сж твърде много отдалечени отъ пристанищата въ които се намиратъ стоянкитѣ на риболовнитѣ кораби.

За отстранение недостатѣка и неудобството на тая отдалеченостъ се използватъ, както кораби съ по-голѣма скоростъ, така и такива, притежаващи обширни помѣщения за складиране и запазване уловената риба.

Нѣкои отъ съвременнитѣ риболовни кораби притежаватъ съответнитѣ съоръжения за замръзване на 250—300 тона риба, която въ замръзненъ видъ се запазва и превозва до рибнитѣ пазари въ пристанищата.

По отношение замръзването на рибата, въ продължение на много години сж извършени редица опити и съществуватъ различни начини.

Въ пристанището Хамбургъ — Алтона е устроена нарочна изпитателна станция, въ която се извършватъ редица опити за установяване най-целесъобразнитѣ и подходящи начини за замръзване на рибата.

На основание извършенитѣ опити съществуватъ следнитѣ начини:

Замръзване съгласно способа на Царотценшефъ. Тоя способъ се използва за замръзване на цѣли риби. Последнитѣ се поставятъ върху съответнитѣ металически мрежи, които се вкарватъ въ помѣщенията за замръзване. Солениятъ разтворъ необходимъ за слабото осоляване на рибата се разпрѣсква посрѣдствомъ сгъстенъ въздухъ, чрезъ съществуващитѣ дюзи и пада равномерно върху рибата въ видъ на прахъ, като по тоя начинъ, въ зависимостъ отъ количеството на рибата, последната постепенно се замръзва въ продължение на 40 до 60 минути и получава температура минусъ 25°.

Замръзване по способа на Хофманъ Линде. По тоя способъ рибата не влиза въ непосредствено съприкосновение съ помѣщението за замръзване, а се поставя и затваря отдѣлно въ съответнитѣ сждове съ солень разтворъ.

Последнитѣ се нареждатъ въ помѣщенията за замръзване и около тѣхъ се пропуска въ продължение на 40 до 60 минути постепенно изстудяваща се струя отъ студень въздухъ, който вледенява сждоветѣ до температура минусъ 25°.

Замръзване по способа на Бландъ. По тоя способъ рибата първоначално се потапя въ солень

разтворъ намиращъ се въ нарочни за целѣта котли, а следъ постепенното замръзване до температура минусъ 20°, чрезъ съответнитѣ елеватори се извежда отъ разтвора и държи отдѣлно въ помѣщениа притежаващи сждата ниска температура. Замръзването се извършва въ продължение на 40 до 60 минути, което време е въ зависимостъ отъ количеството на рибата.

Замръзване по способа на Хекерманъ. Рибата която подлежи на замръзване се поставя върху една непрекъснато движеща се лента. Последната преминава презъ единъ металически тунелъ, притежаващъ необходимитѣ съоръжения и тръбопроводи. Въ тунела се вкарва непрестанно студень въздухъ, съ температура минусъ 35°, който замръзва намиращата се върху лентитѣ риба.

Това съоръжение дава възможностъ за бързото замръзване на голѣми количества риба, както въ цѣль видъ, така и преработена на филийки (рибни филенца).

Естествено, че различнитѣ способи изискватъ и съответнитѣ машинни постановки и устройства, които сж твърде обемисти. Поради това съществуватъ нарочни кораби, придружаващи риболовнитѣ флотилии, които притежаватъ срѣдства и съоръжения за замръзване голѣми количества риба.

Тия кораби пренасятъ и стоварватъ замръзената риба въ риболовнитѣ пристанища, които разполагатъ съ грамадни складове за приемане и пазене на рибата.

Пренасянето на рибата отъ корабитѣ въ складоветѣ се извършва чрезъ съответнитѣ за целѣта устройства, които не позволяватъ при разтоварването достъпа на топъл въздухъ и рибата се запазва въ сждото състояние, както е била замръзена, тъй като температурата въ грамаднитѣ складове — хладилници е сждо около минусъ 25°.

Въ понапредналитѣ въ риболовното отношение държави, така замръзената риба се препраща за продажъ въ вътрешността на страната посрѣдствомъ нарочнитѣ хладилни вагони, притежаващи устройства за охлаждане и поддържане ниска температура. По вътрешнитѣ рибни пазари, рибата се складира въ нарочно построени хладилници.

Естествено, че отъ срѣдищнитѣ хладилни складове, рибата се препраща на различнитѣ рибопродавни-

ци, като се поставя въ нарочнитѣ сждове за разнасяне, побиращи по 200 кгр. риба и поддържащи постоянна ниска температура минусъ 18°.

Отъ тия рибопродавници населението има възможността да купи всѣкога прѣсна риба.

Непосрѣдствено преди употребата, както се отбелязва вече въ пораншитѣ броевна вестника, замръзната риба се поставя въ сждъ съ студена вода, гдето въ продължение на половинъ до три четвърти часа се размръзва и получава видъ, като че ли на скоро е била уловена и извлѣчена изъ морскитѣ дълбочини.

Съществуващитѣ различни начини за пълното замръзване на рибата, даватъ възможностъ последната дълго време да запази прѣсниятъ си видъ, а съ това да бжде действително добра и вкусна храна за населението.

Постройка на испански риболовни кораби.

За засилване на риболовството въ Севернитѣ ледовити морета, главно за ловидбата на рибата треска, която се употребява въ голѣми количества за храна на населението въ Испания, правителството решило да подкрепи съществуващитѣ риболовни сдружения въ страната, предимно за постройката на нови риболовни кораби и съоръжения за преработването на рибата.

Това се наложило поради обстоятелството, че голѣма частъ отъ рибата треска се внасяла отъ другитѣ страни, следствие на което Испания била принудена годишно да заплаща съ чужди платежни срѣдства възлизали на 70 милиона пезети.

На първо време ще бжде подкрепено риболовното сдружение въ Пасайесъ, чиито риболовень флотъ ще бжде значително увеличенъ съ нови кораби, а въ Феролъ ще бждатъ построени нови помѣщения и съоръжения за складиране и преработване на рибата.

Така сждо ще бждатъ дадени парични срѣдства за подирепа на сдружението въ Билбао.

Ще бждатъ създадени нови риболовни сдружения: въ Саламанка и Барселона.

Риболовнитѣ кораби на сдружението въ Саламанка ще се намиратъ за престояване следъ риболовството, въ пристанището Виго.

Дветѣ последни риболовни сдружения сж предназначени за доставянето на риба за областитѣ Каталония и Валенция.



