

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЪ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.



МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

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

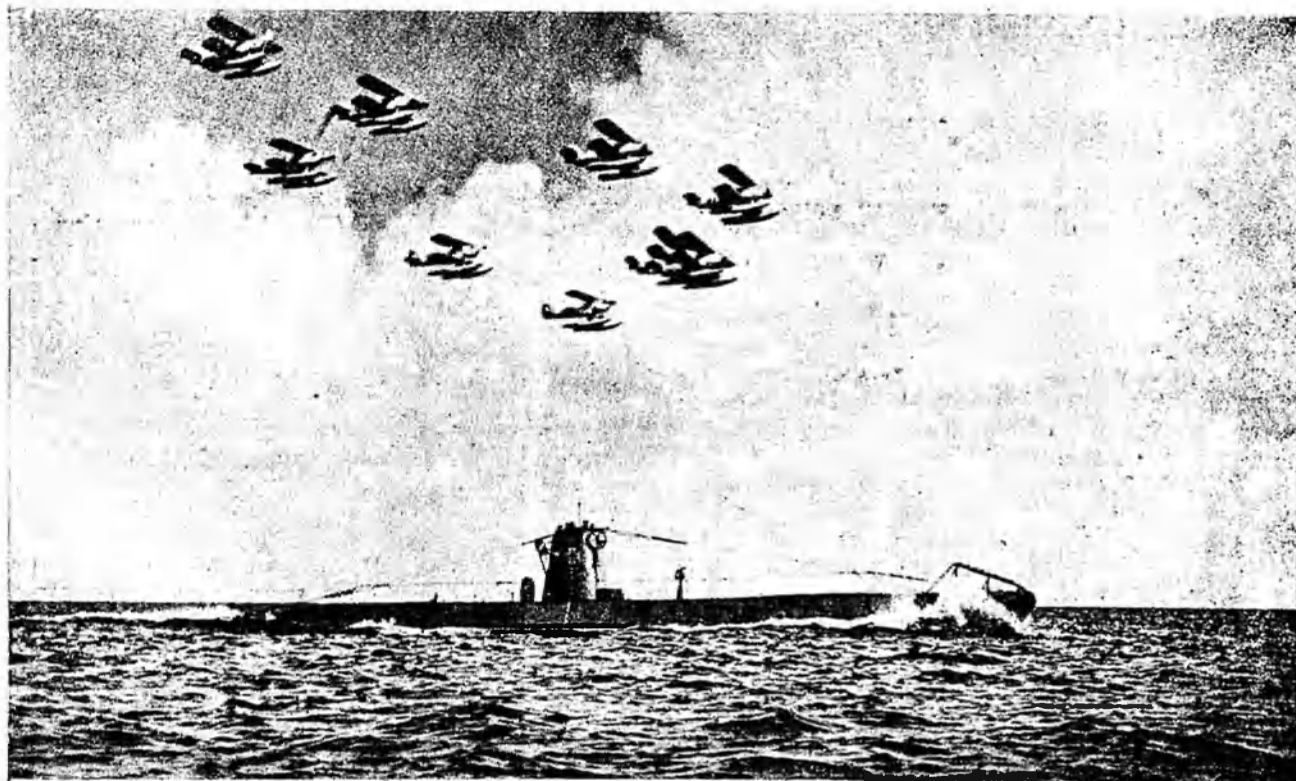
ДВУСЕМИЧНИКЪ ЗА МОРИКА ПРОКРЕТА И ОБНОВА
ДЪКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Година VII.

Варна 1. февруари 1941 год.

Брой 152.

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



НАПРЕДЪ, СРЕЩУ ВРАГА.



— През нощта на 18 януари 1917 год. германският спомагателен кръстосвач „Волф“ се появил предъ пристанището на Капшадъ, въ южния край на Африка. Пристанищните фарове продължавали да свѣтятъ и улеснявали работата на кръстосвача, който презъ равни промеждутъци време успѣлъ незабелязано да постави редица заградни мини, възпрепятстващи безопасния пътъ на всички кораби напращаващи се къмъ европейскитъ пристанища.

Следъ два дена подобна минна преграда била поставена до носъ Иглени, гдето се кръстосвали многобройните морски пѣтища.

— На 18 януари 1918 год. австро-унгарският подводникъ „УБ 66“ билъ атакуванъ въ Бѣло море отъ неприятелски надводни кораби и потъналъ отъ взрива на нѣколко водни бомби.

— На 20 януари 1918 год. германският кръстосвачъ „Бреслау“, на служба въ турския флотъ, навлѣзалъ въ поставеното отъ английскитъ кораби минно заграждане до островъ Кефало и въ продължение на 34 минути се ударилъ въ петъ мини. Отъ взриваването на последните кръстосвачътъ получилъ тежки повреди и бързо потъналъ. „Бреслау“ билъ построенъ въ 1911 год. и притежавалъ водоизмѣстване 4,500 тона, скоростъ 28.3 мили и билъ въоръженъ съ десетъ 105 мм. орждия.

Сщиятъ день линейниятъ кръстосвачъ „Гюбенъ“ (сегашниятъ турски „Явузъ“) се ударилъ последователно на три английски заградни мини, обаче не потъналъ.

Линейниятъ кръстосвачъ „Гюбенъ“ притежавалъ водоизмѣстване 23,100 тона, скоростъ 25.5 мили и билъ въоръженъ съ десетъ 280 мм. и десетъ 150 мм. орждия. Следствие на доброто си и сполучливо клетъчно устройство, въпрѣки полученитъ разрушения отъ взрива на тритъ мини и навлѣзлата въ вътрешнитъ помѣщения вода, кръстосвачътъ останалъ да се държи на морската повърхност и въ последствие билъ поправенъ и наново влѣзалъ въ строя.

Въ настояще време нѣмскиятъ кръстосвачъ, подъ името „Явузъ“ продължава да служи въ турския флотъ и се счита за грѣбнака на турскитъ морски сили.

— На 21 януари 1915 год. турската канонерка „Изисъ-Рейсъ“ се взривала на руска заградна мина предъ Босфора и веднага потънала.

— На 23 януари 1915 год. привечерь, германски морски сили въ съставъ: линейнитъ кръстосвачи „Зай-

длицъ“, „Дерфлингеръ“ и „Молтке“, брониранитъ кръстосвачъ „Блюхеръ“, лекитъ кръстосвачи „Грауденцъ“, „Шралзундъ“, „Колбергъ“ и „Рощокъ“, една флотилия и две полуфлотилии торпедоносци, излѣзли въ открито море и се отправили въ далечно разузнаване къмъ английскитъ брѣгове.

Това действие на германската ескадра съевременно било узнато отъ британското главно командване, тъй като адмиралтейството разполагало съ тайния нѣмски шифъръ, чрезъ който предварително откривало всѣко движение на германскитъ бойни кораби. Поради това, главнокомандващиятъ английския флотъ получилъ следната заповѣдъ: „четири германски линейни кръстосвача, 6 леки такива и 22 торпедоносца, днесъ вечеръта ще произведатъ разузнаване къмъ Догеръ-Банкъ. Съсрѣдоточете разполагаемитъ сили утре въ 7 часа въ мѣстото, 55° 13' сев. ширина и 3° 12' изт. дължина и при появата на противниковитъ сили, атакувайте. Забранява се използването на радиото“.

На основание тая телеграма, още въ 18 часа на 23 януари, едновременно съ германскитъ кораби, британскитъ ескадри се насочили къмъ указаното мѣсто. Английскитъ морски сили имали следния съставъ: линейнитъ кръстосвачи „Lion“, „Tiger“, „Princess Royal“, „New Zealand“ и „Indomitable“; 4 леки кръстосвачи; третата ескадра линейни кораби отъ вида на „King Edward VII“ и третата ескадра кръстосвачи, а сщщо и три леки кръстосвачи и три флотилии торпедоносци отъ Харвичъ.

— На 24 януари 1915 год. се състояло голѣмото морско сражение при Догеръ-Банкъ между британскитъ и нѣмски морски сили. Германскитъ кораби установявайки превъзходството на противника се насочили къмъ германскитъ брѣгове съ намѣрение, да се прибератъ въ своитъ пристанища. Застигнати обаче, отъ британскитъ кораби, нѣмскитъ линейни кръстосвачи били принудени да приематъ сражението.

Въ продължение на нѣколко часа се водило ожесточено морско сражение, въ резултатъ на което, германскиятъ брониранъ кръстосвачъ „Блюхеръ“, който билъ последенъ въ колоната и поради това привлѣкълъ съсрѣдоточения огънь на британската бойна линия, получилъ множество снарядни попадения, излѣзълъ изъ строя и потъналъ. „Зайдлицъ“ сщщо получилъ снарядни попадения, отъ които били разрушени две орждейни кули. Английскиятъ линейенъ кръстосвачъ „Lion“ билъ тежко повреденъ отъ точния артилерийски огънь на германскитъ кораби, и не можейки самостоятелно да се движи, билъ отведенъ на влѣкало въ пристанището, гдето билъ изваденъ на докъ за поправка.



