

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ  
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ  
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЪ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,  
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.



ДЪРЖАВА САМО СЪ АРМИЯ  
ИМА ЕДИНЪ ЮМРУКЪ;  
ДЪРЖАВА СЪ АРМИЯ  
И ФЛОТЪ - ГИ ИМА ДВА!

ДВУСЪДЕМНИКЪ ЗА МОРЕКА ПРОСВЪТА И ОБНОВА

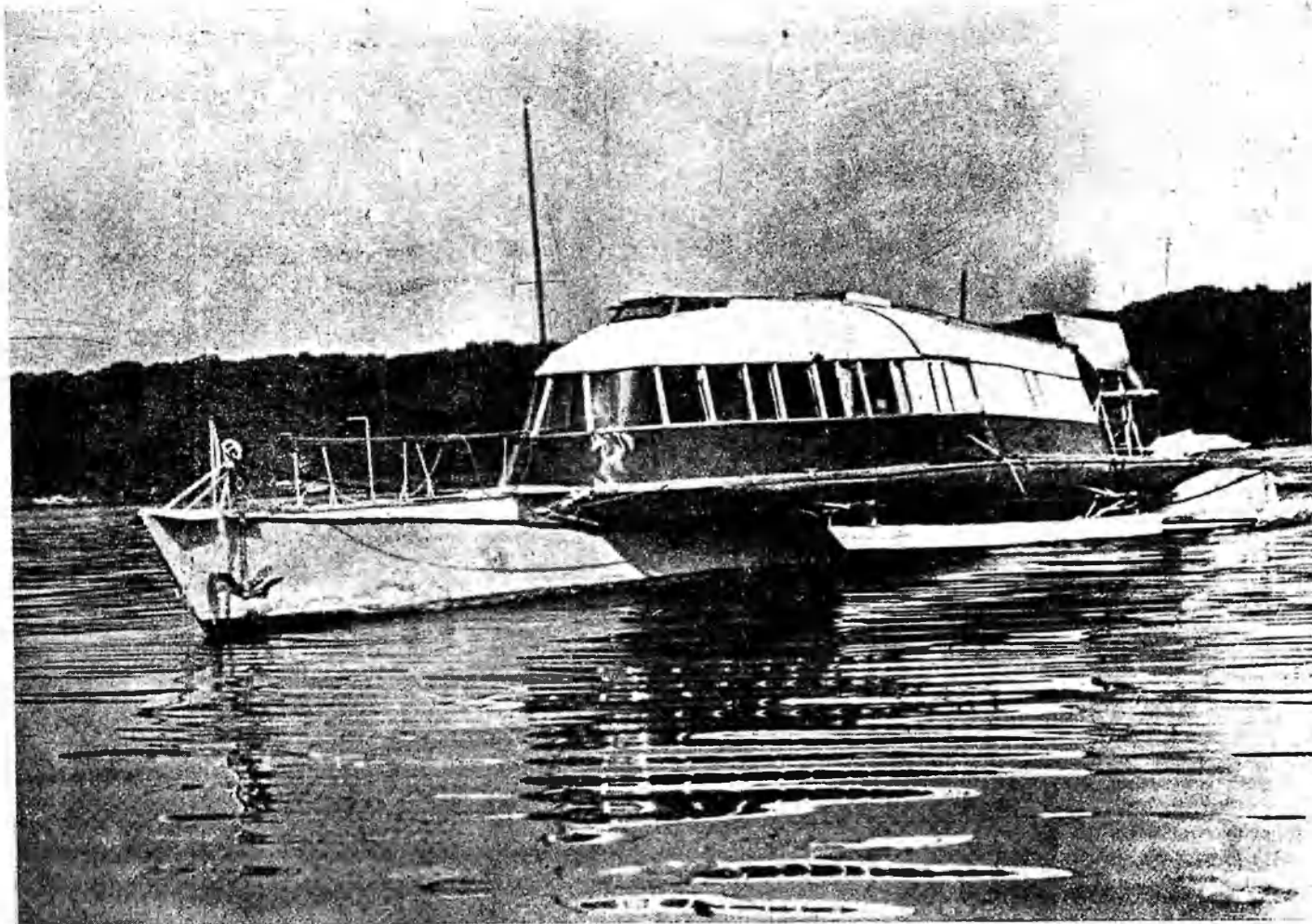
ДЪКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Година VII.

Варна 15. ноември 1940 год.

Брой 148.

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



Плъзгащата се лодка на германския инженеръ Пешкесъ

КАЛЕНДАРЪ НА  
„МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“

— На 1/13 ноември 1913 година през нощта, огръдъ наши торпедоносци, под командването на капитанъ II р. Д. Добревъ излѣзълъ въ открито море. Следъ кратко кръстосване по водния пътъ Кюстенджа — Цариградъ, отрядътъ забелязалъ италианския търговски корабъ „Есперо“, който билъ спрянь и претърсенъ за военна контрабанда.

— На 2/15 ноември 1885 г., при обявяване на войната между България и Сърбия, нашата Дунавска флотилия получила заповѣдъ да пренесе нѣкои войскови части отъ северо-източна България презъ Русе, за Ломъ и Видинъ.

Следствие даденото отъ Дунавската флотилия съдействие, войски-тъ били навреме пренесени и Видинската крепостъ могла да се съпротивлява срещу атакитъ на сръбскитъ войски.

— На 4/16 ноември 1912 година къмъ 16 часа, нашиятъ наблюдателенъ постъ на носъ Калиакра забелязалъ турския кръстосвачъ „Меджидие“, който се насочилъ къмъ Кюстенджа.

Кръстосвачитъ „Хамидие“ и „Меджидие“ били въоръжени съ по 22 орджия, разенъ калибъръ и притежавали скоростъ 22 мили, поради което били и най-опаснитъ противници за нашитъ малки торпедоносци. Началникътъ на отряда решилъ да използва случая и срази неприятелския кръстосвачъ.

Затова, следъ два часа, въ 18 часа, той се насочилъ съ цѣлия отрядъ къмъ Кюстенджа съ задача, къмъ полунощъ да атакува „Меджидие“ въ Кюстенджения заливъ, гдето предполагалъ кръстосвачътъ да пренощува, или, ако го срещне въ открито море съ превозни кораби, да атакува него и превознитъ неприятелски кораби.

За нещастие обаче, къмъ 22 часа, когато отряда се намиралъ северно отъ носъ Калиакра, внезапно настъпила силна буря съ голѣмо вълнение и стихиятъ североизточенъ вѣтъръ. На 10 мили отъ Кюстенджа, следствие грамадното вълнение, торпедоносцитъ „Шумни“ и „Храбри“ претърпяли тежки повреди. Напредването на торпедоносцитъ било твърде трудно и опасно. Затова началникътъ на отряда решилъ да се върне въ Варненското пристанище и приюти отъ бушувашото вълнение.

Едва въ 8 часа на 5/17 ноември, отрядътъ успѣлъ благополучно да се побере въ Варна.

На торпедоносецъ „Дръзки“, сил-

ното вълнение отнесло и разбило една отъ гребнитъ лодки.

— На 6 ноември 1916 год. нѣмскиятъ подводникъ „УБ—45“ командванъ отъ капитанъ-лейтенантъ Карлъ Палисъ, замѣствайки въ бойно плаване нашия подводникъ № 18, напусналъ пристанището Евксиноградъ и презъ северния проходъ на минното заграждане въ Варненския заливъ, се отправилъ за действия въ открито море. Достигайки обаче, паралела на „Златнитъ пѣсци“, подводникътъ неочакванос е натъкналъ на поставената отъ руски минопоставачъ заградна мина и следствие на взрива моментално потъналъ на разстояние приблизително 2 мили отъ брѣга. Намирашитъ се върху горната му палуба моряци, на брой 5 души (подводникътъ се движилъ въ надводно състояние), макаръ и ранени били спасени отъ лодкитъ на торпедоносецъ „Строги“, който предвождалъ подводника презъ прохода на минното заграждане.

Останалитъ 13 души отъ обслугата на подводника, затворени между желѣзнитъ стени, намѣрили мжчителната си смъртъ на морското дъно.

Презъ 1936 год., следъ двадесетъ години отъ това събитие, съ примитивни срѣдства, грамаднитъ усилия, постоянство и настойчивостъ на българския морякъ, остатѣцитъ отъ подводника се извлѣкоха отъ морскитъ дълбочини и внимателно пренесени въ Варненското пристанище, бѣха извадени на сухо. Въ помѣщенията на подводника се намѣриха тлѣнитъ останки на загиналитъ доблестни синове на нашата бивша съюзница, които на 26 февруари 1936 год. се погребяха съ подобающа тържественостъ и следъ отдаването на последна почитъ, въ варненското евангелско гробище.