ВЕНН-МОРСКА ИСТОРИЯ

ДЕЙСТВИЯТА НА СПОМАГАТЕЛНИЯ КРЪСТОСВАЧЪ „ЗЕЕАДЛЕРЪ“

Опънал всички вѣтрила, голѣмият американски тристожерен вѣтроходъ „Pass of Balmaha“ се носелъ леко отъ попътния вѣтеръ по водитѣ на Северното море, къмъ руското пристанище Архангелскъ. Скоро той достигналъ предполагаемата английска блокадна линия.

Въ далечината били забелязани черни кълба димъ, които постепенно се угодѣявали и издигали къмъ небето. Следъ дима първоначално били открити стожерни върхове, димни тръби и постройки, а най-подиръ и очертанията на воененъ корабъ, който съ пълна скоростъ се насочилъ и приближилъ къмъ вѣтрохода.

Върху стожера на военния корабъ се развѣлѣ международния флаженъ сигналъ, повеляващъ вѣтроходътъ веднага да спусне платната и преустанови своето движение. Заповѣдта била изпълнена.

Спуснатата отъ военния корабъ лодка застанала на стена на „Pass of Balmaha“, върху палубата на който се изкачили единъ английски офицеръ и нѣколко моряка.

„За къде пѣтувате и какъвъ товаръ превозвате?“, запиталъ английскиятъ офицеръ, на който въпросъ капитана отговорилъ: „Съ товаръ отъ памукъ за Архангелскъ“.

Намиращъ се подъ заповѣдитѣ и надзорничеството на останенитѣ английски моряци, „Pass of Balmaha“ променилъ посоката на движение къмъ британскитѣ брѣгове и билъ отправенъ за пристанището Кирквалъ, гдето товарътъ и книгата следвало да бждатъ по обстойно провѣрени.

Около английскитѣ брѣгове всѣкога се намирали въ постоянно кръстосване германски подводници. При заходжане на слънцето единъ отъ тия подводници забелязалъ приближаващъ се голѣмъ вѣтроходъ, който чрезъ съответнитѣ сигнали билъ спрѣнъ за провѣрка. Скоро върху вѣтрохода се изкачили изпратенитѣ отъ подводника моряци.

Наново били размѣнени следнитѣ въпроси и отговори: „За къде пѣтувате?“, „За Архангелскъ съ товаръ отъ памукъ“, „Защо тогава се движите къмъ английскитѣ брѣгове?“. Променете веднага посоката на движение къмъ нѣмското пристанище Куксхафенъ“.

Вѣтроходътъ, следванъ известно време отъ подводника, послушно се отправилъ къмъ германското крайбрѣжие.

Следъ четириднешно пѣтуване вѣтроходътъ спусналъ котва въ пристанището Куксхафенъ. При провѣрка на всички помѣщения били открити скрититѣ английски моряци, поради което, корабътъ билъ задържанъ.

Така, голѣмият тристожерен вѣтроходъ „Pass of Balmaha“ се превърналъ на нѣмски корабъ и стѣкменъ като спомагателенъ кръстосвачъ водилъ успѣшно корсарска война по далечнитѣ водни простори.

Пристанището на Хамбургъ било препълнено отъ задържанитѣ поради войната множество търговски кораби, чиито стожери и димни тръби се издигали високо подобно на гѣста и обширна гора.

На пристанищната стена се намирали завързани сѣщо и многобройни презокеански вѣтроходи, между които се отличавалъ съ стройния си станъ „Pass of Balmaha“.

Една сутринъ вѣлкачи приближили вѣтрохода и го отвели въ корабостроителницата на Геестемюнде, гдето многобройни работници, дърводѣлци и жельзари усилено започнали преустройството на караба.

Следъ кратко време, последниятъ ималъ вече новосъградени удобни жилищни помѣщения, скривалища и складове, цистерни за вода и течко гориво и билъ снабденъ съ новъ моторъ съ мощностъ 1,000 к. с.

Скоро „Pass of Balmaha“ билъ напълно стѣкменъ и, запазвайки прѣжния си вънѣшенъ видъ, притежавалъ свѣршено ново вътрешно разпределение и устройство.

Работницитѣ, които били заети съ преустройството на вѣтрохода узнали, че последниятъ се стѣкмява за учебенъ корабъ, необходимъ за обучение на младитѣ мотористи и кърмчии за нѣмския флотъ.

Презъ една тъмна нощъ „Pass of Balmaha“ отплувалъ незабелязано отъ корабостроителницата и напушайки устието на Везеръ, достигналъ и спусналъ котва въ единъ усамотенъ воденъ районъ на Северното море, далечъ отъ любопитнитѣ погледи на крайбрѣжното население.

Презъ една друга тъмна нощъ на нея въ най-осамотениятъ жгълъ на пристанището Вилхемсхафенъ се събрала група моряци, къмъ които скоро се присѣдинили и нѣколко офицери. Командирътъ графъ Люкнеръ, старшиятъ офицеръ, навигационниятъ и артилерийски офицеръ, корабниятъ лекаръ и др.

Мълчаливо групата се изкачила върху готовия за пѣтъ малѣкъ корабъ, който предпазливо се отдѣлилъ отъ пристанищната стена. Никой не билъ известенъ за посоката и цѣлта на пѣтуването.

Подмѣтанъ бавно и равномерно отъ сѣществуващото мъртво вълнение, корабътъ предпазливо се движилъ въ Северното море. Въ тъмнината се открили очертанията на крайбрѣжнитѣ скали на островъ Хелголандъ, който скоро изчезналъ задъ кърмата.

Неочаквано предъ кораба билъ откритъ стоящъ на котва вѣтроходъ, намиращъ се въ пълно затѣмнение. Корабътъ подходилъ бавно и застаналъ на стена на вѣтрохода, върху който моряцитѣ веднага се изкачили и строили на палубата.

Старшиятъ офицеръ извикалъ имената на 29 души, които били отведени въ жилищнитѣ имъ помѣщения. Тия помѣщения не само, че нѣмали воененъ видъ, но не притежавали покжщина и устройство на военнитѣ отдѣления за живѣнето на нѣмскитѣ моряци. Стенитѣ на помѣщенията били обикчени съ норвежки картини, украшения и знаменца, а за всѣки морякъ било приготвено цивилно облѣкло.

Тия моряци не се познавали и се срещали за първи пѣтъ, обаче се установило, че всички добре говорятъ норвежки и преди войната сѣ странствували съ вѣтроходи изъ сѣтованитѣ морета.

Останалитѣ моряци заели долнитѣ жилищни помѣщения, които били добре прикрити и чиито входи се намирали въ шкафоветѣ за държане на дъждовното облѣкло, ведрата, метлитѣ и ажжетата, твърде сполучливо затулени и затрупани съ разни вещи съхранявани въ тия шкафове.