Уредничесвото на вестника благодарно за следнитъ получени дарения:

1. Отъ М. Полилиевъ—
гр. София 150 лв.
2. Дим. Ив. Михайловъ
—гр. Сливенъ 100 лв.
3. Инженеръ Т. Паневъ
—гр. София 100 лв.
4. Директора на българската книжна индустрия
с. Кочериново 100 лв.
5. Василь Чушковъ
—гр. Провадия 70 лв.
6. Христо Бабевъ, с. Лилякъ
—Търновско 60 лв.
7. Иовчо Б. Камбуровъ
—гр. Плачковци 50 лв.
8. Георги Пиперковъ
—гр. Горна Орѣховица 50 лв.
9. Апостолъ Димитровъ
—гр. Петричъ 50 лв.
10. Ал. Георгиевъ—Петричъ 50 лв.
11. Свѣтославъ Тр. Кънчевъ
—гр. Русе 50 лв.
12. Трифонъ Кънчевъ—Русе 50 лв.
13. Кръстю Златевъ—Варна 40 лв.
14. Жеко Юрдановъ—Враца 40 лв.
15. Спасъ П. Бърдаровъ—
с. Букоровци, Годечко 40 лв.
16. Милка Антонова—София 30 лв.
17. Младенъ Чакъровъ, София 30 лв.
18. Иовчо Атанасовъ, Бургасъ 30 лв.
19. З. Чилианъ—гр. Варна 30 лв.
20. Ив. Стояновъ—Казанлъкъ 30 лв.
21. Асенъ Недѣлковъ—София 20 лв.
22. Милко Ив. Мариновъ,
отъ гр.—Бургасъ 20 лв.
23. Василь Ив. Делийски,
гр.—Враца 20 лв.
24. Петъръ Юрд. Тодоровъ,
гр. Пловдивъ 20 лв.
25. Александъръ Колевъ,
гр.—Варна 20 лв.
26. Райна П. Попова—Варна 20 лв.
27. Димитъръ Димитровъ,
гр. Варна 20 лв.
28. Отъ абона. № 931
гр. София 20 лв.
29. Петко Ст. Камбуровъ,
с. Градница, Севлиево 16 лв.
30. Минка Г. Пѣва, Чирпанъ 15 лв.
31. С. Ат. Чучуковъ 12 лв.
32. Василь Димовъ,
с. Кирилово, Прѣславско 10 лв.
33. Никола К. Николовъ
гр. Варна 10 лв.

(следва)

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

РОЖДЕНИЯТЪ ДЕНЬ НА ВЪРХОВНИЯ ВОЖДЪ

Ежегодно на 30 януари, по всички кжтища на Родната земя, тържествено се чествува единъ отъ най-свѣтли-тъ праздници за българския народъ — рождениятъ день на Негово Величество Царь Борисъ III — Царь на всички българи.

Въ тоя тържественъ день, когато звънътъ на църковнитѣ камбани радостно отекна по всички селища на царството, българскитѣ синове, въ избликъ на безкрайна обичъ къмъ любимия Върховенъ Вождъ, съ молитвено смирение от-

правиха гореща благодарностъ къмъ Небесния Отецъ, за гдето е дарилъ българската държава съ единъ достоенъ и мждъръ Царь.

Въ тоя свѣтълъ день, храбриятъ български народъ, съ чувство на голѣма признателностъ

отправи горещи молитви къмъ Бога, да дарува здраве и дългоденствие на Държавния Глава, за да може и занапредъ съ своята



царствена вешина да направлява държавния корабъ къмъ свѣлитѣ хоризонти на благоденствието и всестранныя напредъкъ.

Въ настоящитѣ сждбоносни времена, когато свѣтътъ трепери отъ тънтежа на орждията

и пожарищата на великанската война, българскиятъ народъ е гордъ, че на славния тронъ на българскитѣ царе се възправя мощ-

ниятъ царственъ образъ на любимия Върховенъ Вождъ, който неотклонно сочи пътя къмъ мирното осжществяване народностнитѣ идеали и вдъхва непоколебимата вѣра за преуспѣване на Отечеството.

Въ тоя свѣтълъ праздникъ, българскиятъ народъ, проявявайки безграничната си преданностъ и сплотеностъ подчерта своята силна

обичъ и безпредѣлна вѣра въ своя Върховенъ Повѣлителъ, като манифестира готовността си за още по-преданна и всеотдай-на служба на Царь и Родина и за осжществяването на свещеннитѣ български въжделения.

ПОЖАРИ НА КОРАБА И БОРБАТА СЪ ТЪХЪ

Множество сж случаетъ, когато намиращитъ се въ открито море, или стоящитъ на вързала въ пристанищата кораби, сж били внезапно обхващани отъ избухналитъ пожарища и намирали своята гибелъ въ пламъцитъ на огнената стихия.

За борба съ пожаритъ на всъки корабъ сжществуватъ различни пожарогасителни сръдства, кратки данни за които ще бждатъ дадени въ следващитъ редове.

Най-важнитъ причини за избухване пожаръ на кораба сж безспорно, небрежното отнасяне съ лесно запалителнитъ или горящитъ материали и нарушаване наредбитъ и правилата относно обслужване различнитъ механизми и парни котли, а най-главно двигателитъ съ вътрешно горене. Друга причина за пожаръ се счита кжсото съединение въ електрическата мрежа, минаваща презъ корабнитъ помъщения. Опасността отъ пожаръ се крие и въ различнитъ запалителни материали, употребени за постройката на жилищнитъ помъщения и тѣхното обзавеждане. Сжщо така, голѣма опасностъ за причиняване на пожаръ представляватъ различнитъ корабни багрила, които лесно се възпламеняватъ отъ взриваването на неприятелскитъ снаряди, попаднали въ кораба.

Най-много пожари избухватъ въ различнитъ кораби обаче, отъ запалителнитъ бомби на самолетитъ, което се установи отъ многобройнитъ действия въ съвременната война на море.

При постройката на всъки корабъ, воененъ или търговски, изгражда се нарочна пожарогасителна мрежа, състояща се отъ надлъжни и напрѣчни наводнителни тръби, разпостиращи се въ всички помъщения и катове на кораба. Тая наводнителна тръбна мрежа, която се намира въ съобщение съ различнитъ помпени постановки, притежава и съответнитъ кранове, разположени въ всѣко помъщение така, щото всѣко мѣсто на избухнали пожаръ, да може да се гаси едновременно отъ три струи вода.

Когато корабътъ се намира въ строя, естествено, че пожарогасителната му система, действаща главно съ воднитъ струи е всѣкога готова за действие.

Къмъ всѣка пожарогасителна мрежа принадлежатъ крановетъ и намиращитъ се въ непосредствена близостъ гъвкави пожарни чарва съ съединителни гайки въ крайщата и водопръскачки (пипки). Пожарнитъ чарва се пазятъ всѣкога завити въ видъ на спирала и поставени въ металически полукръгли мрежи или въ съответнитъ шкафове, намиращи се на нарочнитъ мѣста въ различнитъ корабни помъщения.

Гасенето на пожара съ вода е най-често употребяваното и действително сръдство, освенъ въ случаетъ, когато горящитъ материали сж течни и относителното имъ тегло е по-малко отъ това на водата, следствие на което материалитъ изплаватъ надъ последната и продължаватъ да горятъ. Течнитъ горива, а особено бензина, дори и следъ изтичането си отъ претърпялия злополука корабъ, се разливатъ и продължаватъ да горятъ на морската повърхностъ.

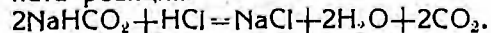
Химически противопожарни сръдства

Къмъ химическитъ сръдства, които се използватъ за гасене пожаритъ на корабитъ се отнасятъ: ржчнитъ пожарогасители, пѣнопръскачкитъ и автоматическитъ пѣнопръскачки.

За потушаването на всъки пожаръ, главно въ самото му начало, достатъчно е да бжде отправена струя вода. Въ такива случаи, най-подходящи сж ржчнитъ пожарогасители, каквито корабътъ трѣбва да притежава поставени почти въ всѣко отдѣление.

Сжществуватъ много видове ржчни пожарогасители. Обикновено тѣ представляватъ конически металически сждъ съ дръжка, похлюпка, ударникъ и пръскачка. Въ сжда, който е изпълненъ съ зарядъ се намира металическа мрежа, въ която се поставя епруетка съ киселина, обикновено солна киселина. Зарядътъ се състои отъ вжгледвуокисна сода.

При удъръ на ударника въ какъвъ да е предметъ, епруетката се счува и киселината се разлива, при което въ сждътъ се извършва следната реакция:



Образуванитъ се вжгледвуокисъ (2CO_2) създава налѣгане и презъ пръскачката започва да излиза силна струя солена вода, която достига до 8 метра.