— Презъ месецъ ноември 1912 г. отъ моряцитъ на Дунавската частъ била съставена сборна минна рота, която, следъ снабдяването съ необходимитъ материали била изпратена да постави минни загради въ водния районъ предъ европейското крайбрѣжие на Мраморно море, на което се опиралъ дѣсниятъ флангъ на нашата армия, действаща при Чаталджа.

Разполагайки съ извънредно примитивни и оскѣдни срѣдства, ротата достойно изпълнила възложената ѝ задача, като поставила минни загради въ водитъ при Папазъ Чифликъ и Родосто. Поради това изненадано действие и скритата минна опасностъ, турскиятъ флотъ билъ принуденъ да се държи далечъ отъ брѣга и се откаже отъ извършването на десантъ, който би застрашилъ фланга на действащитъ при Чаталджа наши войски.

## ПОЩА

Уредничеството на вестника благодарно за следнитъ получени дарения:

1. Никола Сл. Гѣделевъ, отъ Бѣлградъ . . . . 100 лв.
2. Огъ служащитъ при Варненската пристанищна работилница, Варна . . 68 лв.
3. Д. Хр. Бакаловъ, отъ гр. Плевенъ . . . . . 50 лв.
4. Ст. Андреевъ, Варна . . 50 лв.
5. Ник. А. Калудовъ, Варна . 50 лв.
6. Еленка Аг. Синанова, гр. Пловдивъ . . . . 35 лв.
7. Никола Втичевъ, Варна . 30 лв.
8. Петъръ Г. Христосковъ, отъ гр. София . . . . 30 лв.
9. Хайгазунъ Персековъ, отъ гр. Варна . . . . 30 лв.
10. Пѣйчо Ст. Пѣевъ, отъ гр. Бургасъ . . . . . 30 лв.
11. В. Недѣлчевъ, отъ село Юперъ, Кубратско . . 30 лв.
12. Митю Георгиевъ, мина Пиринъ, с. Брѣжани, Горно Джумайско . . 20 лв.
13. Георги Ив. Ангеловъ, с. Обзоръ, Варненско . 20 лв.
14. Панайотъ Цачевъ, София . 20 лв.
15. Георги Братоевъ, отъ с. Върбица, Преславско . 20 лв.
16. Хр. Х. Драгановъ, Варна . 20 лв.
17. Бл. Симеоновъ, Варна . 15 лв.

(следва)

Волнитъ дарения, предназначени за подкрепа списването на вестника, четцитъ 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 необходимитъ материални срѣдства за списването му, уредничеството 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.

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

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

— Умоляватъ се ученицитъ, които изявяватъ желание да получаватъ „Морски прегледъ“ да съобщаватъ домашнитъ си адреси, а не тия до гимназиитъ, до гдето вестника не ще бжде изпращанъ.

## ПОБЕДОНОСНА СТЪПКА НА МОРСКА БЪЛГАРИЯ

По равната земя на златожитна Добруджа ще прозвучатъ звънци-тъ на нечетни ваклорунни стада и ще гръмни тропота на буйногрови коне. Презъ миговетъ на благословения трудъ жилавиятъ добруджанецъ неуморно ще бразди хлѣбороднитъ ниви. Пѣсента на благополучието ще оглася надлъжъ и наширъ възкрѣсналата за новъ животъ доскоро робуваша люлка на българщината.

Така, образътъ на земеделска България ще добие по-пълненъ изразъ и животътъ на българския селянинъ ще се обогати съ нови постигания и творчески възможности.

Допираща откъмъ западъ водитъ на тихия бѣлъ Дунавъ и на изтокъ—водитъ на вѣчно-немирното Черно море, приобшената къмъ Отееството южна Добруджа дарява морска България съ около осемдесетъ километра рѣченъ и съ толкова клм. дълъгъ морски брѣгъ.

Несравними съ своята прелестъ крайводни кжтове, достойни за четката на велики художници и за перото на избрани поети, умножаватъ нержкотворни-

тъ съкровища, съ които се слави Дунавското порѣчие и съ които се гордѣе нашето Черноморие.

Дунавскитъ селища Тутраканъ и Силистра, черноморскитъ Балчикъ, Каварна и Шабла, не сж само географски понятия. Това сж крепости на народността, гранитенъ духъ, отдето високоиздигнатитъ стожери на българското знаме ще бждатъ указание за неспирнонапредващето дѣло на морска България.

Безпримѣрниятъ сти-хиенъ устремъ, съ който нашитъ моряци заедно съ своитъ събратя отъ Армията полетѣха къмъ роднитъ брѣгове на прирѣчна и приморска Добруджа, безграничниятъ възторгъ на тѣхнитъ победно възрадвани сърдца бѣше и внушително доказателство, че всѣка стѣпка по пѣтя на възхождаща морска България представя нѣщо повече отъ свято осъществяване. Вече по-свободно дишатъ гърдитъ на българскитъ моряци и тѣхнитъ бързоплувни кораби съ по-голѣма гордостъ порятъ безбрѣжнитъ води...

Частицата отъ великия народенъ блѣнъ за

повече водни простори е завършено дѣло. Жарката морелюбска проповѣдь получи неоспорвано потвърждение. Свѣтлата надежда, която съпжтствува неразлъчно людетъ на морскитъ промисли, и която отъ страницитъ на „Морски прегледъ“ години наредъ съскромна, ала упорита апостолска служба разпалваше сърдцата на борцитъ за морското преуспѣване—днесъ е по-оправдана отъ всѣкога.

Извършена е една победоносна стѣпка въ похода на морска България, който не е завършенъ. Въ новопри-сѣдиненитъ прибрѣжия намъ предстои все по-високо да издигаме знамената на нашитъ кораби и съ деноношно плодовито ратничество да покажемъ на свѣта, че съ обичъ и дѣла навѣкъ сме свързани съ добруджанската земя.

Подъ мждрото ржководство на Върховния Вождъ, въ миренъ трудъ, и неуғасваща вѣра, българскиятъ народъ доблестно ще доизчака дароветъ на една южна земя и едно топло море—сжшо така родни и свидни като златожитна Добруджа!

# МОРСКА МИСЛА

## ИНТЕРЕСНО СРАВНЕНИЕ

„Единъ 1,600 тоненъ превозенъ корабъ се равнява на шестъ 10,600 тонни търговски кораби“. Подъ горния надсловъ, въ нѣмското списание „Деръ Дойче Зеemannъ“ е помѣстено едно твърде интересно сравнение относно значението на малките по тонажъ търговски кораби и прилежаващитъ голѣмо водоизмѣстване превозни такива, въ зависимостъ най-вече отъ дължината на морските пътища.

Съгласно съществуващитъ данни, Англия внасяла отъ Скандинавскитъ и Балтийски държави както и отъ Дания, Белгия и Холандия, следнитъ материали и хранителни припаси, изразени въ проценти отъ общия вносъ на първични и хранителни материали: Масло—50%, яйца—70%, риба—33%, сланина—72%, кондензирано млѣко—90%, целулоза—85%, хартия—45%, ленъ—80·8%, дърва—56%, дървенъ материалъ за минни подпори—81%, желѣзо и стомана—46·5%, разни други метали—42·9%.

Всички тия товари били пренасяни по воднитъ пътища, чрезъ търговскитъ кораби на различнитъ държави.

Следъ завладяването обаче, отъ Германия на Норвегия, Дания, Белгия и Холандия и действията на германскитъ морски и въздушни сили около английскитъ брѣгове, корабоплаването отъ пристанищата на тия държави къмъ Англия било възпрепятствано и превоза на материалитъ напълно прекъснатъ.

Поради това, Англия била принудена да превозва необходимитъ и първични и хранителни материали отъ далечнитъ презморски страни, следствие на което почувствала голѣма нужда отъ наличието на значителенъ брой превозни кораби.

Въ настояще време, отъ носъ Нордкапъ на Норвегия до испанската граница, нито единъ търговски корабъ не напуска пристанищата за

пренасянето на товари, предназначени за Англия.

Съществуващото още корабно съобщение между Испания, Португалия, нѣкои Срѣдиземноморски пристанища и Англия, постепенно намалява своето оживление и въ скоро време ще бжде напълно преустановено.

За установяване голѣмото значение за Англия на това прекъсване на корабоплаването отъ европейскитъ държави и необходимостта отъ многобройни търговски кораби за превоза на материалитъ отъ далечнитъ презморски страни и английски колониални владения, въ списанието се отбелязва следното кратко сравнение, между единъ 1,600 тоненъ търговски корабъ, построенъ за съобщението съ близкитъ държави и единъ 10,600 тоненъ таквъ, предназначенъ за далечно презокеанско пътуване:

Малкиятъ корабъ обслужвалъ корабното съобщение между пристанищата Есбиеръ и Харвичъ, а голѣмиятъ—между Австралия и Англия. За възможността на сравнението и двата кораба притежавали скоростъ 16 мили.