По вънѣшниятъ си видъ, горната палуба и горнитѣ, явни жилищни помѣщения, вѣтроходътъ напълно наподобявалъ търговски вѣтроходъ и по нищо не могло да се узнае, че е германски воененъ корабъ, обаче долнитѣ помѣщения притежавали напълно другъ видъ. Въ тѣхъ се намирали две орждия, картечници, рѣчни бомби, пушки и бойни припаси, въ шкафоветѣ било скѣтано военное облѣкло, а по стенитѣ били окачени картини и образитѣ на различни германски висши военачалници.

Следъ запознаване съ обстановката, обслугата била извикана на гор-

ната палуба за адигане на котвата. Моторът заработил и вѣтроходът отплувал покрай Амрун и Силтъ въ Северно море, гдето, далеч от обикновенитѣ морски пѣтища на ново спусналъ котва. Добре запазенъ отъ чуждо и нежелателно наблюдение, корабътъ извършилъ последнитѣ си приготовления за далечното свое пътуване презъ моретата и океанитѣ къмъ неизвестността.

Отъ дошлиятъ предпазлив корабъ, върху горната палуба на вѣтрохода били натоварени дъски и дървенъ строителенъ материалъ, „норвежската“ частъ отъ обслугата облѣкла цивилното си облѣкло и заела своитѣ мѣста, така щото вѣтроходътъ напълно наподобявалъ норвежки търговски корабъ превозващъ дървенъ материалъ.

Получавайки новото си име „Зееадлеръ“, вѣтроходътъ билъ вече готовъ за отплаване и извършване на възложената му задача.

Въ мъгливата сутринъ на 21 декември 1916 год. „Зееадлеръ“ вдигналъ котва и се отправилъ въ откритото море, безъ да има опредѣлено пристанище, въ което трѣбва да пристигне и приюти отъ дългото странстване изъ моретата, и безъ да има възможностъ да се защити отъ силния вѣтъръ и вълнение задъ нѣкоя пристанишна стена. Неспкойниятъ океанъ билъ неговото пристанище, а самонадейността, настойчивостта и желѣзната воля на обслугата — неговата защита.

Пътувайки къмъ неизвестността „Зееадлеръ“ все пакъ ималъ своя целъ, възвишената целъ, да служи на отечеството и да се сражава и жертва за преуспѣване на родината.

Вѣтрилата били опънати върху високитѣ, петдесетъ метрови стожери и вѣтроходътъ, подгоненъ отъ благоприятенъ югозападенъ вѣтъръ се понесълъ леко по просторнитѣ води на Северното море.

Скоро родниятъ брѣгъ се изгубилъ въ тъмнината. Минавайки покрай брѣговетѣ на Дания и презъ Скагеракъ, „Зееадлеръ“ се насочилъ за преминаване на английската блокадна линия и навлизането въ открития и свободенъ Атлантически океанъ.

Изминали две денонощия, въ които надлъжъ и ширъ по необятното море не били забелязани нито кораби, нито издигащи се къмъ небето следи отъ черни кълба димъ. Вѣтроходътъ спокойно продължилъ своето движение, подобно на свършено невиненъ търговски корабъ, пътуващъ нощно време съ всички запалени свѣтлини.

Внезапно барометрътъ започналъ бързо да спада, вѣтърътъ значително се усилилъ и започнала силна и стихийна буря, отъ която кора-

бътъ, принуденъ да намали своитѣ вѣтрила, се наклонилъ на едната си страна и започналъ силно да се мѣта отъ развитото се грамадно югозападно зълнение.

Вѣтърътъ зафучалъ съ всички сили по стожеритѣ и опнатитѣ корабни вѣжжа, които затрептяли и заскрили своеобразна и чудновата пѣсенъ наподобяваща зловещия вой на многобройна глутница зълци посрѣдъ заснѣжената степъ.

Шумящи водни планини обкръжавали и прехаърляли кораба и заливали палубата му съ потоци разпѣнена вода, подобно на грамадни водопади.

Вѣпрѣки, че моряцитѣ били до кости измокрени отъ постоянно врѣхлиташитѣ водни маси, скърцащиятъ и треперещитѣ отъ воднитѣ удари корабъ значително билъ наклоненъ на едната си страна, а кърмчията билъ здраво завързанъ съ вѣжжета, за да не бѣде отялченъ отъ вълнитѣ, всички отъ обслугата на „Зееадлеръ“ били доволни отъ появилата се силна буря, която считали за щастливо обстоятелство закриващо ги отъ наблюдението на врага и улесняващо незабелязаното преминаване презъ английската блокадна линия, корабитѣ на която били много по-опасни отъ всѣка буря за нѣмския спомогателенъ кръстосвачъ.

За последния съществувала само една опасностъ, срещата на вражескитѣ кораби и само една близка целъ, благополучното преминаване презъ британската блокадна линия.

Защитенъ отъ бушуващата буря и тъмнината на нощта, „Зееадлеръ“ безпрепятствено преминалъ областта на английската блокада и навлѣзалъ въ водния районъ между Оркнейскитѣ и Шотландски острови.

Стихийната буря и усиливащиятъ се вѣтъръ обаче, не позволи на кораба да се насочи на западъ къмъ свободния океанъ, поради което той билъ принуденъ да се движи все на северъ, къмъ Исландия.

Колкото „Зееадлеръ“ все повече навлизалъ на северъ въ открито море, толкова по-грамадни ставали воднитѣ планини, сгромоляващи се неспирно врѣзъ палубата на кораба. Съ всѣки следващъ часъ бурята ставала все по-силна и мразовита, а свирящиятъ вѣтъръ все по-леденъ.

Продължителната тъмнина на полярната нощъ обкръжила кораба. Слънцето се показвало на хоризонта около обѣдъ въ продължение само на половинъ часъ, следъ което всичко наново потъвало въ мракъ.

Долнитѣ части на вѣтрилата, вѣжжета и скрипцитѣ и всичко, което било заливано отъ вълнитѣ се вледенило въ една обща заледена маса, поради което „Зееадлеръ“ загубилъ способността свободно да се направлява. Той билъ тласканъ отъ

вълнитѣ и вѣтъръ въ северна посока.

Съ вкоченели отъ студа прѣсти, моряцитѣ непрестанно разчупвали образуващия се ледъ, който покривалъ всичко, дори и входницитѣ за тайнитѣ помѣщения, следствие което въ последнитѣ неволно била затворена едни частъ отъ обслугата. Поради това, намиращитѣ се върху горната палуба на стража моряци, дълго време не могли да бждатъ смѣнени и нѣмали възможността да си починатъ и стоплятъ. Само непрестанно димящиятъ въ кухнята голѣмъ котелъ съ грогъ давалъ възможностъ на зѣзнешитѣ отъ студа моряци да бждатъ вътрешно стрявани.