Съ тия пожарогасители може да се работи удобно при всѣко положение на тѣлото, което е отъ значение за пожарогасенето въ малкодостъпнитъ помъщения въ кораба.

Пѣнопръскачкитъ, или пожарогасителитъ, които произвеждатъ пѣна, могатъ да се употребяватъ за гасенето на разни запалителни вещества, дори и на леснозапалителнитъ такива, като бензинъ, спиртъ и др.

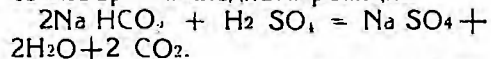
Устройството на пѣнопръскачкитъ е почти сжщото, както това на обикновеннитъ ржчни пожарогасители, обаче действието имъ се различава. При използването на пѣнопръскачкитъ, гасенето на огъня се извършва отъ образувалата се пѣна, чието относително тегло е равно 0'1 до 0'2. Пѣната се състои отъ ме-

хурчета, изпълнени съ вжгледвуокисъ. Следствие на малкото свое относително тегло, пѣната остава на повърхността на горящата течностъ, като образува пелена, отдѣляща възпламенителната течностъ отъ кислорода въ въздуха, безъ който горенето е невъзможно.

По тоя начинъ, отнемайки възможността за достъпа на кислорода, пѣнеститъ мехурчета бързо изгасятъ горящата течностъ.

Пѣнопръскачкитъ обикновено се зареждатъ съ следнитъ вещества: Разтворъ отъ вжгледвуокисна сода, съставъ за създаване пѣнеститъ мехурчета и сѣрна киселина.

При действието на огнегасителя се извършва следната реакция:



Образуванитъ въ пѣнопръскачкитъ вжгледвуокисъ има двойно назначение: да създаде налѣгане за изхвърляне на пѣната и за изпълване на мехурчетата.

Необходимо е тия огнегасители да се провѣрватъ презъ известно време, като при неизправностъ се презареждатъ. Изходното отвърстие на пръскачката трѣбва да се пречиства и се държи всѣкога изправно. Имало е случаи, при замърсени отвърстия на огнегасителитъ, последнитъ при действието имъ да се разкжсватъ, поради образуваното голѣмо вътрешно налѣгане следствие реакцията. Това налѣгане достига до 5 атмосфери.

За борба съ избухналитъ следствие попадналитъ бомби пожари, най-вече върху горната палуба на самолетоносачитъ служещи за излитане на самолетитъ, наредъ съ другитъ пожарогасителни сръдства, сжществуватъ, поставени на съответнитъ мѣста и голѣмъ брой пѣнопръскачки, които въ даденъ мигъ и веднага съ почването на своето действие покриватъ палубата съ пласть отъ вжгледвуокисна пѣна и веднага прекратяватъ пожара.

Автоматическитъ пѣнопръскачки, за отличие отъ другитъ противопожарни химически сръдства, започватъ да действатъ сами, автоматически.

Подобни пѣнопръскачки се поставятъ въ вжглищнитъ ями на голѣмитъ кораби. Автоматичното действие на тия пожарогасители се предизвиква следствие изгарянето на нарочни мостчета включени въ електрическата верига, водеща къмъ пускателния клапанъ на пѣнопръскачката. При пожаръ, тѣзи мостчета се запалватъ, веригата се прекжсва и клапана, подъ действието на предварително нагласената пружина се отваря автоматически и дава пропускъ на огнегасителната пѣна. (Следва).

А. Симеоновъ

ДЕЙСТВИЯТА НА МОРЕ ПРЕЗЪ НОЕМВРИ 1940 ГОД.

2 ноември: Съобщава се, че германски самолети „шуки“ атакували успешно през деня край югоизточните английски брѣгове три кервана търговски кораби и потопили 13 кораба съ общо водоизмѣстване 47,000 бр. р. тона.

Англичанитѣ стоварили войски на грѣкия островъ Критъ, когото започнали да укрепяватъ и стѣкмяватъ за упорно срѣдище за британскитѣ морски сили въ източната частъ на Срѣдиземно море.

3 ноември: При източния брѣгъ на Англия майоръ Харликхаузенъ потопилъ съ своя самолетъ единъ 6,000 тоненъ търговски корабъ, съ което общото водоизмѣстване на потопенитѣ отъ летеца вражески кораби възлизало на 100,000 бр. р. тона.

4 ноември: Германското главно командване съобщило, че командванитѣ отъ лейтенантъ Кречмеръ подводникъ потопилъ британскитѣ спомагателни кръстосвачи „Лаурентикъ“ притежаващъ водоизмѣстване 18,724 бр. р. тона и „Патроклусъ“ (11,314 бр. р. тона), а освенъ това и единъ товаренъ корабъ съ водоизмѣстване 5,376 тона. Съ тия си постижения, общото водоизмѣстване на потопенитѣ отъ лейтенантъ Кречмеръ неприятелски кораби възлиза на 217,198 бруто р. тона.

5 ноември: Испанското правителство съобщило, че напълно присъединява пристанището Танжеръ и международната зона къмъ испанско-Мароко. Поради това всички английски бойни кораби напуснали водитѣ на Танжеръ, които използвали за защитата на Гибралтаръ.

Италиански подводникъ съобщилъ, че потопилъ въ Атлантически океанъ неприятелски кораби съ общо водоизмѣстване 24,000 бр. р. тона.

На островъ Критъ били стоварени нови английски войски.

6 ноември: Германското главно командване съобщило, че презъ месецитѣ септември и октомври били потопени 1,308,600 бр. р. тона неприятелски кораби, отъ които, отъ действието на нѣмскитѣ подводници били потопени 946,000 бр. р. тона.

Отъ започването на войната били потопени всичко 7,162,200 бр. р. т. вражески кораби, отъ които: отъ действието на надводнитѣ кораби—1,810,000 бр. р. тона, отъ подводниците 3,714,000 и отъ нѣмскитѣ въздушни сили—1,638,200 бр. р. тона. Въ тия сведения за тонажа на потопенитѣ кораби не били пресметнати корабитѣ, взривали се на заградни мини и засѣгнати отъ снарядитѣ на брѣговата артилерия.

7 ноември: Завършено било прокопаването на канала, отдѣлящъ крепостта Гибралтаръ отъ сушата. Съ това полуостровътъ Гибралтаръ

се превърналъ на островъ, атакуването на който било значително затруднено откъмъ брѣга на Испания.

На 500 клм. западно отъ Ирландия германски бомбардировачи атакували британски керванъ превозни кораби и потопили 4 кораба съ общо водоизмѣстване 26,000 бр. р. тона.

8 ноември: Установило се, че въ западната частъ на Атлантически океанъ действали германски военни и спомагателни кораби, които атакували британскитѣ кервани и потопили вражески кораби съ общо водоизмѣстване 86,000 бр. р. тона. Поради това, презокеанскитѣ пѣт между Англия и Канада билъ застрашенъ отъ прекъсване.

Леки английски морски сили се насочили за действие къмъ брѣговетѣ на канала Ламаншъ, обаче били отблъснати отъ германската брѣгова артилерия.

9 ноември: Край източнитѣ брѣгове на Англия, отвестно попадащи германски самолети атакували британски кервани и потопили 6 превозни кораба съ общо водоизмѣстване 34,000 бр. р. тона.

Нѣмски изстрѣбители обстрелвали съ своята артилерия и картеченъ огънь брѣговитѣ съоръжения при устието на р. Темза.

10 ноември: Германски бойни кораби потопили английскитѣ подводникъ „Н 49“, действащъ въ водитѣ край източнитѣ брѣгове на Англия.

Британското адмиралтейство официално признало загубата на самолетоносача „Глориусъ“, който притежавалъ водоизмѣстване 22,500 тона и билъ въоръженъ съ шеснадесетъ 120 мм., четири 47 мм., двадесетъ и четири 40 мм. оржидия, 18 картечници и 48 самолета.

12 ноември: Италиански морски единици прекъснали морския кабелъ между о. Малта и Гибралтаръ, като отвлѣкли въ страни краищата на прерѣзания кабелъ. Съ това телеграфното и телефонно съобщение между дветѣ важни британски упорни срѣдища въ Срѣдиземно море били прекъснати.

Германски бомбардировачи атакували близо до Харвичъ и потопили съ бомби 7 търговски кораба съ общо водоизмѣстване 44,000 бр. р. тона, като повредили тежко други 5 кораба.

13 ноември: Действащитѣ въ западната частъ на Атлантически океанъ германски бойни кораби съобщили, че сж потопили английския спом. кръстосвачъ „Jervis Bay“ съ водоизмѣстване 14,164 бр. р. т.