Презъ 1939 год. малкиятъ корабъ извършилъ до 90 двойни пътувания между означенитъ пристанища и превозилъ около 150,000 тона разни товари, а презъ същото време презокеанскиятъ корабъ ималъ възможността да извърши само 2·5 до 3 двойни пътувания до Австралия и пренесълъ товаръ отъ 25,000 до 30,000 тона.

Отъ това сравнение се установява, че за достигане величината на превозения товаръ отъ малкия корабъ, сж необходими 6 голѣми презокеански кораба съ водоизмѣстване по 10,600 тона.

Ако сравнението би се извършило между кораби съ еднакво водоизмѣстване, запр. по 1,600 тона, то, за достигане количеството на

превозенитъ презъ годината тсвери отъ близкитъ пристанища, ще сж необходими 30 кораба, които биха могли да пренесатъ сжщитъ товари отъ Австралия до пристанищата на Англия.

Тия пресмѣтания били извършени при естественото полсжение на корабоплаването въ мирно време. При една война, като сегашната, въ която английскитъ търговски кораби идващи отъ Австралия сж възпрепятствани да използватъ пътя презъ Суецкия каналъ и сж принудени да минаватъ покрай южния край на Африка, това съотношение ще бжде още по-голѣмо. Обикновено, пътятъ между Есбиеръ и Харвичъ се изминава за 22 часа, а тоя покрай носъ Добра Надежда удължава значително времето на корабитъ, превозващи товари отъ Австралия за Британската империя.

Отъ това накратко изложено сравнение се установява голѣмата нужда която има Англия въ настоящата война, отъ наличието на достатъченъ брой търговски кораби, необходими за пренасянето отъ презморскитъ страни на значителнитъ количества първични материали и хранителни припаси, вносътъ на които, поради завладяването отъ Германия на близкитъ до Англия европейски държави и водената отъ нѣмскитъ морски сили надеждна блокада около английскитъ брѣгове, значително е затрудненъ. Поради резултатнитъ действия на германскитъ подводници и ежедневнитъ потапяния на английскитъ търговски кораби, Британската империя твърде чувствително понася липсата на съответния брой превозни кораби, която липса естествено, затруднява дейността на индустриалнитъ предприятия и продоволствието на населението, заставени да положатъ върховни усилия въ настоящата сждбоносна война.

Куюджуклиевъ



## СЛАВНО НАЧАЛО И ВЕЛИКЪ ЗАВЕТЪ

Студена бѣше ноемврийската нощ. Мракъ пълзеше надъ Черно море. Ала огнеструйни сърдца тупѣха въ гърдитѣ на българскитѣ моряци. И свѣтла бѣше звездата на тѣхната приказна смѣлостъ.

Когаго въ мигъ тържественъ и святъ съ върховна повеля Родината ги призова на брань, тѣ се втурнаха съ мълниенъ набѣгъ срещу врага.

Какъ славно се развѣваха бойнитѣ знамена отъ тѣхнитѣ малки, но непобедимо храбри кораби!

„Летящи“ бѣше пръвъ, следванъ отъ „Смѣли“, „Строги“ и „Дръзки“ — последниятъ въ редицата, комуто бѣ отсждено да стане първенецъ въ историята.

Не мина много време. Вражескитѣ кораби — великански по размѣри и много на брой — познаха мощта на „лъва балкански“ и въ бурнитѣ черноморски води, „Хамидие“ бѣше сразенъ. Съ позорно бѣгство цѣлиятъ турски флотъ напустна боя и изчезна въ невзрачния воденъ просторъ.

Торпедото на „Дръзки“ съ огненъ взривъ написа славната дата 21. ноември, 1912 година, а шепата морски бойци съ громко „ура“ ознаменоваха първата българска победа на море.

И стана чудо: колкото повече времето ни отдалечава отъ нея, толкова блѣскавиятъ подвигъ на българскитѣ моряци по властно завладѣва нашето съзнание, за да благоговѣемъ предъ юначната победа, за да отдадемъ почитъ на храбрцитѣ и да се закълнемъ, че ще следваме тѣхния примѣръ.

Съ огромна мощъ подвигътъ на „Дръзки“ възкрѣсва въ деня на Годинината, който е боенъ празникъ на Морското на Н. Величество училище. Въ този бележитъ день, всепобедниятъ духъ на българщината, който шедствува презъ вѣковетѣ, съ по-буенъ размахъ отъ всѣки другъ пжтъ преобразява сърдцата на младитѣ възпитаници въ стихийнопламтящи свѣтилници.

Съ колко възторгъ и надежди хубавѣе образътъ на млада морска България въ тѣзи избрани мигове!

Празникътъ е съ скромень обликъ, лишенъ е отъ накита на шумнитѣ тържества, но затова пжкъ е съ священодейственъ замисълъ и съ внушително подчъртано сърдечно участие на празнуващитѣ...

Сега, когаго ти говоря за единственото по величие и слава събитие въ живота на родния морякъ, ти, брате българино, кждето и да се намирашъ подъ небето на скжпата Татковина, пожертвувай частица отъ времето си за този Великъ день на нашитѣ моряци: мислено се приобщи къмъ българската военно-мор-

ска слава, сроди се съ хероичния духъ на морскитѣ бойни знамена, които възглавяватъ похода на народа ни къмъ морско преуспѣване. Носителитѣ на тази слава сж издѣнки отъ родния черноземъ, вскърмени съ народностнитѣ устреми на дѣдитѣ ни, белязани съ мъжествената доблестъ на падналитѣ за родъ и честъ нашенци въ миналото и готовитѣ за саможертва въ утрешнитѣ дни преданни синове. Въ вдѣхновения неспокоенъ образъ на морска България ще видишъ себе си, ще видишъ народа си — съ безценнитѣ съкровища на българскитѣ добродѣтели, съ безпредѣлната гореша вѣра въ победното домогване на българщината. Тази слава е твоя слава. Гордѣй се съ нея, както се гордѣешъ, че си българинъ. Честувай я днесъ споредъ достойнството на доказаната заслуга и въ размѣра на чувството на твоето българско народностно достойнство!

Ето стариятъ воинъ капитанъ Д. Добревъ, водачътъ на историческия победоносенъ отрядъ торпедоносци и родоначалникътъ на военно-морското ни възраждане.

Ето възторженитѣ морелюбецъ капитанъ Г. Куповъ, щастливиятъ прославенъ младъ командиръ на корабътъ-сказание „Дръзки“.

И двамата сж скромни, неуморни труженици на морското дѣло. Чрезъ тѣхнитѣ имена и подвигъ българинътъ се представи предъ свѣтовната преценка и, изтрѣгна недвусмисленото признание, че съ безпримѣренъ хероизъмъ той поразява врага, не само въ равното поле и въ усойтѣ на измамнитѣ планини, но и всрѣдъ тъмнобездното царство на бурливото море. Тѣ сж между насъ ведно съ живитѣ свои съучастници. И рѣдка честъ е за сънародниците имъ да посочатъ въ тѣхнитѣ лица извършителитѣ на ноемврийския подвигъ, граничащъ съ безумието.

Ето корабитѣ—ветерани, участници въ първото морско сражение, което украси страницитѣ на най-новата ни история. Дългитѣ години на тѣхното морско странствувание, вмѣсто да ги сломятъ подъ трудно поносимо бreme, изковаха сякашъ непробиваемата броня на несломима здравина, съ която тѣ на вѣрна стража развѣватъ свотѣ святи, неопетнени знамена. Цѣлунете тѣзи светини! Смирено пристжпете и съ любеща ржка докоснете димната тржба на „Дръзки“: една получена рана е почитния белегъ на бойното кръщение, за което вестятъ началнитѣ слова на нашето моряшко евангелие.

Ето малобройнитѣ редици на българския флотъ. Достойни приемни-

ци на наследството отъ 1912 год. Тѣ сж готови за сждбоносенъ скокъ въ правилно разбраната моряшка служба: не само обичъ къмъ морето и пазене на роднитѣ брѣгове, но и борба за властъ надъ стихийното водно царство... Не виждате ли по лицата имъ да грѣе гиздостъта на българския войскарь, познатъ съ вѣковнитѣ борби за отечествено обединение по всичкитѣ кжтове на Старопланинския полуостровъ? Не виждате ли въ този малкъ, но храбъръ флотъ надеждната крепка дѣсница на родния морякъ, въ напрѣгнато трепетно очакване да насочи корабното кърмилото и въ южното топло море, сжщо родно и свидно като родното Черно море?

И! найподиръ, взрете се въ вдѣхновено искрящитѣ очи на просвѣтенитѣ младежи — възпитаници на Морското на Н. Величество училище, за да прочетете неизмѣннитѣ слова на моряшкия дългъ: тѣ свѣтятъ съ силата на едно непоколебимо убеждение, съ клетвената устоячивостъ на една любовъ, съ неугасващия пламъкъ на една вѣчна вѣра...

Така, ти българино, за лишенъ пжтъ ще разберешъ, че на 21 ноември, 1912 година бѣ поставено едно славно начало, като съ победата на „Дръзки“ изгрѣ една пжтеводна звезда, която морска България следва безспиръ день и нщѣ...