На бждни вечеръ, когато мисълта на всички била отправена къмъ домоветѣ въ далечната родина, гдето тѣхнитѣ близки сбраи около осветенитѣ елхови дървета, вѣтърътъ внезапно промѣнилъ посоката на духане отъ северъ, като значително намалилъ своята сила.

Всички радостно наизскачали върху палубата и съ бродви, куки и кирки, напълно разчупили леда, който покривалъ стеницѣ, палубата, надстройкитѣ, долнитѣ краища на вѣтрилата и корабнитѣ вѣжжа. Корабътъ наново получилъ възможността да се движи свободно.

Всички вѣтрила наново били разпнати и промѣняйки посоката на движение къмъ западъ, „Зееадлеръ“ се отправилъ къмъ обширния океанъ за водене на корсарска война по търговскитѣ морски пѣтища.

На първия денъ на Коледа, всички моряци, радостни и доволни отъ благополучното преминаване презъ линията на английската корабна блокада, празнували, сбраи въ помѣщението около стѣкмената малка коледна елка.

Посрѣдъ съществуващето празнично настроение неочаквано се разнесълъ викътъ на стоящиятъ на горната стожерна площадка наблюдателъ: „Задъ кърмата на хоризонта, кълба димъ!“

Всички далекогледѣ били отправени и внимателно следѣли, постепенно увеличаващитѣ се кълба димъ, излизащи вѣроятно отъ димнитѣ трѣби на нѣкой воененъ корабъ, който бързо настигалъ вѣтрохода.

Ще завърши ли „Зееадлеръ“ преждевременно своето пътуване, почти предъ самитѣ врати на широкия и свободенъ океанъ?

„Пригответи кораба за провѣрка!“ се разнесла заповѣдта по всички кѣтища на вѣтрохода.

Моторътъ веднага престаналъ да работи и корѣтъ продължавалъ да се движи само подъ действието на разпнатитѣ вѣтрила.

„Норвежската“ обслуга, облѣчена цивилно, заела своитѣ мѣста.

(Следва)



МОРСКИ ВЕСТИ

Постройката на каналъ между Букурещъ и Дунава.

Съгласно сведенията, помѣстени въ ромжискитѣ вестници, въ последно време били изработени необходимитѣ подробни планове за постройката на каналъ, който да свързва гр. Букурещъ съ рѣката Дунавъ.

Каналътъ ще притежава необходимитѣ размѣри, позволяващи преминването презъ новия плавателенъ пѣтъ на кораби съ водоизмѣстване до 1,000 бр. р. тона. Следъ завършването на това вътрешно водно съобщително сръдство, чийто постройка е предстояща, столицата на Ромжия ще притежава модерно рѣчно пристанище, чрезъ което стокообмѣнътъ ще бѣде значително улесненъ.

Рѣчните кораби на Белгия и Холандия.

Както е известно, дветѣ западно-европейски страни Белгия и Холандия притежаватъ гѣста мрежа отъ вътрешни водни пѣтища, което се дължи на протичащитѣ презъ тѣхъ голѣми рѣки Рейнъ и Маасъ въ Холандия, Шелда Маасъ и Самбъръ въ Белгия и многобройнитѣ имъ притоци.

Между тия рѣки и притоци сж прокарани множество канали и помалки плавателни пѣтища, които съставляватъ вътрешната плавателна мрежа, способваща за лесното и ефтино корабоплавателно обслужване на различнитѣ селища, индустриалнитѣ и производителни сръдища въ страната.

Така за по-важни плавателни пѣтища въ Холандия се считатъ каналътъ Юлиана и Цуйдъ — Вилхелмъ — каналъ, презъ които се превозватъ голѣми количества каменни въглища; двата канала свързващи Амстердамъ съ Северното море и каналитѣ Мерведе и Цедерикъ.

Белгийската плавателна мрежа отъ вътрешни водни пѣтища обхваща известнитѣ поради развитиѣ се въ последно време голѣми военни действия канали Албертъ, Торнхутъ и Кампинъ, свързващи севернитѣ области на страната съ индустриалнитѣ сръдища около Лиежъ и богатитѣ каменовжглени залежи при Торнхутъ съ пристанището на Анверсъ.

Известни сж и каналитѣ Изеръ — Ипернъ, които презъ Ипернъ и Нюпортъ свързватъ морскитѣ пристанища на Белгия съ каменовжглени залежи около Лилъ и Рубе, а сжщо и каналната мрежа около Ню-

портъ, свързващи последния градъ, Остенде и Зеебрюге съ Брюге и Гантъ.

Естествено, че за обслужване тая гѣста мрежа отъ вътрешни водни пѣтища, дветѣ страни притежаватъ многобройни рѣчни флотилии, съставени отъ разни плавателни сѣдове, шлепове, влѣкачи и наливни кораби за превозъ на течни горива.

Споредъ официалнитѣ статистически данни отъ 1 януари 1939 год., рѣчната флотилия на Холандия се състояла отъ 19,280 плавателни сѣдове съ обща товароподемностъ 3,850,000 тона. Известна частъ отъ тия плавателни сръдства се състоятъ отъ малки корабчета, които иматъ ограничено мѣстно значение и обслужватъ плавателнитѣ пѣтища около Грьонингенъ.

Холандия притежава 8,122 товаропѣтнически рѣчни кораби съ обща товароподемностъ 800,000 т.; 4,582 шлепасъ товароподемностъ 1,900,000 тона и 301 наливни кораба способни да превозятъ 70,000 тона течни горива.

Белгия притежава 7,000 рѣчни кораба съ обща товароподемностъ 2,500,000 тона. По-вечето отъ тия кораби притежаватъ голѣмо водоизмѣстване, тъй като обхващатъ 70% отъ общия превозъ по вътрешнитѣ водни пѣтища, по-голѣмата частъ отъ който е предназначенъ за Холандия и Германия.

Съгласно даннитѣ отъ 1937 год. общия стокообмѣнъ презъ вътрешнитѣ водни пѣтища на Белгия съ Холандия и Германия възлизалъ на 57,700,000 тона разни товари, отъ които само 14,400,000 тона били предназначени за Белгия.

Нови югославянски моторни лодки

Спусната била на водановостроящата се въ корабостроителницъ та на Сплитъ моторна лодка, предназначена за извършване финансовата и митническа контрола по югославянското далматинско крайбрѣжие. Тая моторна лодка била първата отъ поржанитѣ присѣжката корабостроителница десетъ подобни лодки за митническитѣ власти.