Корабътъ билъ потопенъ чрезъ артилерийски огънь. Въ мирно време спомаг. кръстосвачъ билъ пѣтнически корабъ, а следъ военизи-

рането му се обслужвалъ отъ 15 души офицери и 174 моряци.

Въ послѣствие единъ търговски корабъ спасилъ само 65 души отъ обслугата на „Jervis Bay“. Другитѣ въроятно загинали заедно съ кръстосвача.

Въ действията срещу силитѣ на генералъ де Голъ при Либревилъ билъ потопенъ французскитѣ подводникъ „Понселетъ“. Подводникътъ билъ построенъ въ 1929 год., притежавалъ водоизмѣстване: надводно 1379 и подъ водата—2060 т., надводна скоростъ 18 и подводна 10 мили, като билъ въоръженъ съ едно 100 мм. и едно 37 мм. оржидия и 11 торпедни трѣби.

14 ноември: Германски подводници съобщили за потопяването на 28,840 бр. р. тона неприятелски кораби, а отъ действията на въздушнитѣ сили били потопени други три кораба съ водоизмѣстване 20,000 бруто регист. тона.

15 ноември: Италиански самолети—торпедоносачи атакували въ Срѣдиземно море единъ британски керванъ и засѣгнали съ торпеда два превозни кораба.

16 ноември: Германски бомбардировачи съ голѣмъ районъ на действие, атакували западно отъ Ирландия единъ британски керванъ кораби, като засѣгнали съ прѣки удари единъ 9500 тоненъ корабъ и единъ превозенъ такъвъ съ водоизмѣстване 16,000 бруто регист. тона.

17 ноември: Главното командване на германскитѣ въоръжени сили съобщило за потопяването на 3 неприятелски търговски кораба съ общо водоизмѣстване 13,000 бр. р. т.

18 ноември: Край източнитѣ брѣгове на Англия били потопени единъ британски търговски корабъ и единъ минопоставачъ.

19 ноември: Два нѣмски подводника съобщили, че сж потопили 4 въоръжени търговски кораба съ общо водоизмѣстване 45,220 бр. р. т.

21 ноември: Главното командване на германскитѣ въоръжени сили съобщило, че отъ влизането въ действие на торпеднитѣ лодки, последнитѣ сж потопили 11,300 тона неприятелски бойни кораби, между които 6 изстрѣбителя и 2 подводника, а освенъ това и търговски кораби съ общо водоизмѣстване 212,000 бруто регист. тона.

23 ноември: Британскитѣ морски сили се оттеглили напълно отъ упорното срѣдище на островъ Мартиникъ, който, съгласно спогодбата съ Съединенитѣ Щати се давалъ за използване отъ послѣднитѣ.

24 ноември: Германски подводникъ съобщилъ за потопяването на 6 въоръжени търговски кораба съ общо водоизмѣстване 29,100 бр. р. т.



ВЕНФ-МОРСКА ИСТОРИЯ

ДЕЙСТВИЯТА НА СПОМАГАТЕЛНИЯ КРЪСТОСВАЧЪ „ЗЕЕАДЛЕРЪ“

(Продължение от бр. 151)

Нѣмскитѣ моряци влѣзли въ арѣзка съ капитана на вѣтрохода и издействали да бждатъ приети като „американски“ пѣтници. Съ настѣпването на деня, всички трѣбвало да пренесатъ своето имущество на американския корабъ.

Въ тъмната нощъ „благонадсжитѣ“ пѣтници усилено приготвявали своитѣ вързопи, въ които грижливо били поставени и скрити: картечни, рѣчни бомби, револвери, бойни припаси и моряшкото облѣкло. Всичко било готово за пренсяне и моряцитѣ съ нетѣрпение зачакали съзоряването. Колко бавно минавали часоветѣ! Лежащи въ своето малко корабче, нѣмскитѣ моряци били будни и отправяли мисълъ къмъ своитѣ дригари, останали да чакатъ на острова Мѣпелия. Нощта била тъмна. Вѣтрѣтъ свирилъ надъ заспалия островъ и донасялъ шумѣтъ отъ разбиването на вълнитѣ върху скалистия брѣгъ.

Най-подирѣ настѣпило утрото. „Принцеса Цецилия“ вдигнала котва и се насочила къмъ американския вѣтроходъ. Всички вързопи бързо били прехвърлени на кораба и нѣмскитѣ моряци радостно стѣпили на широката му палуба.

Тѣ радостно оглеждали вѣтрохода и установили, че той билъ тъкмо пригоденъ за корсарска дейность. Завладяването на кораба трѣбвало да се извърши въ открито море.

Когато всичко било готово за отплуването на вѣтрохода, задъ възвишенията на острова се появили черни кълба димъ, произлизащъ вѣроятно отъ нѣкой приближаващъ се корабъ, което обстоятелство разтревожило нѣмскитѣ моряци. Последнитѣ заследили съ безпокойство движението на дима. Скоро се появилъ единъ английски правителственъ корабъ, който влѣзълъ въ пристанището. Следъ заковането си корабѣтъ спусналъ лодка, съ която на американския вѣтроходъ пристигнали единъ английски офицеръ и нѣколко въоръжени войници.

Съпротивата била вече безсмислена. Преживенитѣ трудности и продължителната опасность за осъществяването на предначертаната задача били напразни. Съ огорчение нѣмскитѣ моряци се покорили за своята сѣдба, да бждатъ пленници и преживѣятъ до края на войната въ нѣкой пленнически лагеръ.

Обаче, особена мѣжа шестимата мѣже изпитали при раздѣлата си. Чегирма отъ тѣхъ били изпратени на заточение въ единъ отъ осамотенитѣ острови, гдето останали до сключването на мира. Графъ Люкнеръ и мичманъ Киршаисъ били отведени на островъ Мотуихи, намиращъ се въ близость на Нова-Зеландия. На тоя островъ се намирили като пленници отъ две години, множество нѣмски чиновници и плантатори, живущи на германскитѣ острови, разпрѣснати въ водитѣ на Тихия океанъ. Въ пленническия лагеръ се намирили сѣщо и млади моряци — ученици отъ кораблавателното сдружение „Северогермански Ллойдъ“, които извършвали охолосвѣтско пѣтуване и били пленени отъ англичанитѣ.

Пленниците имали възможность, охранявани отъ множество часови, свободно да се разхождатъ до 6 часа вечерѣта изъ потъналия въ зеленина островъ и да наблюдаватъ безкрайнитѣ води на широкия океанъ.

Още въ първиятъ день на своето пленничество, графъ Люкнеръ забелязалъ, че близко до брѣга се намира закотвена една голѣма моторна лодка, принадлежаща на губернатора на острова.

Отъ тоя мигъ, въ нѣмския офицеръ се породила непрестанната мисълъ за използване на моторната лодка за бѣгство отъ пленническия лагеръ и спечелване на свободата.

Мисълѣта за бѣгството била сподѣлена съ други деветъ души, които по единично били осветлени за подготовката. Съставѣтъ за моторната лодка се състоялъ отъ единадесетъ души: Графъ Люкнеръ, мичманъ Киршаисъ, радиотелеграфиста Грюнъ, старши моториста Фроиндъ и седемъ моряци — ученици.

Приготвленията се извършвали предпазливо и въ продължение на много седмици. Тия приготовления били улеснени съ набавенитѣ материали за представенето на една театрална сценка срещу колада, за която било получено съответно предварително разрешение.

Взривни материали били откраднати отъ единъ съседенъ чифликъ. Отъ тѣхъ тайно били изработени рѣчни бомби. Съ голѣми усилия и забележително тѣрпение била сглобена малка радиостанция. Отъ театралнитѣ завеси били съшити въ-

трила, а така сѣщо моряшко облѣкло и едно знаме. Отъ пили и други металически части били изковани дълги ножове. Хранителни продукти постепенно били складирани и приготвени за предстоящото плаване въ открито море.

Всичкото това стѣкмяване и материали трѣбвало да бждатъ незабелязано пренесени и скрити въ моторната лодка, обаче какъ?

Неочаквано моторната лодка на губернатора започнала да „пропуска“ вода и трѣбвало да бжде извлѣчена на сухо за поправка. Разбира се, че старшиятъ мотористъ Фроиндъ, като единствено вещо техническо лице на острова, доброволно предложилъ своята готовность, познания и сръчность за извършване на поправката. Така сѣщо и морскитѣ кадети, моряцитѣ — ученици получили разрешение и били използвани за почистване и боядисване подводната частъ на моторната лодка. За ускорение на поправката било работено непрекъснато и презъ нощта. Незабелязано били построени сѣдове за бензинъ и вода. Нѣмскитѣ моряци използвали случая да пренесатъ и скриятъ въ двойнитѣ дѣна всички запаси и приготвенитѣ стѣкмявания за предстоящото отплуване.

Най-подирѣ „Перла“, поправена и боядисана отново се клатушкала весело въ водитѣ на пристанището.