Да се поклонимъ предъ безсмъртната паметъ на загиналитѣ. Да изразимъ признателностъ предъ живитѣ. Съ възторгъ да възхвалимъ наследниците на старитѣ бойци, представители на нашата военно-морска слава. Да имъ пожелаемъ съ всепобедния си духъ да одухотворяватъ желѣзнитѣ тѣла на мощни бойни кораби, както тѣхнитѣ предшественици и учители вършиха това на корабитѣ ветерани, малкитѣ стотонни торпедоносци. И съ все по-буенъ устремъ да летятъ презъ утрешнитѣ дни къмъ нови победи въ името на цѣлокупна сухоземна и морска България.

А всички ние, всѣки споредъ сили и възможности, да се приобщимъ къмъ дѣлото на българския морякъ: то се нуждае отъ нашата любовъ, отъ нашата сътрудническа подкрепа.

Така, и само така, дълбокиятъ смисълъ на датата 21. ноември, 1912 година — славно начало на една борба и великъ боенъ заветъ за идващитѣ поколения! — ще надхвърли празничното чествуване, за да стане жизнена родолюбска задача за всички, които мислятъ и работятъ за България...

Крумъ Кънчевъ



# ВЕНФ-МОРСКА ИСТОРИЯ

## ДЕЙСТВИЯТА НА СПОМАГАТЕЛНИЯ КРЪСТОСВАЧЪ „ЗЕЕАДЛЕРЪ“

(Продължение от бр. 146)

Далеч на юг, край югоизточните брѳове на Америка лежат самотни въ океана Фалкландските острови, съставляващи добре уредено и важно упорно сръдище за британските морски сили. Островите сж изложени на постоянно духащитѳ ледени арктически вѳтрове, поради което въ тѳхъ земята е пуста и лишена отъ всѳкакви дървета, прекършени и изкоренени отъ бѳснѳещитѳ бури.

Тия острови били единственитѳ безмълвни свидетели на знаменитата и героична борба на Далекоизточната германска ескадра на адмиралѳ графѳ Шлее, срещу значително превъзхождащитѳ я английски бойни кораби. Дзе и половина години изминали откакѳ водитѳ на океана се сключили надѳ еразенитѳ бронирани германски крѳтосвачи „Шарнхорстѳ“ и „Гнайзенау“ и лекитѳ такива „Лайпцигѳ“ и „Нюрнбергѳ“. Намиращи се далечѳ отъ своята родина героитѳ отъ тия нѳмски кораби достойно защитили честѳта на германското морско орѳжие и славно загинали за своето далечно отечество. Дълбокитѳ и хладни води на обширния океанѳ били тѳхниятѳ моряшки грѳбѳ, отстоящѳ на хиляди мили отъ скѳпата татковина, лишѳнѳ отъ надгробни паметници и цѳвтѳя. Само грамаднитѳ океански вълни били единствената надгробна пѳсенѳ, разнасяща се непрестанно, день и нощѳ

надѳ безкрѳстнитѳ моряшки грѳове.

На хоризонта се появили стожернитѳ върхове на „Зееадлерѳ“, който сѳ добре издути отъ вѳтра платна бързо приближилѳ мѳстото, гдето загинали храбритѳ нѳмски моряци и на хиляди метри подѳ водната повѳрхностѳ лежали останкитѳ отъ потопенитѳ кораби на адмиралѳ графѳ Шлее. Вѳтроходѳтѳ спусналѳ плагната и застаналѳ неподвижно върху лобното мѳсто. Обслужата била строена върху горната палуба, а знамето било спуснато на половина. Огдѳление моряци взели „за почестѳ“ и въ тоя тържественѳ мигѳ единѳ огроменѳ желѳзенѳ крѳстѳ билѳ хвърленѳ въ водата, надѳ моряшкия грѳбѳ. Така „Зееадлерѳ“ отдалѳ заслужена данѳ на достойно загиналитѳ за родината моряци и донесѳлѳ горещата благодарностѳ и поздравитѳ на далечното тѳхно отечество.

Нѳмскиятѳ крѳтосвачѳ наново продължилѳ своето движение на югѳ. Предполагало се, че французскиятѳ вѳтроходѳ „Cambronne“ е пристигналѳ вече въ пристанището на Рио де Жанейро и многобройни неприятелски бойни кораби се впуснали на югѳ въ преследване и унищожение на нѳмския вѳтроходѳ. Ето защо, „Зееадлерѳ“ не трѳбвало да губи време, а възможно побърже да премине покрай носѳ Хорнѳ и навлѳзе въ водитѳ на Тихия океанѳ.

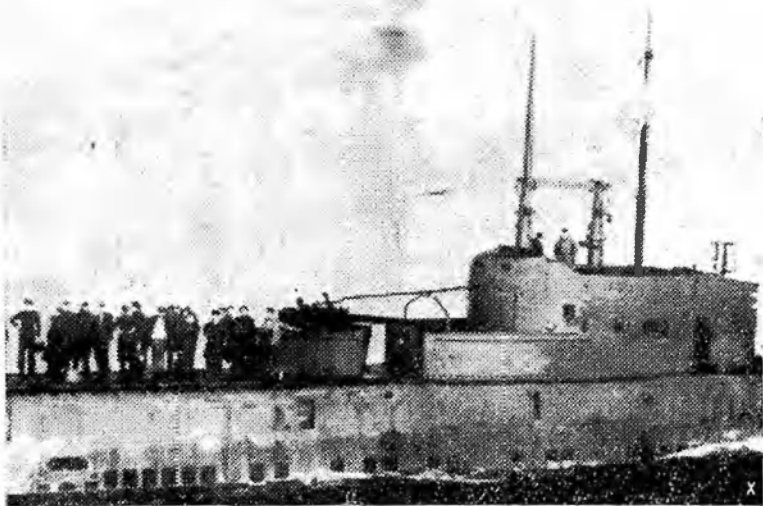
Сега обаче, срещу спом. крѳтосвачѳ се появилѳ новѳ врагѳ: многобройнитѳ и грамадни ледени планини, откъснати отъ южнитѳ полярни области и носени отъ течението по водитѳ на океана. Това наложило нощно време броятѳ на наблюдателитѳ да бжде увеличенѳ, а при термометра да се намира нароченѳ морукѳ, който често да провѳрѳва и установѳва бързото понижаване на температурата, сигуренѳ знакѳ, за приближаването на ледената маса.

Една сутринѳ на хоризонта се появила огромна ледена планина, която бавно се потапяла въ водитѳ на океана, наново се издигала високо надѳ повѳрхностѳта и поклащайки се неравномѳрно въ страни, била носена отъ течението. Надѳ водната повѳрхностѳ се издигала само една седма частѳ отъ ледената планина, чийто подводни размѳри не били известни. Осѳѳтлена отъ слънчевитѳ лѳчи, тая огромна ледена маса издавала различни разнѳобагнени отблѳсъци и поради чудниятѳ си млѳчно-синѳ отѳнѳкѳ, представлявала действително красива и величествена гледка, омайваща наблюдаващитѳ я моряци отъ нѳмския спом. крѳтосвачѳ. Ледената планина, въпрѳки своето великолепие била обходена отдалечѳ, следѳ което „Зееадлерѳ“ приближилѳ къмѳ южниятѳ край на Америка.

\*\*\*

Носѳ Хорнѳ, сграшището на вѳтроходѳтитѳ кораби представлявалѳ гола и обезлюдена скала, непрестанно огласявана отъ бѳсния вой на морскитѳ бури, издигаща се на височина до двеста метра отъ морското равнище.

Често тая осамотѳна скала, стърчаща изѳ морскитѳ дълбочини подобно на огромна пирамида въ ледовития океанѳ, била обвита въ гѳсти мѳгли и ниско надвесени тѳмни облаци. Въ подножието на скалата се срещали топлото екваториално течение сѳ движението на леденитѳ води отъ южнитѳ полярни области, поради което, почти презѳ цѳлата година се образували обилни испарения и бушували неѳбикновенни стихийни бури, придружени отъ поройни дѳждове, градушка и снѳжни виелици. Твърде рѳдко слънцето успѳвало да пробие сѳ своитѳ лѳчи напластѳнитѳ гѳсти облачни маси и



Английски подводникѳ, който поради получѳна повреда билѳ принудѳн да се предаде на германскитѳ сили. Върху стожерѳа на подводника се вижда бѳлото знаме.

хвърляло върху кипящия вследствие непрестанното вълнение океанъ слаба червеникава сватлина.

Така сждо и „Зееадлеръ“, както и всички други кораби опитващи се да преминатъ тая областъ, приближавайки носъ Хорнъ, билъ внезапно посрещнатъ отъ силната буря и трѣбвало въ течение на една седмица, да се бори упорито за своето съществуване.