Лодката притежава следнитѣ данни: дължина 16 и широчина 3.50 м., моторъ съ мощностъ 120 к. с., скоростъ 11 мили и обслуга 6 души.

Всички моторни лодки ще бѣдатъ окончателно завършени и влѣзатъ въ действие още презъ течение на настоящата година.

Нови германски торпеда.

По съобщенията на английския печатъ, въ Англия усилено изучавали новия видъ германски торпеда, отъ които едно било изхвърлено по крайбрѣжието на графството Йоркъ, на 6 километра южно отъ Бридлингтонъ.

Споредъ предположението, това торпедо било хвърлено отъ германски бомбардировачъ въ залива на Бридлингтонъ. Торпедото имало формата на пура и било дълго около 4 метра. Една частъ отъ това торпедо било боядисано въ глѣбовъ цвѣтъ.

Изказало се мнението, че тоя видъ торпеда не били предназначени само за нарочната си целъ, да попаднатъ и се взриватъ въ неприятелския корабъ, но били приспособени за използването имъ и като плаващи мини, въ случай, че не ударятъ целта по която били изстреляни.

Подробноститѣ относно тоя новъ видъ германски торпедо тепърва щѣли да бѣдатъ установени.

Постройката на ново упорно сръдище въ Аляска.

Въ военното министерство на Съединенитѣ щати били изработени и одобрени плановетѣ за създаването на ново морско и въздушно сръдище въ Аляска, необходимо за отбраната на американскитѣ брѣгове въ Тихия океанъ.

За целта била изпратена есечегрупа отъ 1,000 души работници и множество инженери, които имали за задача да построятъ жилища, казарми и първоначални сѣржжения, необходими за живѣене на работниците, техническитѣ ръководители и охраняващитѣ ги войскови части, които ще бѣдатъ заети съ изграждането на това голѣмо и съвременно упорно сръдище за американскитѣ морски и въздушни сили.

—Югославянскиятъ търговски корабъ „Ловченъ“, който обслужва корабоплавателното съобщение съ пристанищата на Черно море, Варна и Кюстенджа, следъ постигането на руско-югославянското търговско споразумение, посетилъ презъ юни пристанището Одеса, гдето билъ посрещнатъ радушно.

Корабътъ престоялъ три дни, презъ което време били размѣнени взаимни посещения между коменданта на кораба и гражданскитѣ власти. „Ловченъ“ билъ посетенъ и отъ множество одески граждани.

Увеличение на руския военен флотъ.

Съгласно сведенията помѣстени въ списанието „Красний флотъ“, Русия въ последно време полага голѣми усилия за бързото увеличение на бойния си флотъ до степенъ въ края на настоящата година да бжде единъ отъ най-мощнитѣ флоти въ Свѣта.

Както е известно, воднитѣ граници на великата руска държава се миятъ отъ дванадесетъ морета и два океана, което обстоятелство изисква притежанието на достатъченъ брой бойни кораби, необходими за защита на границитѣ.

До Свѣтовната война Русия притежавала воененъ флотъ съ общо водоизмѣстване около 280,000 тона и била седма по редъ въ Свѣта.

На първо мѣсто стояла Англия, притежаваща бойни кораби съ общо водоизмѣстване 2,150,000 тона, Германия разполагала съ 900,000 тона кораби, общото водоизмѣстване на японския флотъ възлизало на 600,000 тона, а Италия имала 300,000 тона военни кораби.

Преустройството и увеличението на руския военно морски сили започнало следъ 1922 год. Съ изработената първа петилетка били построени бързоходнитѣ торпедни кораби, съ втората петилетка билъ създаденъ многоброенъ подводенъ флотъ, а съ третата започнала усилената постройка на линейнитѣ кораби и кръстосвачи.

Гласуваниятъ за 1940 год. бюджетъ за отбраната на страната възлиза на 57,600,200,000 рубли, отъ която грамадна сума значителна частъ е предназначена за увеличение на бойния флотъ.

За постройката на линейнитѣ кораби съ водоизмѣстване 40,000 до 50,00 тона сж необходими грамадни количества желѣзо.

Необходимитѣ количества метали за постройката на бойнитѣ кораби и тяхното артилерийско и др. въоръжение, съгласно помѣстенитѣ въ списанието данни, се получаватъ изключително въ руския металолѣярни.

Годишно въ Русия се добиватъ 28,000,000 тона твърда стомана, 22,000,000 лята такава и 21,000,000 тона стоманени листове.

Известно е, че съвременнитѣ бойни кораби се нуждаятъ отъ голѣми количества течни горива, бензинъ и вжглища, каквито Русия има възможностъ да произвежда, тъй като притежава съответнитѣ обширни,

многобройни и богати природни залежи.

Производството на течно гориво (нафтъ) презъ настоящата година било повишено съ 177%, а на каменнитѣ вжглища дори съ 190%, поради което страната притежава, възможността, не само да задоволи вътрешнитѣ си нужди и износа за чуждитѣ държави, но да складира и голѣми количества запаси.

Известно е значението на търговския флотъ, чиито кораби въ време на война ще бждатъ използвани за разни военни цели: пренасянето на войски, преследването на подводници и воденето на корсарска война. Поради това, при постройката на значителния брой руски търговски кораби, сж били вложени необходимитѣ изисквания и подобрения съ огледъ на бждещето имъ използване на военни цели.

Сжществуващитѣ руски корабостроителници притежаватъ найновитѣ технически нововъведения, позволяващи бързата постройка на военнитѣ и търговски кораби, като разполагатъ и съ достатъченъ брой техники, инженери и работници. Въ началото на третата петилетка Русия разполага съ 1,400,000 добре обучени техници, завършили разни технически училища и школи.

Съ тия разполагаеми срѣдства, голѣми количества сурови материали, различни горива и голѣмъ брой техники, Русия има пълна възможностъ усилено да строи бойни кораби и въ близко бждаще ще бжде една отъ първитѣ морски страни притежаваща мощенъ воененъ и многоброенъ търговски флотъ.

Парашутенъ снарядъ.

Съгласно съобщенията на американския печатъ, въ настоящето голѣмо стълкновение, воюващитѣ страни използвали редица нови технически срѣдства за борба, чийто сжщностъ и особености се пазятъ въ тайна.

Така, за борба срещу въздушнитѣ сили на Германия, англичанитѣ използвали така назованитѣ парашутни снаряди, чрезъ които преграждали свободния пътъ на нѣмскитѣ бомбардировачи, атакуващи селищата на Англия.