Всичко било готово за пѣтъ. Дори телефонниятъ кабелъ, свързващъ острова съ съседното английско владение билъ готовъ съ едно само прерѣзване да бжде направенъ дълго време неизползваемъ. Малката група очаквала благоприятния мигъ за да се впусне съ моторната лодка въ просторната океанска ширъ.

На 13 декември 1917 год., когато команданта и защитницитѣ на пленническия лагеръ безгрижно вечеряли, билъ даденъ уговорениятъ таенъ знакъ. Въ нѣколко само мига смѣлчациѣ се прехвърлили въ моторната лодка. Моторѣтъ бързо запрящаль и малката лодка отплувала и въ кратко време достигнала открития океанъ. Трикратно ура, за преуспѣване на свързаното съ множество опасности дѣло, отекнало далечъ надъ ширината.

Брѣговетѣ на острова постепенно изоставали назадъ и най-подирѣ

съвършено се изгубили отъ видимость. Бѣгълците се надѣвали телефонната връзка съ близката английска колония да бже наново възстановена следъ нѣколко часа, съ коего моторната лодка ще има достатъчно време да се отдалечи значително отъ острова и има преднина въ преследването.

Нощта обвила всичко въ непрогледна тъмнина. Времето започнало да се ялошава. Надигнало се вълнение и моторната лодка започнала да се мята въ всички страни.

Въ полунощ снопове свѣтлинни лъчи се появили и затрепкали въ тъмния хоризонтъ. Тия блѣсъци произлизили отъ прожекторитѣ, които напраздно търсили изчезналата лодка съ бѣгълците. Свѣтлиннитѣ отблѣсъци спомогнали на нѣмскитѣ моряци правилно да насочатъ своята малка черупчица къмъ островъ Меркури. Съ настѣпването на деня, моторната лодка достигнала необитаемия островъ и пуснала котва въ защитения отъ вълнението заливъ, гдето трѣбвало да остане нѣколко дена, скрита отъ погледитѣ на преследвачитѣ.

Отъ обрасналитѣ съ гора хълмове на острова се разкривалъ широкъ кръгзоръ. Поставениятъ на стража наблюдателъ не можалъ да забележи въ водитѣ на океана никаква следа отъ преследвачитѣ.

Скрити въ залива на необитаемия островъ, групата бѣгълци очаквали благоприятния случай да завоюватъ нѣкой вѣтроходъ, минаващъ въ непосредствена близость. Едва на третиятъ день заранята били забелязани два малки вѣтрохода, които поради слабия вѣтъръ, се движили съ малка скоростъ. Наложително било и двата вѣтрохода да се задържатъ, за да не се даде възможность преследвачитѣ да откриятъ следитѣ на изчезналата моторна лодка.

Последната излѣзла съ възможната бързина изъ залива и се насочила къмъ двата кораба. Въ това време обаче, вѣтърътъ неочаквано се усилилъ и далъ възможность на по отдалечения вѣтроходъ бързо да се отдалечи и изчезне въ далечината. Тогава, за голѣма изненада на обслужата отъ втория вѣтроходъ, моторната лодка съ голѣма скоростъ се насочила къмъ последния и застанала на стена. Въ следния мигъ, по стѣнитѣ на вѣтрохода пъргаво се покатерили и чевръсто скочили върху палубата група нѣмски моряци и съ забележителна бързина, подобно на смѣлитѣ пирати отъ древността завладѣли малкия вѣтроходъ, безъ да срещнатъ съпротива отъ изплашената обслуга. Намирашитѣ се хранителни припаси, оржие и др. материали въ моторната лодка бързо били прехвърлени въ вѣтрохода, който се именувалъ „Моа“. Лодката била вързана за кърмата на вѣтрохода и новия нѣмски боевъ корабъ, бързо се понесълъ по водитѣ на океана, въ посока на осамотения островъ Куртисъ, на който се намиралъ складъ съ храна и облѣкло, предназначени за спасилитѣ се корабокрушенци отъ нѣкой загиналъ въ океана корабъ.

Барометърътъ постоянно спадалъ и на втората нощъ се появила силна буря. „Моа“ билъ малкъ корабъ, непригоденъ за използване въ открито море. Бурята постепенно увеличавала своята сила. Площта на платната била намалена, въпрѣки това обаче, вѣтроходътъ билъ силно наклоненъ на едната си страна, издигалъ се високо върху гребена на грамаднитѣ вълни, или се изгубвалъ съвършено въ бездната между воднитѣ планини. Разпѣненитѣ води съ страховитъ ревъ се сгромолясвали върху палубата на вѣтрохода и отнасяли се себе си тогава отъ дърва. Влачената отъ вѣ-

трохода моторна лодка се заравяла почти цѣла въ водата. Влѣкалото се скжсало най подиръ и въ следния мигъ лодката изчезнала въ разпѣненитѣ води. Едва следъ тридесетъ и шестъ часа, бурята започнала да стихва. Вѣтроходътъ, направляванъ отъ смѣлитѣ нѣмски моряци издържалъ борбата съ водната стихия.

На 21 декември билъ забелязанъ островъ Куртисъ, който билъ покритъ съ камъни отъ втвърдена лава и представлявалъ кратеръ на вулканъ. Бѣлитѣ сипеи на острова били лишени отъ всѣкаква разтителность. Множество албатроси, накацали върху скалитѣ, огласяли съ своето непрестанно грачене околността. Въ близость на острова се носели сѣрни пари и различни газове, които затруднявали дишането.

Стада отъ акули обкръжили „Моа“, който предпазливо приближилъ кратерния островъ. Една лодка била спусната на вода и мичманъ Киршайсъ съ четири души гребци се отправилъ за сушата. Склада съ хранителнитѣ припаси и запасното облѣкло билъ отворенъ и известна частъ отъ неговото съдържание: консервирана храна, облѣкло, одеала, обуша и медикаменти били пренесени въ лодката. Последната, нативарена добре съ различнитѣ вещи се завърнала обратно на кораба. Въ това време задъ възвишенията на острова се появили кълба димъ, а следъ малко се показалъ и единъ корабъ. „Моа“ бързо издигналъ вѣтрилата и отново се впусналъ въ широкия океанъ съ стремежа, да се отдалечи възможно по бързо отъ острова и отбѣгне срещата съ съмнителния корабъ. Последниятъ обаче, се насочилъ право къмъ вѣтрохода и следвалъ неговитѣ движения.

(Следва)

Отъ нѣмски: Куюджуклиевъ

ТЪЖЕНЪ ПОМЕНЪ

Когато пѣчеститѣ води на родното море огласяха съ своята вѣчна пѣсенъ прибрѣжнитѣ скали, костеливата ржка на смъртта пожела да затвори очитѣ на единъ младъ синъ на родната земя и възторженъ радѣтель на морското дѣло.

На 28 януари, въ разцвѣта на своята младостъ завърши житейския си пътъ

Мичманъ I рангъ

Воинъ Георгиевъ Куповъ

27 год., родомъ отъ гр. Варна.

Покойникътъ, още отъ раннитѣ години на своя младенчески животъ, пожела да се посвети на морското поприще и бже морякъ като своя баща, кап. II р. о. з. Георги Куповъ, известниятъ герой отъ атаката на турския кръстосвачъ „Хамидие“.

Съ упоритъ трудъ и настойчивость, той успя да осъществи своята мечта и като младъ мичманъ отдаде своитѣ сили въ служба на родното море и преуспѣването на морското дѣло.

Съ неговата твърде ранна смъртъ, родниятъ флотъ губи единъ младъ, доблестенъ и преданъ воинъ, посветилъ младенческитѣ си сили въ служба на Царъ и Родина, а морското дѣло — единъ младъ и въсторженъ съратникъ.

МИРЪ НА ПРАХА МУ!



МОРСКИ ВЕСТИ

Новъ видъ спасителни лодки

Голѣмитѣ корабокрушения презъ последнитѣ двадесетъ години, благодарение напредѣка на корабостроенето и общата сигурностъ на плаването бѣха извънредно рѣдки. Но презъ време на настоящата война, особено откато започна усилената дейностъ на подводницитѣ, сигурността на корабитѣ се намали значително, дори и въ области, далечъ отъ брѣговетѣ на воюващитѣ държави, защото морскитѣ течения и вълни разнасятъ откъснатитѣ отъ своитѣ котви заградни мини на всѣкъде по необятната водна ширь.

Обслугата на корабитѣ, успѣли да се промъкнатъ презъ обрѣжа на блокадата, е изложена всѣки мигъ на смъртна опасностъ. Ония отъ моряцитѣ, които успѣятъ да се спасятъ следъ потъването на кораба, оставатъ въ продължение на нѣколко дни да се люшкатъ въ открито море съ своитѣ малки лодки, които сж слабо защитени срещу голѣмитѣ океански вълни.