Силниятъ насрещенъ и студенъ вѣтръ надигалъ грамадни вълни, които съ страшна сила и бѣсенъ ревъ връхлитали върху осамотения, мѣтащъ се подобно на малка трѣсчица нѣмски корабъ, заливали горната му палуба и разчупвайки разни дървени части, помитали при своето оттегляне всичко, което било откътрвано чрезъ тѣхния ударъ.

Намиращи се до кръста въ ледената вода, моряцитѣ, препасани съ предпазителни вжжета, съ мъжа се задържали по своитѣ мѣста, полагайки върховни усилия за да се справятъ и устоятъ на бѣснѣщата буря. Стихийниятъ вѣтръ разкъсвалъ платната, късове отъ които се вѣли произволно въ всички страни.

Изложени на непрестанна опасностъ, моряцитѣ смѣло и пѣргаво се изкачвали по клатещитѣ се заедно съ кораба стожери и съ върховни усилия сполучвали да замѣнятъ разкъсанитѣ платна съ нови или изкърпени такива, обаче и последнитѣ, отъ непрекъснатото действие на вѣтра постепенно се разкъсвали и заприличвали на дрипи, които плющали отъ силниятъ напоръ на бурята. Поради това, корабътъ значително намалилъ своята скоростъ. Настѣпвало време, когато той почти се застоявалъ на едно мѣсто, безъ да бжде въ състояние да измине въ продължение на много часове нѣколко десетки метра, а по-нѣкога, поради насрещния вѣтръ и силно течение, „Зееадлеръ“ за кратко време билъ отнасянъ обратно по изминатия презъ ледонощието пѣтъ.

Тукъ, при носъ Хорнъ, около южната крайнина на Америка, откъснатитѣ дѣлечъ отъ своята родина нѣмски моряци съ чудна издържливостъ, самообладание, смѣлостъ и сръчностъ устоявали въ непосилната борба съ природнитѣ стихии и поради притежанието на моряшкитѣ добродетели и своята настойчивостъ, упоритостъ и победенъ устремъ, успѣли да преодолеятъ многобройнитѣ препятствия, съ които природата съ щедра ръка осейвала трудниятъ и опасенъ пѣтъ на осамотения вѣтроходъ презъ океана.

Най-подиръ областта около носъ Хорнъ била благополучно премината. Бурята намалила своята сила. Само грамаднитѣ вълни продължавали още да нанасятъ своитѣ непрестанни удари върху кораба, който на-

влѣзалъ въ водитѣ на Тихия океанъ и ускорилъ своето движение.

„Зееадлеръ“ наподобявалъ корабъ, който се завръща отъ ожесточено морско сражение. Моряцитѣ веднага пристѣпили къмъ поставянето всичко въ редъ и поправяне нанесениотъ бурята щети.

Мрачното време постепенно се изяснило. Тъмнитѣ буреносни облаци се разрешили и слънчевитѣ лъчи наново блѣснали надъ надигнатата отъ вълнението морска ширь.

Наблюдателитѣ, които неотлъчно се намирали по своитѣ мѣста, внимателно оглеждали на всички страни хоризонта. Неочаквано, въ дѣсно и задъ „Зееадлеръ“ въ далечината били забелязани очертанията на воененъ корабъ, който ималъ еднаква посока на движение съ нѣмския кръстосвачъ. За всички било ясно, че забелязаниятъ корабъ билъ английски воененъ, впусналъ се въ търсене и преследване на „Зееадлеръ“. Последниятъ не би могълъ втори пѣтъ да изиграе своя противникъ, чрезъ наподобяване, че е неутраленъ норвежски корабъ свободно плуващъ въ океана. Затова той потърсилъ единственото спасение въ бѣгството.

За целта спомагателния кръстосвачъ веднага промѣнилъ посоката на движение къмъ югъ. Моряцитѣ се изкачили върху стожеритѣ и на прѣчницитѣ, бързо и сръчно опънали всички възможни платна, за да се създаде по голѣма площъ за действието на вѣтра. Моторътъ заработилъ съ пълната си мощностъ.

Вѣтрътъ опъналъ всички платна, стожеритѣ запрашяли, а страничитѣ крепила се натѣгнали до скъсване. „Зееадлеръ“ се понесълъ съ възможната пълна скоростъ къмъ южнитѣ ледовити морета. Скоро той билъ обвитъ въ настѣпващата сдрачевина и се изгубилъ отъ погледитѣ на противника. Нѣмскиятъ корабъ сполучилъ да отбѣгне срещата съ врага и наново билъ спасенъ отъ загиване.

На следниятъ день заранъта „Зееадлеръ“ отново промѣнилъ посоката на движение на северъ въ Тихия океанъ, оставайки своя противникъ напусто да го търси около носъ Хорнъ и да води борба съ бушуващата буря и вълнение.

Разпѣрвайки широко своитѣ платна, надувани отъ благоприятния попѣтенъ вѣтръ, нѣмскиятъ корабъ се насочилъ къмъ екватора, гдето се кръстосвали морскитѣ корабни пѣтища между Америка и Австралия.

Вълнението значително намалило своята сила. Корабътъ бавно се поклащалъ отъ широкитѣ вълни и безпрепятствено следвалъ своя пѣтъ къмъ топлитѣ води на океана. Обслужката излѣзла на горната палуба и самодоволно се препичала на слън-

це. Следъ толкова прекарани преждия и несгоди и следъ сковаващиятъ студъ и мокротата на ледовититѣ южни бури, моряцитѣ блаженно се радвали на животворнитѣ слънчеви лъчи. Всички следи отъ бурята и вълнението били отстранени и корабътъ, почистенъ и лѣснатъ, освѣтенъ отъ ясното слънце, наново получилъ прежниятъ си видъ.

Въ, продължение на много дни на хоризонта не се забелязвалъ никакъвъ корабъ. Самотенъ, откъснатъ отъ останалиятъ свѣтъ, корабътъ следвалъ своятъ пѣтъ презъ обширния океанъ. Единствено чрезъ приемателната си радиостанция, „Зееадлеръ“ се свързвалъ отъ време на време съ далечната суша и получавалъ различни новини и английски радиосъобщения.

Намиращиятъ се на постъ въ радиоприемната стая радиотелеграфистъ между другитѣ радиосъобщения заловилъ и следната новина, оповестена въ цѣлия свѣтъ:

„Нѣмскиятъ спомагателенъ кръстосвачъ „Зееадлеръ“ билъ потопенъ въ южната частъ на Атлантически океанъ. Съ развѣто знаме, корабътъ изчезналъ въ дълбочинитѣ на океана. Командирътъ и частъ отъ обслужката били пленени и се намирали на пѣтъ за Монтевидео“.

Тая невѣрна новина предизвикала смѣхъ и шеги всрѣдъ обслужката на нѣмскиятъ кръстосвачъ, който здравъ и читавъ, продължавалъ да съществува и спокойно плавалъ по водитѣ на Тихия океанъ.

Причината за разпространението на тая новина била ясна. Поради изчезването на множеството потопени отъ „Зееадлеръ“ търговски кораби и сведенията, дадени отъ пристигналитѣ въ Монтевидео тѣхни облуги, последвало въздържане и корабоплователнитѣ сдружения не се решавали да отправятъ своитѣ кораби въ открито море, за да не бждатъ срещнати и потопени отъ „пиратския“ корабъ. Затова се наложило умишленото съобщение, че „Зееадлеръ“ билъ потопенъ, опасността отстранена и корабоплаването било наново свободно.

Командирътъ отъ нѣмскиятъ корабъ рѣшилъ да отплати на англичанитѣ съ сждата мѣрка, като далъ за това съответнитѣ нареждания на радиотелеграфиста. Непосрѣдствено следъ това, радиостанцията на „Зееадлеръ“ заработила тревожно и въ въздушното пространство се понесли следнитѣ радиознаци:

“SOS — SOS — германски подводникъ!!... SOS — SOS — германски подводникъ!!...“

(Следва)

Отъ нѣмски: Куюджуклиевъ



# МОРСКИ ВЕСТИ

## Корабостроителниц. на Франция

Франция притежава четири огромни държавни корабостроителници, намиращи се въ пристанищата на Шербургъ, Брестъ, Лориенъ и Тулонъ, които сж предназначени за построяката само на военни кораби. Дветъ корабостроителници въ Шербургъ и Тулонъ, следъ Свѣтовната война били предназначени изключително за построяката на подводници. Най-голъма отъ държавнитъ корабостроителници е тая въ Брестъ. Въ последната билъ построенъ линейниятъ корабъ „Дюнкеркъ“ притежаващъ водоизмѣстване 26,500 тона. Корабостроителницата въ Лориенъ е строила предимно кръстосвачи и флотиловодачи.

Освенъ четиритѣхъ държавни корабостроителници, Франция притежава други 15 частни такива, намиращи се въ пристанищата на Дюнكيرхенъ, Хавъръ, Сантъ Назаръ, Нантъ, Бордо, Марсилия и две други около Тулонъ.