Отъ изстрелянитѣ снаряди, които се взривавали по желание, на определена височина, не по-голѣма отъ 7,600 метра, се отдѣляла дълга стометрова металическа лента, прикрепена въ една си край и предържана отъ разгнати парашутъ, по-

мѣщаващъ се сжщо въ тѣлото на снаряда. Развиването на металическата лента се извършвало следствие тежината на падащата глава на снаряда.

Последниятъ билъ твърде дълъгъ и се изстрелвалъ отъ орджия съ калибъръ 152 мм., по сжщия начинъ, както и другитѣ снаряди.

Сведенията, отбелязани въ английския вестникъ „Таимсъ“ убедително подчертаватъ, че всѣки неприятелски самолетъ, който при своето движение въ въздуха би срещналъ подобна стена отъ металически ленти, неминуемо билъ обреченъ на загиване.

Подробности относно устройството и резултатното действие на парашутнитѣ снаряди, чуждестранния печатъ не дава.

Въпреки сжществуването на парашутнитѣ снаряди, отъ ежедневнитѣ съобщения на вестницитѣ и радиопредавателитѣ се установява, че германскитѣ бомбардировачи спокойно продължаватъ да извършватъ своитѣ резултатни нападения върху различни селища и важни, отъ военено значение обекти въ неприятелската страна, при които броятъ на сваленитѣ бомбардировачи не е много голѣмъ.

Ново пристанище въ Иранъ.

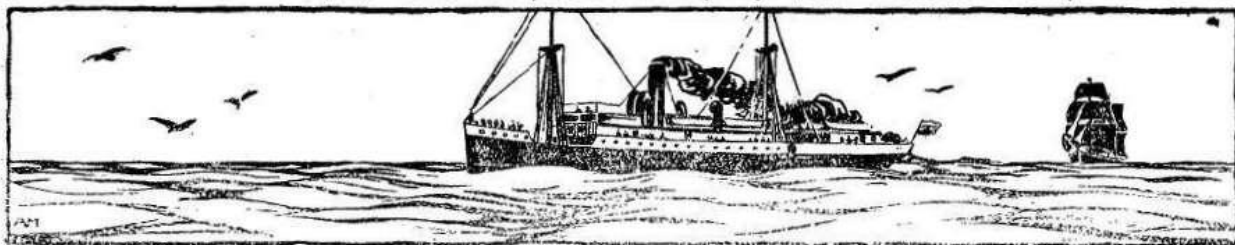
Строящето се отъ нѣколко години пристанище при Новъ Харъ по Иранския брѣгъ на Каспийско море е на привършване и въ края на настоящето лѣто ще бжде открито за използване.

Новото пристанище притежава достатъчни съоръжения, тѣснолинейка и товарни стрели, способстващи за бързото товарене и разтоварване върху корабитѣ и на брѣга на различнитѣ вносно-износни стоки, като съ това напълно ще замѣсти и улесни сжществуващитѣ стари Ирански пристанища на Каспийско море.

Пристанището е предназначено главно за извършване вносно-износния стокообмѣнъ на северната Иранска областъ Мацендеранъ, въ която се произвежда главно орисъ и памукъ.

— Намиращиятъ се въ усилената постройка сухъ докъ въ Кадиксъ, ще бжде напълно завършенъ въ края на настоящата година.

Докътъ ще бжде пригоденъ за изваждане на сухо на кораби съ водоизмѣстване до 30,000 тона, дължина 238 и широчина 33 метра.



Д Р У Г А Р С Т В О

(Продължение отъ брой 142)

Спустила се тъмна и непрогледна нощ, въ която пѣнеститѣ гребени на вълнитѣ и разбиващата се въ хвърчащата лодка вода се очертавали въ необикновено силно фосфорисциращо сияние. На чистиятъ небесенъ сводъ блѣснали съ своята чудна, далечна и ледена свѣтлина безбройни трепкащи звездици.

Наоколо се разнасялъ непрестанниятъ ревъ на разбиващитѣ се вълни и силниятъ вой на мразовития вѣтъръ, сливащи се въ непрекъснато бучение, следствие на което четирмата летци били принудени, за воденето на откъслечни кратки разговори да викатъ силно, иначе не биха могли да се чуятъ.

Унесени въ своитѣ мисли, често поглеждайки къмъ часовника, който забележително бавно движилъ своитѣ стрелки, размѣняйки отъ време на време кратки думи, летцитѣ търпеливо очаквали появата на нѣкой корабъ, който да постави край на дългитѣ имъ и мъчителни изпитания.

И ето, въ далечината на тъмната нощъ неочаквано била забелязана достатъчно ярка свѣтлина, която обнадеедила сърцата на летцитѣ. Всички погледи били устремени къмъ появилата се въ нощта малка свѣтлина, която сигурно принадлежала на нѣкой корабъ.

Скоро съ голѣмо огорчение било установено, че тая свѣтлина, която се забелязвала, да стои почти на едно и също мѣсто, произхождала отъ изгрѣваща звезда, постепенно издигаща се надъ източния хоризонтъ.

Търпението също така е важна воинска добродѣтел, която всѣкога се възнаграждава и увѣнчава съ успехъ, а търпението на четирмата залутани въ нощта и откъснати далечъ отъ сушата летци, действително било подложено на тежко изпитание. Увѣрени, че не ще бждатъ забравени отъ своитѣ другари, храбритѣ летци спокойно очаквали пристигането на помощта и, намиращи се въ неблагоприятно и опасно положение, носени безпрепятствено отъ вѣтъра, подмѣтани и обливани отъ вълнитѣ, останали да се люшкатъ изъ разпѣнената водна ширъ въ продължение на петнадесетъ часа.

**

Привечеръ на 28 мартъ въ щаба на главното командване на нѣмскитѣ подводни сили се получила радиодиаграма, съ която се съобщавало, че принудително кацналитѣ летци съ изпратената въ далечно разузнаване хвърчаща лодка се нуждаятъ отъ незабавна помощъ. Въ радиодиаграмата били отбелязани часътъ, минутитѣ и точното мѣсто въ което хвърчащата лодка се спуснала на вода.

Офицеритѣ отъ щаба на главното командване на германскитѣ подводници веднага се надвесили надъ

широката маса съ разгънатата върху нея голѣма и подробна карта на Северното море. Върху последната съ мολивъ било отбелязано първоначалното мѣсто на търпящата бедствие хвърчаща лодка въ момента, когато тя кацнала на водата, а въ послѣствие, следъ направенитѣ бързи измѣрвания съ пергела, двойната линия, градусника и тригълника, било означено вѣроятното мѣсто въ което летцитѣ се намирали при получаване на радиодиаграмата. За намирането на това мѣсто били извършени съответнитѣ пресмѣтания и изчисления съобразно силата на вѣтъра, вълнението и течението въ водния районъ около хвърчащата лодка.