Опасността е особено голѣма презъ зимата, най-вече въ северната частъ на Атлантическия океанъ, която почти всѣкога бушуватъ силни морски бури. Съ полузамръзнали отъ студа членове, обслугата престоива дълго време въ открититѣ лодки, въ които вълнитѣ постоянно навлизатъ и измокрятъ всичко.

Корабитѣ, които се натъкватъ на мина, потъватъ сравнително бързо, така щото спасителнитѣ лодки често пжти нѣматъ достатъчно време за да се отдалечатъ отъ гигантския водовъртежъ, който се образува на мѣстото, където потъва корабътъ. Този водовъртежъ повлича въ дълбочинитѣ всичко онова, което се намира наблизо, сжщо и ония спасителни лодки, които не сж успѣли да се отдалечатъ достатъчно.

Поради това, днесъ отново се замисля въпросътъ за единъ новъ видъ спасителна лодка, чийто проекти били изработени още преди войната възъ основа на опита отъ многобройнитѣ корабокрушения.

Новитѣ лодки притежаватъ закрити палуби и по външността си приличатъ на подводникъ. Тѣ сж снабдени съ малки но мощни мотори и радиостанции. Благодарение на своя сводообразенъ покривъ, който се затваря херметически, особената направа и нарочната тежестъ, която се намира въ долната частъ на лодката, последната, колкото и да се подмѣта отъ голѣмитѣ вълни въ

страни, всѣкога заема своето основно положение, поради което тѣзи спасителни лодки представляватъ идеално срдѣство за спасяване обслугитѣ на потъналитѣ кораби.

Разходитѣ по изграждането на такива спасителни лодки сж малки и обикновенно обхващатъ разходитѣ за направата на две обикновенни спасителни лодки, следствие на което, тѣ не сж скъпи. Но днесъ се държи смѣтка, не толкова на голѣмата стойностъ на известно срдѣство, а дали последното може да се произвежда лесно и бързо. Тѣзи лодки могатъ да се изграждатъ и въ малки корабостроителници и то серийно, така че съ тѣхъ могатъ да се снабдятъ по-голѣмата частъ отъ корабитѣ.

По тоя начинъ, съ постройката на новия видъ спасителни лодки, обслугата на потъващитѣ кораби, принудена да се бори съ вълнитѣ и зимнитѣ студове, ще осигури своето сжществуване и въпрѣки нѣколкодневниятъ си престой въ открития океанъ, ще бжде запазена отъ измокряне и изтощение. Я. П. Янковъ.

Суецскиятъ каналъ

Съгласно английски сведения, отъ 1 януарий 1941 год. управлението на Суецския каналъ предвидило значително увеличение на такситѣ за преминаване на корабитѣ презъ канала. Таксата за натоваренитѣ състоки кораби била повишена отъ 5 шилинга и 9 пенса на 8 шилинга; празднитѣ кораби ще заплащатъ по 4 шилинга на тона, а за всѣки пжтникъ ще се събира сумата отъ 8 шилинга.

Предвиденитѣ увеличения на такситѣ били наложени следствие ограничениитѣ приходи, тъй като, поради влизането на Италия въ войната, корабоплаването презъ канала било десеторно намалено.

Управлението на Суецския каналъ се състои отъ 34 души, отъ които: французи 21, англичани 10, египтяни 2 и 1 холандецъ. Годишно, всѣки единъ отъ тия главни членове на управлението, освенъ полагаемитѣ имъ се дивиденди на притежаващитѣ отъ тѣхъ акции, получаватъ и грамадно възнаграждение отъ по 400,000 златни франка (около 10,560,000 лева). Почти половината отъ всички акции на Суецския каналъ се намиратъ въ английско притежание.

Както е известно, стопанисването на канала се извършва съгласно концесионни начала, като срока на

концесията изтича въ 1968 год.

Сдружението за стопанисването на канала се счита за най-доходното предприятие въ свѣта, което се установява отъ следващата таблица, въ която сж отбелязани полученитѣ чисти годишни печалби и раздаденитѣ дивиденди:

Година	Чиста печалба въ лева	Раздадени дивиденди на всѣка акция въ левове
1935	14,599,200,000	14,256
1936	16,300,000,000	15,840
1937	22,492,800,000	21,648
1938	24,129,600,000	23,734

Отъ таблицата се установява, че презъ 1938 г. чистата печалба възлизала на грамадната сума отъ 24,129,600,000 лева.

Като се вземе предвидъ, че номиналната стойностъ на всѣка акция е 250 франка или 6,600 лева, то може да се пресмѣтне, че раздаденитѣ дивиденди за 1938 год. достигатъ до 350%.

Избухналата презъ 1939 год. война намалила значително приходитѣ на канала, въпрѣки това обаче, раздаденитѣ дивиденди за всѣка акция възлизали на 15,312 лева.

Презъ изтеклата 1940 год. поради италианската намѣса въ войната и британската възбрана за свободно корабоплаване презъ Суецския каналъ, управлението на последния получило още по-малки приходи.

Съгласно сжществуващитѣ статистически данни за 1938 год., презъ Суецския каналъ сж преминали следнитѣ кораби:

Народностъ	Броя	Общо водозмѣстване на рег. тона	Колко на сто
Английски	3028	17,357,187	50.43
Италиански	984	4,625,818	13.44
Германски	499	3,131,597	9.17
Холандски	476	3,028,324	8.80
Француски	260	1,747,825	5.08
Норвежски	295	1,484,312	4.31
Гръцки	199	783,741	2.29

Голѣмото увеличение броя на италианскитѣ и германски търговски кораби, преминаващи презъ канала предизвикаха справедливото искане, щото и дветѣ държави да иматъ известенъ брой представители въ управлението на Суецския каналъ. До преди Свѣтовната война Германия притежаваше единъ представител, който следъ сключването на Версайския миръ бѣ отстраненъ и замѣненъ съ французинъ.

Главнитѣ мотиви на италианското правителство за допусане представители въ управлението на канала сж били тия, че презъ 1937 година Италия заплатила такси за преминаване на корабитѣ презъ Суецския каналъ, възлизащи на 175 милиона лири въ злато (около 742 мил. лв.)

Ново руско пристанище въ Далечния изтокъ.

Въ близостъ на Владивостокъ, ще бжде построено въ залива Находка ново руско пристанище. За целта, въ управлението за постройка и разширение на морските пристанища Центроморпроектъ били изработени вече съответните планове и започването на постройката било предстояще.

Новото пристанище ще притежава и добре обзаведени работилници за извършване на различни корабни поправки.

Каналътъ Дунавъ — Адриатическо море.

Въ Югославия билъ изработенъ планътъ за постройката на каналъ, който да свързва рѣката Дунавъ съ Адриатическо море.

Съгласно планътъ, каналътъ ще започва отъ Вуковаръ на Дунава и презъ Винковци ще достигне Замачъ, на рѣката Сава. Отъ това мѣсто за плавателенъ пътъ ще бждатъ използвани рѣките Сава и Колпа, които предварително ще бждатъ удълбочени и разширени. Отъ рѣката Колпа до Адриатическо море ще бжде прокопанъ другъ каналъ. Общата стойностъ на канала ще възлиза на 2,500,000,000 динари.

Известно е, че 70% отъ югославянскиятъ стнкообмѣнъ се извършва по водните пътища: 63% чрезъ пристанищата на Адриатическо море и 37% презъ Дунава. Така, около 300,000 тона отъ югославянските зърнени храни се изнасятъ по Дунава и чрезъ пристанището Браила. Съ прокопаването на канала това количество зърнени храни ще бжде изнасяно отъ югославянските пристанища и различните такси ще останатъ като приходъ въ държавата.

Подпомагане испанското корабостроене

Испания полага голѣми грижи за увеличение на своя търговски флотъ. Поради това, за подпомагане различните испански корабостроителници въ строежа на търговски кораби, правителството отпуснало сумата отъ 758 милиона пезети, съ които предварително били заплатени 60% отъ стойността на намиращитъ се въ постройка търговски и рибарски кораби.

Естествено, че съ тая финансова подкрепа на правителството, корабостроителницитъ иматъ пълната възможностъ да ускорятъ постройката на корабитъ, съ които ще бжде значително улеснена външната търговия на държавата.

— Корабостроителницата Алтофене получила поржката за 9 наливни кораба и влѣкача, предназначени за Словашкото дунавско корабоплавателно сдружение. Корабитъ ще бждатъ използвани за обслужване пристанищата по рѣка Дунавъ.

Корабоплаването презъ Панамския каналъ

Съгласно статистическите данни, презъ миналата 1939/40 отчетна година, корабоплаването презъ Панамския каналъ отбелязва едно намаление отъ 3,026,000 н. р. тона. Общото всдѣизмѣстване на преминалитъ презъ канала кораби на различните държави възлиза на 24,144,000 нето регистъръ тона. Презъ отчетната 1938/39 година презъ Панамския каналъ били превозени 27,867,000 тона разни товари, а презъ миналата година тоя превозъ билъ намаленъ на 27,299,000 тона.