Най-голъмата частна французска корабостроителница е Шантиеръ въ Сантъ Назаръ, въ която били построени голѣмитѣ презокеански кораби „Нормандия“ и „Пастъоръ“ и линейниятъ корабъ „Страсбургъ“. Втората по голѣмина частна корабостроителница, Шантиеръ дьо-ла Лоаръ се намира сжщо въ Сантъ Назаръ. Въ тия две корабостроителници били заложени въ построяката два голѣми линейни кораба съ водоизмѣстване по 35,000 тона.

Съобразно голѣмината на Франция и обширността на нейнитѣ колониални владения, изискваши наличието на достатъченъ брой пре-

возни кораби, за извършване на търговскитѣ съобщения и военни единици, за защитата на интереситѣ и границитѣ, сжществувашитѣ държавни и частни корабостроителници се оказаха съвършено недостатъчни. Въ техническо отношение, французскитѣ корабостроителници се считатъ за много добри, за което свидетелствуватъ добритѣ корабостроителни постижения, каквито сж презокеанскитѣ кораби „Нормандия“ и „Пастъоръ“, линейнитѣ кораби „Дюнкеркъ“ и „Страсбургъ“ и множество кръстосвачи и изстрѣбители, развиващи твърде голѣма скоростъ и притежаващи добри мореходни качества.

## Загубитѣ на гръцкия търг. флотъ

Съгласно сведенията помѣстени въ чуждестранния печатъ се установява, че презъ юни 1940 год. били потопени 14 гръцки търговски кораба съ общо водоизмѣстване 61,665 бр. р. тона. Презъ юли с. г. Гърция загубила други 9 търговски кораба съ обща водоизмѣстимостъ 33,544 бр. р. тона. Отъ началото на настоящата война гръцкия търговски флотъ загубилъ всичко 46 кораба съ общо водоизмѣстване 201,346 бр. р. тона, съставляващи около 15% отъ общия тонажъ на гръцкитѣ търговски кораби.

По отношение загубитѣ на търговски кораби принадлежащи на неутралнитѣ държави, Гърция държи първо мѣсто. Въпрѣки това обаче, за забелязване е, че гръцкитѣ корабоплавателни сдружения, прѣко или коствено продължаватъ да държатъ своитѣ търговски кораби на разположение на Англия

## Голѣмитѣ печалби отъ американскитѣ корабни продажби

Съгласно последнитѣ америкнски корабоплавателни сведения се установява, че Америка продала на воюващитѣ и др. държави 90 стари търговски кораба съ общо водоизмѣстване 364,000 тона, отъ които 119,000 тона на Англия и Франция.

При продажбата на корабитѣ на Англия и Франция, корабоприетѣжитѣ искали неимоверно висски цени. Поради голѣмата и належаща нужда отъ притежанието на търговски кораби, Англия и Франция били принудени да заплашатъ за всѣки тонъ отъ старитѣ изостѣвени, и почти рѣждѣсали кораби по 35 до 50 долара, докато продажната стойностъ на всѣки тонъ подобни кораби преди започването на настоящата война, била 5 до 6 долара. Следователно, продажната цена на старитѣ кораби била псвишена съ около 850%.

Поради голѣмото търсене на кораби и прѣкомѣрното повишение при продажбата, на тѣхнитѣ цени, американскитѣ корабоприетѣжители получили твърде значителни печалби, улесняващи построяката на нови, съвременни и многобройни търговски кораби, увеличаващи американския търговски флотъ и предназначени за подпомагане като спомогателни кораби, на американскитѣ бойни ескадри

## Загубитѣ на французското търговско корабоплаване

Съ загубването на голѣмия презокеански пѣтнически корабъ „Шамплень“, притежаващъ водоизмѣстване 28,124 бр. р. тона, който се натъкналъ на заградна мина и потъналъ предъ пристанището на Ла Рошелъ, французското търговско корабоплаване понесло нови и твърде тежки загуби. Презокеанското корабоплавателно сдружение, чието притежание билъ потопениятъ корабъ, въ последнитѣ години загубило още и корабитѣ „Лафайетъ“ (25,178 бр. р. т.) и „Парижъ“ 34,569 бр. р. т.), като корабътъ „Илъ дьо Франсъ“, притежаващъ водоизмѣстване 43,450 бр. р. т. билъ задържанъ и присвоенъ отъ англичанитѣ. Най-голъмиятъ корабъ на това сдружение, „Нормандия“ съ водоизмѣстване 83,423 бр. р. т., поради голѣмитѣ такси за престояването му въ пристанището на Нью-Йоркъ, билъ закотвенъ и корабоплавателното сдружение се принудило да преустанови своята дейностъ.



Германски миночистачи въ пълна скоростъ  
Миночистачитѣ сж замаскирани съ боядисване на стенитѣ въ защитенъ цвѣтъ

## ДЕЙСТВИЯТА НА МОРЕ, ПРЕЗЪ МЕСЕЦЪ АВГУСТЪ Н. Г.

**1 август:** Въ бюлетина на италианското главно командване се съобщава, че на 28 юли билъ потопенъ въ Сръдиземно море английския изстрѣбителъ „Delight“.

**2 август:** Следъ морското сражение въ южната частъ на Атлантическия океанъ между английски и германски спомагателни кръстосвачи, английскиятъ спомагателенъ кръстосвачъ „Алкантара“ получилъ тежки повреди и пристигналъ въ Рио де Жанейро. Нѣмскиятъ корабъ продължилъ своите действия въ океана.

Италианскиятъ изстрѣбителъ „Бивалди“ потопилъ английския подводникъ „Oswald“, притежаващъ водоизмѣстване 1,500 тона.

**5 август:** Завърналъ се нѣмски подводникъ съобщилъ, че потопилъ 7 въоръжени кораба съ общо водоизмѣстване 56,118 бр. р. тона. Презъ време на всичките си бойни плавания тоя подводникъ потопилъ общо 117,367 бр. р. тона, между които и английския изстрѣбителъ „Daring“.

Сжиятъ день германските бомбардировачи потопили неприятелски кораби съ водоизмѣстване 16,000 бр. р. тона.

**5 август:** Германски бомбардировачи потопили въ канала Санъ Джорджъ единъ търговски корабъ.

**6 август:** Главното германско командване дава следнитъ сведения относно потопенитъ неприятелски кораби:

До 8 юли 1940 г. били потопени общо 4,300,000 бр. р. тона кораби. Следъ 9 юли до края на сжия месецъ били потопени отъ действията на подводниците 344,174 бр. р. т.; отъ надводнитъ гврмански морски сили — 98,500 тона и отъ въздушнитъ такива: военни кораби съ водоизмѣстване 21,650 тона и търговски — 215,000 бр. р. тона. Отъ действията на нѣмските бомбардировачи били засѣгнати и тежко повредени 32,000 тона военни и 328,000 бр. р. тона търговски кораби. Всичко презъ месецъ юли били потопени неприятелски кораби съ общо водоизмѣстване 878,674 бр. р. тона. Въ сравнение съ 1917 год. която се считала за рекордна по отношение на потопенитъ вражески кораби, общото водоизмѣстване на унищоженитъ презъ юли 1940 г. неприятелски кораби надвишава това презъ юли въ миналата война съ 38,000 тона.

Отъ началото на настоящата война до 31 юли н. г. били потопени отъ действията на морските сили 3,725,547 бр. р. тона, отъ атакитъ на

въздушнитъ сили 1,261,313 бр. р. тона или общо 4,986,860 бр. р. т., които представляватъ 25% отъ общиятъ тонажъ на английскитъ търговски кораби.

**8 август:** Германски надводни морски сили потопили кораби съ общо водоизмѣстване 30,000 бр. р. тона.

Презъ нощта на 7 срещу 8 августъ една флотилия торпедни лодки атакувала успѣшно корабитъ отъ единъ английски керванъ и потопила единъ корабъ за превозъ на течни горива съ водоизмѣстване 8,000 тона, и два други търговски кораба съ водоизмѣстване 4,000 и 5,000 бр. р. тона.

Единъ нѣмски подводникъ съобщилъ за потопяването на 16,000 бр. р. тона неприятелски кораби. Отъ действията на въздушнитъ сили срещу английски керванъ били потопени 55,000 тона кораби. Презъ де-на били потопени английски кораби съ общо водоизмѣстване 88,000 бр. р. тона.

**10 август:** Нѣмски подводникъ съобщилъ за потопяването на търговски кораби съ общо водоизмѣстване 8,700 бр. р. тона.

**13 август:** Германски подводникъ съобщилъ за потопяването на неприятелски кораби съ общо водоизмѣстване 41,611 бр. р. тона.

**15 август:** Единъ нѣмски подводникъ потопилъ въ Атлантически океанъ, английския спомагателенъ кръстосвачъ „Трансилвания“, притежаващъ водоизмѣстване 17,000 бр. р. тона.