Следъ нѣколко минути, чрезъ радиото била дадена заповѣдъ до всички подводници, намиращи се въ Северно море, около мѣстото на хвърчащата лодка, веднага да потърсятъ последната и спасятъ намиращитѣ се въ нея летци.

Адмиралътъ, командващъ нѣмскитѣ подводни сили билъ увѣренъ, че обслугитѣ на подводницитѣ действащи въ открито море, ще положатъ усилия, настойчивостъ, старание и умѣние за намиране и спасение на своитѣ, намиращи се въ бедствено положение другари отъ въздушнитѣ войски.

**

Командирътъ на подводникъ „Х“, намиращъ се на почивка въ тѣсното и съ ограничени размѣри вътрешно помѣщение, прочитайки поднесената му отъ радиотелеграфиста току що получена заповѣдъ за търсене и спасение на летцитѣ, веднага се надвесилъ надъ разгънатата върху махагоновата масичка морска карта и чрезъ бързи пресмѣтания и начертаване на съответнитѣ курсове, опредѣлилъ вѣроятното мѣсто, въ което би следвало да се намира хвърчаща лодка въ момента на получаване заповѣдата.

Той се съмнявалъ, че при тоя стихийенъ напоръ на вѣтъра, духащъ съ сила 9 до 11 бала и бушуващото голѣмо вълнение, въ което дори и подводникътъ значително се мѣталъ на всички страни и трудно следвалъ своя пътъ, малката хвърчаща лодка би могла да уцѣлее и бжде въ състояние да се държи дълго още време невредима върху кипащата водна повърхностъ. Въпреки това обаче, дългътъ на другарството повелявалъ да се положатъ всички възможни усилия за внимателно търсене и спасение на намиращитѣ се въ опасностъ бойни другари отъ въздушнитѣ войски.

Направлението въ което подводникътъ трѣбвало да се движи, за да търси хвърчащата лодка било опредѣлено. Командирътъ бързо се изкачилъ по стрѣмната желѣзна стъл-

ба върху горната площадка на кулата, гдето се намирали стражния офицеръ, кърмчията и наблюдателитѣ.

Давайки на кърмчията новия команденъ курсъ, командирътъ, разяснявайки важността на новата задача, заповѣдалъ да се увеличатъ наблюдателнитѣ постове и се усили внимателното оглеждане на потъналата въ тъмнината и изпѣстрена съ многобройни фосфорисциращи ивици околна водна повърхностъ.

Снабдени съ далекогледѣ, облѣчени въ съответното дебело кожено облѣкло, предпазващо ги отъ мокротата на прехвърлящитѣ подводника водни маси, хванали се и крепящи здраво за перилата на кулата, офицеритѣ и моряцитѣ — наблюдатели оглеждали внимателно въ всички посоки.

Потъващъ дълбоко въ бездната между вълнитѣ, или издигащъ се високо върху тѣхнитѣ пѣнестѣ гребени, заливанъ непрестанно отъ яростно врѣхлетяващитѣ огромни водни маси, подводникътъ настойчиво следвалъ своятъ пътъ въ нощта.

Съ измокрени и опѣнати отъ морската вода и вѣтъра лица и насълзени отъ щипещата солъ очи, намиращитѣ се върху кулата на подводника офицери и моряци, продължавали да се взиратъ и оглеждатъ внимателно тъмната, необятна водна ширъ, за да забележатъ нѣкой свѣтлиненъ знакъ или откриятъ очертанията на лутащата се въ нощта хвърчаща лодка.

И ето, вече въ продължение на дванадесетъ часа неуморнитѣ моряци, търпеливо обгрѣщащи съ орловъ погледъ и съ неотслабащо внимание и напрежение тъмния и надипленъ хоризонтъ, търсятъ, търсятъ непрестанно за да откриятъ летцитѣ.

Дванадесетъ дълги и еднообразни часа обгрѣнати въ булото на неизвестността, огласявани отъ грохота на разбиващитѣ се въ подводника и шумящитѣ наоколо водни маси и блѣсниятъ вой на мразовития вѣтъръ преминавали въ напразно търсене, обаче настойчивитѣ моряци още не изгубили търпение и надежда за сполука.

На изтокъ тъмнината се разрѣдила и започнала да блѣдне, когато въ далечината внезапно проблѣсналъ лжчъ. Всички погледи внимателно били отправени къмъ тая посока и подводникътъ съ пълна скоростъ се насочилъ къмъ забелязаня въ нощта свѣтлиненъ сигналъ.

Дълго подводникътъ отмиѣталъ пѣнести талози, а моряцитѣ напусто се взирали въ нощта докато найподиръ, въ дѣсно и напредъ върху небосклона се издигнала бѣла ракета. Моряцитѣ били сигурни, че тая ракета била изстреляна отъ хвърчащата лодка, тъй като въ тоя во-

денъ районъ не би могло да се намира другъ нѣкой корабъ, който на всѣки половинъ часъ да отправя къмъ небеснитѣ висини по една бѣла ракета, съ която да издава своето мѣстонахождение. Радостъ заиграла по зачервенитѣ лица на моряцитѣ отъ подводника, чиито продължителни усилия най-подиръ се увѣнчали съ успѣхъ.

Командирътъ заповѣдалъ да бжде дадена една двузвездна ракета. Стоящиятъ на кулата морякъ, грабналъ сигналенъ пистолетъ и изстрелялъ ракетата, която описвайки върху тъмния небосклонъ двойна бѣла ивица, освѣтила за мигъ пѣнестата грѣдъ на развълнуваното море, въ което на далечно разстояние били открити едва видимитѣ очертания на хвърчащата лодка. Следъ това всичко наново потънало въ по-сгъстена и непрогледна тъмнота.

**

Летцитѣ отъ хвърчащата лодка, които на всѣки половинъ часъ изстрелвали по единъ ракетъ чрезъ който указвали своето мѣсто и улеснявали търсенето на корабитѣ, изпратени да имъ се притекътъ на помощъ, ясно забелязали падащиятъ въ водата двузвезденъ ракетъ. Свой или противниковъ корабъ? Ето въпросътъ който занимавалъ четирмата измжчени отъ продължителното чакане летци. Въ тѣхното съзнание за мигъ проблѣснала мисълта за пленничество. Затова командирътъ на хвърчащата лодка далъ съответнитѣ нареждания, всички тайни книжа и лодката да бждатъ готови за унищожение, въ случай на установяване, че подадениятъ като отго-

воръ ракетъ произхожда отъ неприятелски корабъ.