По отношение народността на корабитъ преминали презъ канала, установява се, че Съединенитъ Щати държатъ първенство, което се вижда отъ следните данни:

	1939/40 год.	1938/39 год.
Съед. Щати	9,746,000 н.р.т.	8,804,000 н.р.т.
Англия	5,830,000 "	7,670,000 "
Норвегия	2,529,000 "	3,199,000 "
Япония	1,611,000 "	1,518,000 "

Поради войната, английското корабоплаване презъ канала отбелязва най-голѣмо намаление. Презъ 1938/39 год. тонажътъ на германските кораби преминали презъ Панамския каналъ възлиза на 1,455,000 нето рег. тона, а въ настоящо време това корабоплаване, естествено, че е свършено прекратено.

— Корабоплавателното сдружение „Ллойдъ Триестино“ презъ 1939 година имало общъ приходъ отъ 125,860,000 лири (534 милиона лева), като осъществило чиста печалба отъ 12,810,000 лири (около 55 милиона лева), следствие което размѣрътъ на раздаденитъ дивиденди възлиза на около 4%.

„Лойдъ Триестино“ притежава всичко 71 различни по голѣмина ко-

раба съ общо водоизмѣстване 590,344 бр. р. тона. Освенъ това предстоящо е спущането на вода на единъ 9,000 тоненъ моторенъ корабъ, а въ постройка се намиратъ още 4 кораба отъ сѣщия видъ,

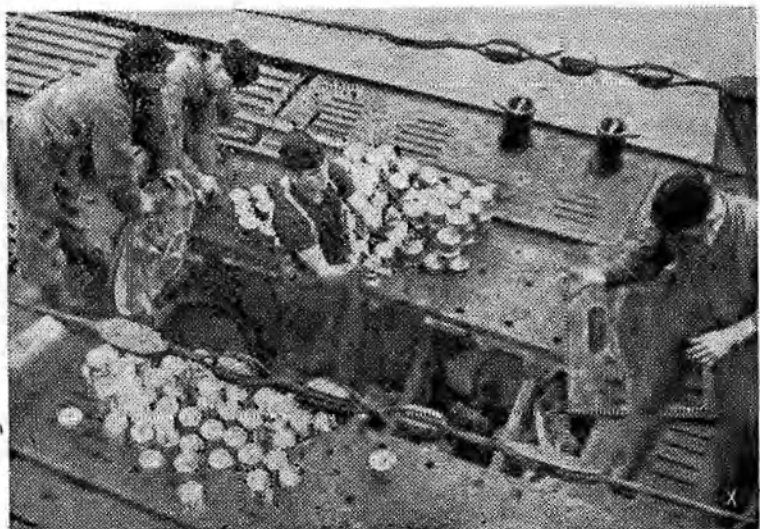
Постройка на нова американска корабостроителница

Голѣмата загуба която претърпя английскиятъ търговски флотъ вследствие резултатните действия на германските морски сили, предизвика усиленото търсене на търговски кораби въ Америка, а съ това и значителното увеличение постройката на кораби въ корабостроителницитъ въ Съединенитъ Щати.

Въ настояще време наличните корабостроителници въ Америка, въ това число и тия, които следъ завършването на Свѣтовната война бѣха прекратили работата и сега наново възстановиха своята дейностъ, се оказаха далечъ недостатъчни да изпълнятъ възложенитъ имъ многобройни поржчки.

Поради това, въ Съединенитъ Щати започна градежа на нови корабостроителници. Подобна корабостроителница се строи въ пристанището Оакландъ, Калифорния. За постройката е отпусната първоначалната сума отъ около 50 милиона лева. Корабостроителницата е предназначена за постройката на търговски кораби и малки бойни единици.

— Италианската корабостроителница Сантиери въ Палермо, получила отъ ромжнското правителство поржката за постройката на два моторни товарни кораба и четири парни такива, предназначени за ромжнското корабоплаване по Дунава.



Германските подводници действатъ продължително време въ открито море. За целта е необходимо да притежаватъ достатъчни запаси отъ храна. На снимката се вижда запасяването на единъ нѣмски подводникъ съ разни консервирани хранителни продукти.

МОРСКА ЛИТЕРАТУРА



ПРОНИКВАНЕТО ВЪ СКАПА ФЛОУ

Нощният мрак отдавна е паднал надъ тихитъ води на Северното море. Далечъ на северъ, край брѣговетъ на Англия, затворени въ стоманената черупка на своя малъкъ подводникъ, 23 смѣлчаца напругатъ сили за да преминатъ презъ преградената съ различни препятствия тѣснина и се вмъкнатъ въ защитената стоянка на британскитъ морски сили, а съ това да отбележатъ едно отъ най-славнитъ дѣла на германския боеенъ флотъ.

Най-подиръ, следъ дълги и мъчителни минути на гигантско напругение и изпитание тежкитъ удари на неизвестността, опасната преграда е преодоляна и остава задъ кърмата на подводника, предъ който се открива тихиятъ и спокоенъ заливъ на Скапа Флоу.

Опаснитъ подводни течения, многобройнитъ скали въ тѣснината и обширнитъ полета съ заградни мина и противоподводни мрежи сж преминати вече безпрепятствено. На сжщото мѣсто, на 18 октомври 1918 год. подводникътъ „УБ116“ бѣ своевременно откритъ отъ англичанитъ и загина, взривавайки се на заградна мина.

Така сжщо, въ мисълта на смѣлия командиръ, лейтенантъ Принъ се очертахъ мощнитъ снаги на нѣкогашнитъ германски бойни кораби, които бѣха затворени въ тоя неприятелски заливъ и въ даденъ мигъ бѣха потопени отъ собственитъ имъ обслуги. Следъ толкова години, нѣмски корабъ наново разпѣнваше смѣло водитъ на това мѣсто.

Взирайки се въ морегледа командирътъ на подводника забелязва на северъ, въ тихитъ води на залива очертаващитъ се чудновати сѣнки на множество неприятелски бойни кораби, които сж застанали на котва. Надъ черната водна повърхност се издигатъ очертанията на триножни стожери, димни тръби и бойни кули. Два кораба сж застанали единъ следъ другъ и сж проточили своитъ снаги прѣко на движението на подводника. Отъ подальчения корабъ се забелязва само предната половина и дветъ му димни тръби. Съгласно неговитъ очертания се установява, че той е отъ вида на „Рипълсъ“. Отсамниятъ корабъ, който притежава само една широка димна тръба и низка палуба е вѣроятно линейниятъ корабъ „Роялъ Окъ“, старъ ветеранъ отъ миналата война, който вече на два джти е преустроенъ. Тоя подро-

бенъ огледъ и разсждения се извършватъ въ нѣколко само секунди.

Всички въ подводника сж занемали въ очакване. Въ тѣснитъ помѣщения най-подиръ проецава отсѣчена заповѣдъ, следъ което подводникътъ трепва последователно и отъ торпеднитъ тръби сж глухъ шумъ излетяватъ едно следъ друго изстрелянитъ торпеда и се движатъ съ свѣткавична бързина къмъ неприятелскитъ кораби.

Подводникътъ съ възможната бързина се насочва къмъ единъ отъ изходите на залива. Командирътъ се стреми да изведе своя корабъ невредимъ отъ опасното мѣсто и го запази за следващитъ действия. Той ни най-малко не се съмнява въ сполучливия ударъ на торпедата.



Лейтенантъ Принъ

Следъ малко се разнася силенъ грѣмъ. Командирътъ се вира въ морегледа и забелязва, че въ предната частъ на по-отдалечения корабъ се издига грамаденъ стълбъ вода и пламъкъ. Следъ нѣколко секунди се чува повторенъ тънтекъ и на мѣстото на „Роялъ Окъ“ се забелязватъ високи и разнообразни пламъци: сини, виолетови, оранжеви, зелени, жълти, кървавочервени, всрѣдъ които се чернеятъ различни отломки отъ взривания корабъ.

Следъ нѣколко секунди, лейтенантъ Принъ още веднѣжъ поглежда въ морегледа. „Рипълсъ“ е заровилъ дълбоко носъ въ водата, вѣроятно е значително повреденъ, а отъ линейниятъ корабъ „Роялъ Окъ“ не се вижда нищо друго освенъ ог-

роменъ димящъ облакъ, който се разтила подобно на траурно знаме върху мѣстото, гдето корабътъ е потъналъ въ водитъ на залива. Въ последния блещукатъ множество морзови сигнали, различни свѣтлини и отъ всички страни свѣткатъ широкитъ огнени снопове на прожектори, които се спиратъ върху повредения „Рипълсъ“ и търсятъ неприятелския корабъ, който е дрзналъ да навлѣзе въ седалището на мощния английски флотъ. Чуватъ се и далечни взривове. Командирътъ знае, че това сж воднитъ бомби, които противниковитъ кораби хвърлятъ около мѣстото на злополуката, съ намѣрение да засегнатъ нѣмския подводникъ.