**16 август:** При островъ Тинссъ билъ потопенъ отъ неизвестенъ подводникъ, гръцкиятъ кръстосвачъ „Хелли“.

Нѣмски подводници потопили 25,700 бр. р. т. кораби движещи се въ охраняванъ керванъ.

**17 август:** Германски подводници потопили 5 търговски кораба съ общо водоизмѣстване 18,756 бр. р. т.

**18 август:** Германия обявила пълната блокада на Англия. Всѣки корабъ, опитващъ се да приближи пристанищата на Британската империя билъ подложенъ на унищожение отъ заграднитъ мини, действията на подводниците и въздушнитъ сили.

Завърналъ се германски подводникъ съобщилъ за потопяването на 32,000 бр. р. тона неприятелски кораби.

**19 август:** Пристанището Бербера, а съ него и цѣла английска Сомалия били завзети отъ италианскитъ войски. Английскитъ войскови части сполучили да се натоварятъ на превозни кораби и се оттеглили.

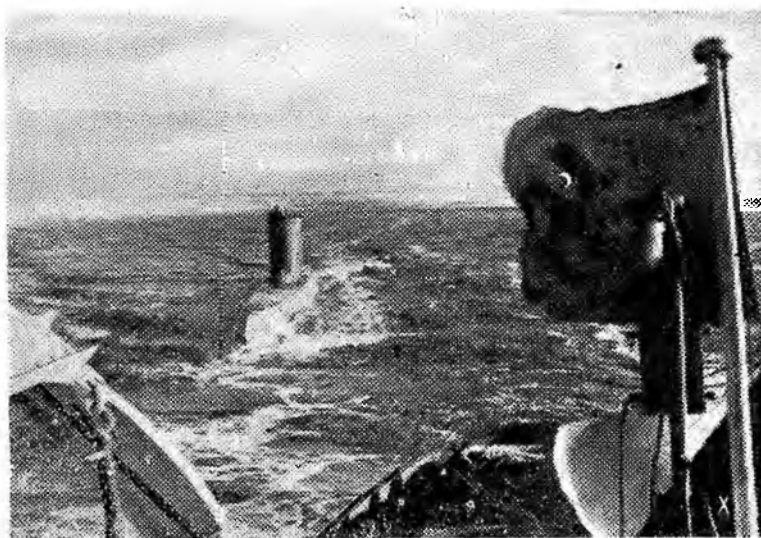
**20 август:** Германски подводникъ потопилъ кораби съ водоизмѣстване 19,958 бр. р. тона.

**22 август:** Въ източната частъ на Сръдиземно море единъ италиански торпедоносецъ потопилъ английски подводникъ.

**24 август:** Нѣмски надводни сили потопили единъ английски търговски корабъ съ водоизмѣстване 8,706 бр. р. тона, натоваренъ съ чисто масло.

Презъ последната седмица германски подводници потопили неприятелски кораби съ общо водоизмѣстване около 100,000 бр. р. т.

**25 август:** Германски подводникъ потопилъ кораби съ водоизмѣстване 7,000 бр. р. тона и единъ неприятелски изстрѣбителъ.



На 27 септември н. г. се навършиха петъ години отъ създаването на новото нѣмско подводно оржие. Снимката представлява германски подводникъ, който се насочва за действие срещу Англия.

# МОРСКИ РИБОЛОВЪ

## Новъ риболовенъ корабъ

Корабостроителницата Дешимагъ въ Германия е завършила постройката на новъ риболовенъ корабъ, предназначенъ за риболовното сдружение Кьоленбергъ въ Везермюнде. Корабътъ, който притежава дължина 63 метра и съоръжения за преработване на рибата и нейните остатъци, се счита за най-големия германски риболовенъ корабъ. Снабденъ е съ необходимите машини за направата на рибено брашно и притежава съответните помъщения за побирание на 200 тона пръсна риба. Корабътъ е въ състояние да преработва дневно до 25 тона рибни остатъци и дребна риба, уловена въ голъми количества около островитъ край бръговетъ на Мурманскъ.

Съоръжението за направата на рибено брашно се състои отъ една преса и сушилна, намиращи се между огнярното отдѣление и запасното такова за помъстване на рибата. Както пресата, така и другитъ съоръжения се привеждатъ въ движение отъ една парна машина съ мощностъ 25 конски сили, която получава необходимата ѝ пара отъ общия паренъ котелъ въ огнярното отдѣление.

Готовото рибено брашно, посрѣдствомъ разпредѣлителя и нарочния проводъ отъ малки-кофички автоматично се раздѣля на две половини и отвежда въ намиращитъ се отъ дветъ страни на кораба нарочни отдѣления.

Съоръжението за направата на рибено брашно е свързано съ машинитъ за получаването на рибнитъ мазнини, които се добиватъ чрезъ стопяване на остатъцитъ при изработването на рибеното брашно, така и на хрилетъ и вътрешноститъ на почистенитъ риби.

И двата вида машини сж построени отъ прочутата фабрика на Шлоттерхозе въ Везермюнде, която е снабдила и нѣколко руски риболовни кораби, построени въ Германия.

— Презъ 1933 год. количеството на уловената отъ германскитъ риболовци риба възлизало на 387,000 тона. Следъ петгодишното разрастване на риболовството въ Германия съгласно изработения планъ, това количество нарастнало на 718,300 тона, а презъ миналата година общиятъ годишенъ уловъ на рибата се приближилъ до единъ милионъ тона.

## Улесняване ловитбата на Китове.

Не само Германия, чиято нужда отъ тлъстини и масла е голъма, но редица други държави, въ последно време сж отдали голъмо значение на китоловството, защото известно е, че на убития китъ се използва всичко: неговата тлъстина, кости и пр. Тая необходимостъ естествено, наложила усъвършенствуването и модернизиранието на китоловството чрезъ постройката на голъмитъ кораби-майки, които придружаватъ китоловнитъ корабчета и на които се намиратъ множество моряци и работници, принудени често пжти да преживяватъ месеци, докато преработятъ и последния килограмъ тлъстини.

Доскоро китоловството срещаше голъма трудностъ, най-вече поради липсата на надеждно съобщително сръдство между китоловнитъ корабчета и придружаващитъ ги кораби-майки, които прибиратъ убититъ китове. Съвременната обаче радиотехника успѣ да преодолѣе тази прѣчка чрезъ изнамирането на нарочни радио устройства, посрѣдствомъ които се постигна възможността за установяване постоянна и надеждна връзка между китоловцитъ, корабитъ-майки и убития китъ.

Както при всѣки ловъ, така и при китоловството ловцитъ се осланятъ на щастието, каго умъртвяватъ срещнатитъ китове посрѣдствомъ оржидия. Въ гигантското тѣло на убития китъ, предварително изпълнено съ въздухъ, се забива желъзенъ пъртъ съ знамето на китоловцитъ. Корабътъ-майка има задачата да намѣри убититъ китове, люшкащи се по океанскитъ вълни. Естествено, че загубата на всѣки китъ е твърде чувствителна за китоловцитъ, тъй като полученитъ отъ преработката му материали възлизатъ сръдно на 200,000 лева. Ето защо постиженията на радиотехниката подпомогнаха тая загуба да бжде почти невъзможна.

По плановетъ на Хайнрихъ Олзенъ, норвежки китоловецъ, строителницата Телефонкенъ изработи нароченъ радиопредавателъ, който твърде успѣшно се използва въ китоловството. Както се съобщи, китоловцитъ забиватъ въ тѣлото на всѣки убитъ китъ желъзенъ пъртъ съ опознателно знаме. Тоя именно пъртъ служи за антена на малкия радиопредавателъ съ механизъмъ подхранванъ съ електрическа сила отъ една суха батерия, произвежда-

ща електрически токъ въ продължение на 36 часа. Предавателътъ е така устроенъ, щото на всѣка минута да дава по единъ опредѣленъ радиосигналъ, показващъ мѣстонахождението на убития китъ и служащъ за напжтстване на кораба-майка, който чрезъ своята радиостанция залавя радиосигналитъ и намира умъртвеното животно, което прибира върху своята палуба.

— Въ Испанската корабостроителница Конструктора Новаль-Билбао се намиратъ въ усиленна постройка три голъми риболовни кораба, предназначени за риболовствуване въ открито море около Исландия и Нойфудландъ. Корабитъ притежаватъ хладилници пригодени за складиране на голъми количества риба.

— За да се има ясна представа относно голъмината на китоветъ, които ежегодно китоловцитъ убиватъ въ голъми количества и преработватъ въ разни продукти, достатъчно е да се знае, че единъ обикновенъ китъ съ тежина отъ 100,000 кгр. се равнява на 25 слона или на 150 добре охранени вола.

— Въ 1925 год. на всѣки нѣмски гражданинъ се падало за употреба като храна по 8 кгр. риба а презъ 1938 год. тя нарастнала на 13 кгр.