Загрижеността на летцитѣ обаче, скоро била замѣнена съ радостта на спасението, когато се установило, че приближаващиятъ корабъ билъ нѣмски подводникъ, подскачащъ презъ вълнитѣ къмъ хвърчащата лодка.

Върху кулата на нѣмския корабъ въ сутринната дрезгавина ясно се забелязалъ морякъ, който чрезъ ржчнитѣ флагчета предалъ сигналътъ, че летцитѣ ще бждатъ прибрани върху подводника.

Вземането на хвърчащата лодка на влѣкало било немислимо, тѣй като при подобно силно вълнение влаченето било почти невъзможно, а освенъ това, презъ настѣпващия денъ, подводникътъ лесно би могълъ да бжде откритъ и изненаданъ отъ неприятелски корабъ или самолети и трѣбвало да притежава възможността за бързото гмуркане подъ водната повърхностъ.

Тайнитѣ книжа били прибрани, а картечницитѣ снети отъ своитѣ мѣста. Летцитѣ приготвили и предпазливо спузнали на вода малката гумена лодка, въ която поставили картечницитѣ и книжата. Скачайки въ подмятащата се като тресчица малка лодчица, летцитѣ успѣли да заловятъ хвърленото имъ отъ подводника вжже чрезъ което гумената лодка внимателно била придържана къмъ спасителния корабъ.

Издебвайки удобния мигъ на времененъ затишие, картечницитѣ бързо били изнесени изъ гумената лодка и прибрани въ вжтрешността на подводника, а следъ това и четирмата

летци, обхванати отъ опитнитѣ ржже на моряцитѣ, радостно сгъпили върху палубата.

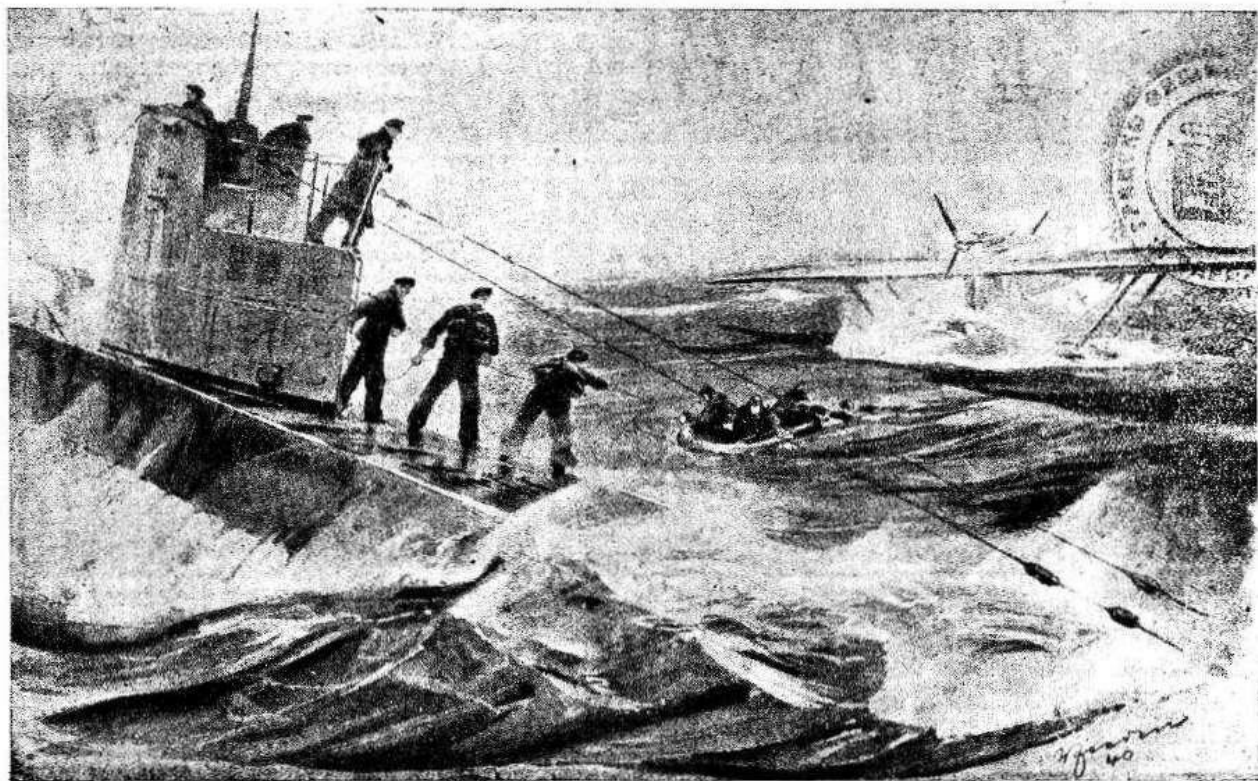
Силното вълнение не дало възможностъ гумената лодка да бжда прибрана върху подводника. Всѣкога, когато моряцитѣ се опитвали да я вдигнатъ върху палубата, нѣкоя грамадна вълна обхващала и тласкала лодката далечъ отъ подводника. Затова тя била изоставена на вълнитѣ.

Подводникътъ чрезъ артилерийски изстрели разрушилъ хвърчащата лодка, която, обхваната отъ една висока вълна изчезнала въ морскитѣ дълбочини.

Слизайки по тѣсната желѣзна стълба на кулата, летцитѣ се разположили въ вжтрешнитѣ помѣщения на подводника, посрещнати радушно и съ внимание отъ моряцитѣ, които разтворили своитѣ шкафчета и изваждайки отъ тѣхъ сухо облѣкло, поднесли последното на измокренитѣ свои бойни другари, като имъ помогнали да се преоблѣкатъ.

Следъ петнадесетъ часово непрекъснато зѣзнене върху хвърчащата лодка, летцитѣ отново могли да си отдѣхнатъ на топло и да се сгрѣятъ отъ поднесената имъ гореща гозба, нарочно и предварително приготвена отъ готвача върху малката електрическа печка.

Обкржжени отъ сърдечно и искрено другарско внимание, летцитѣ почивали удобно настанени въ тѣсното помѣщение на подводника и били горди и щастливи, че благодарение на силно развитото чувство на другарство, дълбоко внедрено въ душиитѣ на германскитѣ бойци, могли да се радватъ на своето спасение.



Спасяване на летцитѣ отъ принудително кацналата въ Северно море германска хвърчаща лодка



Изгледъ отъ устието на Царската рѣка

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.