Стисналъ устни и сгърчилъ вежди, командирътъ продължава да мълчи, мълчатъ и останалитъ смѣлчаца намиращи се неотлъчно по своитъ мѣста.

Въ тѣснитъ помѣщения се разнасятъ кратки, високо изказани заповѣди и се чува само равномерниятъ туптежъ на машинитъ и бързитъ тракания на другитъ механизми. Подводникътъ, направляванъ самовѣрно отъ своя командиръ, съ голѣма бързина се промъква презъ тѣснината и минава покрай остриѣ скали. Всѣки отъ обслугата има пълната вѣра въ своя водачъ, като мълчаливо и добросъвестно изпълнява повѣрената му работа. Потътече по загорѣлитъ лица на моряцитъ и тѣ скришомъ поглеждаатъ къмъ своя командиръ, надвесенъ и съсрѣдоточенъ надъ разгъната карта.

Най-подиръ лейтенантъ Принъ съ радостна усмивка изправя глава, поглежда въ своя часовникъ и съ високъ гласъ извиква така, щото да го чуе всѣки, намиращъ се около него: „Подводникътъ се намира наново въ открито море. Благополучно проникнахме въ Скапа Флоу. Потопихме единъ неприятелски линейен корабъ и повредихме тежко другъ!“

Мощно трикратно ура се разнася изъ тѣснитъ влажни и омаслени помѣщения на подводника и нестихваща радостъ свѣтва по изпотенитъ лица на моряцитъ. Това е едничката и най-ценна награда за храбриятъ командиръ, който съ чудна вещина сполучи да проникне съ своя подводникъ въ Скапа Флоу, гдето отбеляза съ ненадминато безстрашие едно велико дѣло, единствено въ военно морската история.

Отъ нѣмски: Николай П. Ханчевъ

МОРСКИ РИБОЛОВЪ

Животът на британските риболовци.

Въ настоящата великанска война известна част от хилядите британски риболовци се използват за нов вид ловидба. Вместо обикновените мрежи за ловидба на риба, рибарските корабчета са снабдени с миночистачни прибори, и вместо да ловят риба, те извличат из морските дълбочини неприятелските заградни мини. Останалата част обаче от риболовците, продължава да извършва своята трудна и опасна, но резултатна работа.

Ето и животът на тези храбри мъже, населяващи едно малко пристанищно градче, кацнало върху сивото крайбрежие на северна Англия.

Всѣка сутринь, съ започване на прилива, риболовците от градчето потеглят съ своите корабчета въ открито море. Въ тия минути на раздѣла съпругите и дѣцата на смѣлитѣ риболовци застават до малкия фарь и размахват насърдително жърпичките си къмъ своите близки, които се впускат въ своята свързана съ неизвестността опасна дейность.

Риболовните корабчета плуват далечъ на северъ, до водите на Исландия и отсѣжтвуват въ продължение на много дни. Завръщайки се обаче, те сж препълнени от добъръ ловъ, който радостно стоварват въ малкото пристанище.

Последното се счита като главенъ снабдителъ на прѣсна риба за цѣла Англия.

Риболвците от английското градче сж обикновено снажни люде, които не се страхуват нито от морето, нито от неприятелските подводници, сновящи покрай английските брѣгове. Храбростта на тези риболовци се дължи главно на тежкия и опасенъ животъ, който те водят още от деца, животъ, който се намира въ постоянна и упорита борба съ водната стихия, която калява техните мишци и воля.

Всѣки капитанъ на риболовенъ корабъ притежава малка и дебела тетрадка, която грижливо пази. Въ

тая тетрадка той записва внимателно всички риболовни пжтувания, особеностите на риболовния районъ и получените от риболовствуването постижения и поради това, всѣки собственикъ на риболовенъ корабъ е увѣренъ, че притежава най-ценните тайни на изкуството за ловенето на риба, които тайни той би искалъ да запази изключително за себе си. Поради тия именно причини риболовците се отказват от покровителството на бойните кораби, които да конвоиратъ сгрупирани въ кевани корабчета, до мѣстото на риболова. Освенъ това, защитените от бойни кораби риболовни флотилии по-лесно ще бждат открити от неприятеля.

Разпрѣснати, макаръ и по единично изъ необятната морска ширь, многобройните английски риболовни корабчета отлично изпълняват възлаганата имъ задача, като подвижни предни наблюдателни постове, съевременно откриващи мѣстонахождението на неприятелските кораби, за които донасятъ чрезъ своите радиостанции. Наредъ съ набавянето на прѣсна риба, служаща за храна на населението, британските риболовци, използвайки своите отлични моряшки качества, се намиратъ въ денонощна служба за защита на своето отечество.

Фабрики и работилници за риболовството въ Далечния изтокъ.

Както е известно въ областта на рѣките въ Далечния изтокъ и въ водите около Камчатка, о-въ Сахалинъ и Владивостокъ, руското рѣчно и морско риболовство е значително развито и съставлява добъръ поминъкъ за населението.

За улесняване и засилване на риболовството и свързаната съ него рибна индустрия, на различни мѣста по крайбрежието на Далечния изтокъ и на Камчатка била започната построяката на фабрики и малки работилници за консервиране на уловената риба и преработване на нейните остатъци.

Така, въ Петропавловскъ на Камчатка, въ Николаевъ на Амуръ и въ

пристанището Владивостокъ се намиратъ въ усилена постройка редица фабрики. Въ Петропавловскъ се строи голѣма фабрика за направа на консервени кутии, които ще бждат доставени на многобройните консервени фабрики въ Камчатка.

Освенъ това, за преработването на рибните остатъци ще бждат построени 16 работилници и хладилни помѣщения.

Всички тия индустриални предприятия и подобрения били предвидени въ изработения руски планъ за засилване на риболовството, който се счита за доходенъ поминъкъ.

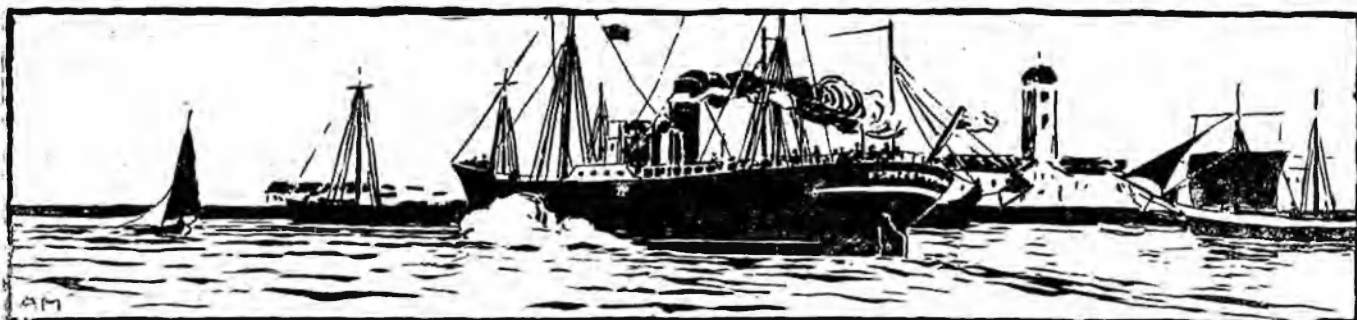
Значението на риболовните кораби.

Въ другите държави на риболовството се отдава голѣмо значение. Рибата, която въ прѣсенъ или солень видъ служи за храна на населението въ тия страни, не се лови само въ крайбрежните води, както това се извършва въ насъ, а се търси съ съответните нарочни риболовни корабчета, далечъ въ водите на моретата и океаните, гдето се движатъ голѣми и гжсти рибни стада, поради което, естествено, че постиженията въ риболовството сж голѣми и доходни.

Затова и държавите притежаватъ значителенъ брой риболовни корабчета, снабдени съ сигурни двигатели и добри съобщителни срдства.

Освенъ използването на многобройните риболовни кораби въ мирно време, за риболовството въ открито море, въ време на война те широко се използватъ за военни цели и поради това иматъ голѣмо значение за отбрана брѣговете на страната.

Пригодени въ мирно време за риболовство далечъ отъ брѣга и за устояване на морските бури и голѣми вълнения, риболовните корабчета притежаватъ твърде добри мореходни качества и сполучливо се използватъ като миночистачи и като предни стражни кораби за изпълнението на разузнавателната, наблюдателна и стражна служба и около собствените брѣгове.



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.

НИКОЛА Д. ЛАБАКОВЪ — АКЦ. Д-ВО

ВАРНА — ТЕЛЕФОНЪ № 27—88

**Магазинъ на дребна желѣзария,
разни технически артикули, инструменти,
тръби и др.**

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.