Въ Англия и Норвегия на всѣки човѣкъ отъ населението се пада като храна по 22—29 кгр., а въ Япония — 50 кгр. риба.

## Риболовството въ Югославия презъ 1938 год.

Относно риболовството въ Югославия презъ миналата 1939 г. липсватъ съответнитъ положителни данни.

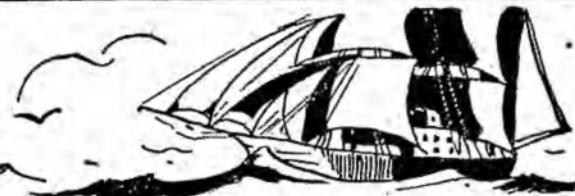
Споредъ сжществувашитъ статистически сведения, презъ 1938 год. югославянскитъ риболовни моторни кораби били увеличени съ 32 единици.

Риболовното сдружение въ Сплитъ притежавало 119 моторни риболовни кораба; Шибенигското и Дубровникското сдружения разполагали съ по 50 и сдружението въ Сушакъ съ 47 кораба.

Общото количество на уловената презъ 1938 год. риба възлизало на 8,015,682 кгр. на стойностъ 39,106,670 динара срещу 7,189,138 кгр. и 34,892,400 динара презъ 1937 год. Отъ това количество уловена риба 3,757,980 кгр. била сардела.

За вътрешна употреба, като храна на населението били използвани 6,206,912 кгр. отъ уловената риба, а 1,017,854 кгр. били изнесени на чуждитъ пазари.

# МОРСКА ЛИТЕРАТУРА



## ЖЕЛАЯ ДА СТАНА АДМИРАЛЪ

Подъ тоя надсловъ въ руското списание „Морски сборникъ“, кн. 8 е помѣстенъ разказъ отъ книгата на П. В. Деррикъ, „Кралскиятъ флотъ“ (изъ записникъ на единъ английски морякъ).

До отпечатването на тая книга, сведенията за живота на моряците отъ английския кралски флотъ били ревниво пазени въ неизвестност за широкитъ народни маси. Естествено, че не било въ интереса на главното английско държавно ръководство да бждатъ отбелязани и доведени до знанието на всички слабитъ страни на единъ отъ най-важнитъ стълбове, на които се крени величието и могъществото на Британската империя. Английскиятъ кралски флотъ трѣбвало да бжде представенъ предъ лицето на свѣта като непобедимъ, притежаващъ неоспоримо могъщество и непаднатото вътрешно спеление воененъ организъмъ. Поради това, въ английската литература сж преобладавали трудовете, умислено рисуващи прекрасни картини изъ живота на моряците отъ британския воененъ флотъ.

Появилитъ се различни романи и повести, всѣкога били изпълнени съ романтичнитъ описания на обширнитъ морета и океани, вълшебни презморски страни и твърде привлкателната морска служба. Въ тѣхъ не е билъ изложенъ съ достатъчна вѣрностъ действителниятъ и суровъ моряшки животъ.

Въ книгата на П. В. Деррикъ за пръвъ пѣтъ сж изложени истинскитъ и характерни подробности относно живота на английскитъ моряци. Въ следващитъ страници ще бжде отбелязанъ единъ отъ разказитъ на автора подъ заглавие „Желая да стана адмиралъ“.

Ако повечето отъ младежитъ желаятъ следъ израстването си да наченатъ различнитъ сухопѣтни поприща и станатъ инженери, лѣкари, писатели, шофьори и пр. то азъ, откакто съмъ започналъ да мечтая, твърдо съмъ решилъ, да бжда морякъ. Еднообразното и утекчително „сухопѣтно“ учение при започване на училището и следващитъ години на наложително зазубряне безкрайнитъ граматически правила и пр., разпалиха още повече въ младата ми душа стремежътъ къмъ волния и просторенъ животъ на моряка.

Четенитъ съ голѣмо внимание книги, разкриваха предъ менъ загадъчния и многообразенъ животъ на хората въ разнитъ кѣтища на свѣта, които можехъ да видя и наблюдавамъ съ очи, само ако бжда морякъ.

Оповестенитъ многократно чрезъ радиото, прожектиранитъ въ кината и напечатанитъ въ книгитъ, списанията и вестницитъ обявления имаха следното съдържание: „Приематъ се младежи на възраст 15½ до 16¾ години, желаючи да постѣпятъ доброволно на служба въ флота като палубни моряци, кърмичии и радиотелеграфисти. Приетитъ младежи получаватъ добра заплата, добра и обилна храна, намиратъ презъ време на своята служба приятна и задушевна другарска срѣда, като иматъ пълната възможностъ да обхождатъ съ корабитъ земитъ и пристанищата по цѣлия свѣтъ и прослужатъ до пенсия. Разрешение за женитба се дава следъ двадесетъ и петата година.“

Нарочно назначенитъ за приемане на младежитъ морски офицери, всѣкога сж готови да дадѣтъ лично на желающитъ подробни и изчерпателни сведения за службата въ кралския флотъ.

Всѣко обявление завършваше съ следния изразъ, напечатанъ съ едри и тѣсти букви: „Постѣпете въ флота, за да видите свѣта!“

Съ какво нетърпение очаквахъ да навърша годинитъ и достигна възрастта, даваща право за постѣпване на служба въ флота. Найподиръ това дълго очаквано време настѣпи и азъ се явихъ въ близкото приемателно срѣдище, за освидетелстване и на медицински прегледъ.

— „Кашлете! Още веднѣжъ, но моля, не въ лицето ми. Сега седнете!“

Предпазливо седнахъ на посочения ми столъ. Медицинскиятъ прегледъ и първата частъ отъ различнитъ изпитания бѣха извършени неочаквано бързо. Мислено си задавахъ въпросътъ, кога найподиръ ще е възможно да бжда изпратенъ въ Лондонъ—адмиралтейството?

— „Но млади момко! Необходимо е само да се разпишешъ върху това, отговори офицерътъ за приемането на доброволци, като ми поднесе листъ хартия.“

— „Подготвителното обучение като младъ морякъ не влиза въ предвидения срокъ на доброволната служба. Първитъ 12 години начеватъ отъ осемнадесетъ годишната възраст. Вториятъ служебенъ срокъ възлиза на 10 години, така щото общото задължително време на службата въ кралския флотъ е 22 години. За какъвъ срокъ на служба

желаете да бждете записанъ?“

Тоя въпросъ не ме застави ни най-малко да размисля. На всѣки, мечтаещъ за своето бждеще младежъ, срокътъ отъ 22 години не бѣше дълъгъ, особено когато числото на годинитъ се произнасяше бързо. Затова азъ отговорихъ:

— „Запишете ме за цѣлия срокъ отъ 22 години.“

— „Много сте бързъ, синко. Ако службата Ви се хареса, за втория срокъ отъ 10 години може да се запишете въ послѣствие.“

— „Да ми се хареса? Нима е възможно службата въ флота нѣкому да не хареса?“

— „Така, синко. Тогава подпишете се ето, тукъ. Сега всичко е въ редъ, Петеръ Деррикъ. Поздравлявамъ Ви като морякъ въ британския кралски флотъ“, каза офицера съ малко официаленъ тонъ, следъ което, усмихвайки се ласкаво, добави: „А сега, момко, елате да обядваме.“

Не чувствахъ гладъ, но бѣхъ заставенъ да последвамъ офицера презъ единъ дълъгъ коридоръ, въ широката трапезария. Следъ казармения видъ на приемателното срѣдище, широката стая ми се видя приятна и уютна. Върху столъ, по срѣдата на стаята седеше жена на възраст около четиридесетъ години и работеше върху нѣкаква домашна шивица. Съ влизането ни, тя се изправи и ме помоли да седна на посочения столъ. Указа се, че това е жената на офицера. Намирайки се неочаквано въ непозната срѣда, азъ бѣхъ смутенъ и упорито мълчахъ. Жената наруши това мълчание.

— „И така, млади момко, Вие постѣпихте вече въ флота. Вие навѣрно, желаете да станете адмиралъ“, добави тя полушеговито и усмихвайки се, сама си отговори: „Презъ нашия домъ всѣки месецъ преминаватъ стотици младежи като Васъ, и всички желаятъ да станатъ адмирали.“

Следъ завършването на обѣда азъ бѣхъ освободенъ и преминахъ презъ различнитъ улици на града, потъналъ въ размисълъ и отдаденъ напълно на мечтания, които рисуваха въ моето въображение вълшебни китайски изгледи, будийски храмове, турски сараи, глиненитъ хижи на туземцитъ въ Западна Индия... всичко, което имахъ възможността вече да видя съ собствени си очи.

(Следва)

Огъ руски: Куюджуклиевъ

# 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. Пристанищни транспортни  
уредби, инсталации и машини.

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

Котли, водни и парни турбини и парни машини.

**Всички видове желѣзни конструкции.**

Въздухоопрѣснителни инсталации и хладилни инсталации.