

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЕ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

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

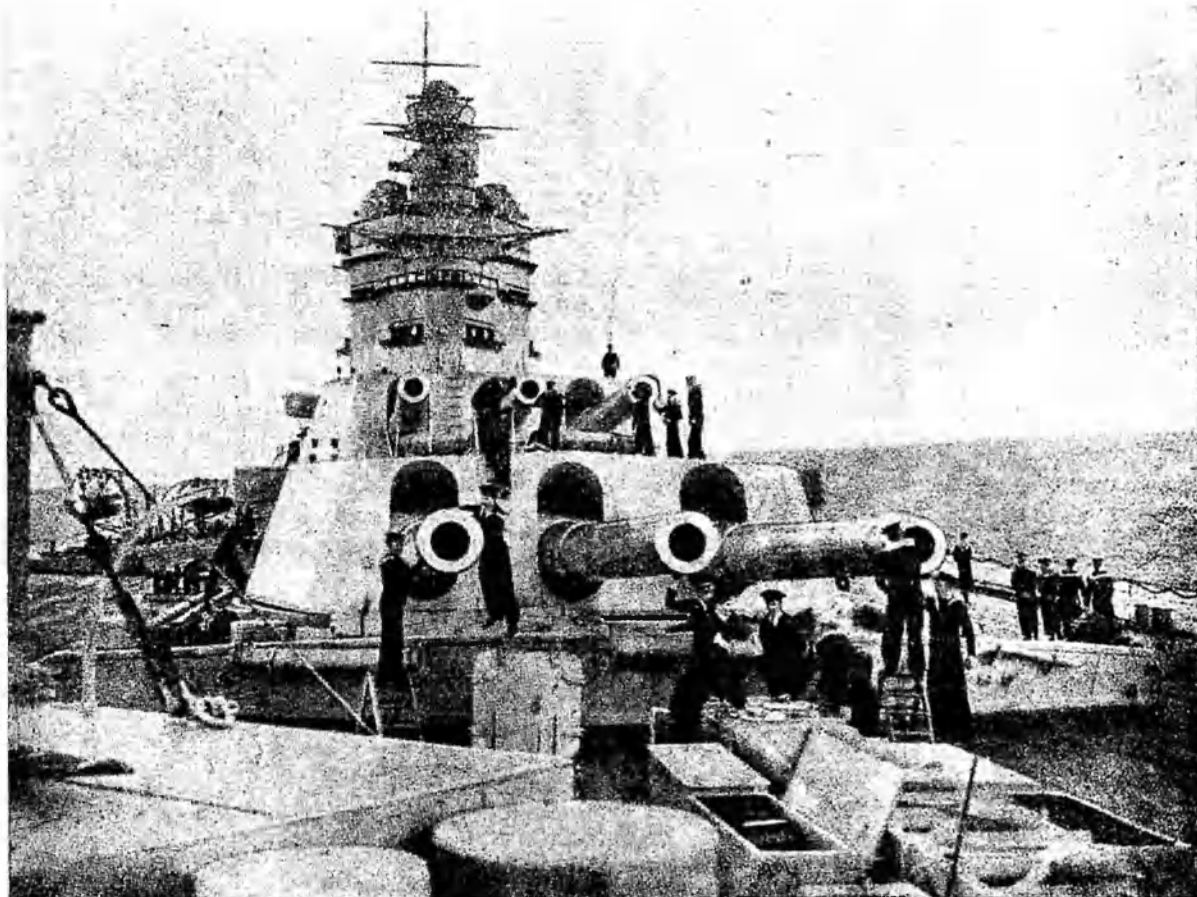
ДВУСЕМИЧНИКЪ ЗА МОРСКА ПРОКЪРЪТА И ОБНОВА.
ДЪКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Година VII.

Варна 1. мартъ 1941 год.

Број 154.

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



Почистване оръдията на единъ линейенъ корабъ.

КАЛЕНДАРЪ НА
МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

—На 16 февруари 1916 год. действащият въ Адриатическо море французски спомагателен кръстосвач „Менфис“, навлязалъ въ поставеното предъ Дурацо отъ германския подводникъ „У Ц 12“ минно заграждане, взривалъ се на мина и бързо потъналъ.

—На 20 февруари 1916 год. французкия страженъ корабъ „Жинетъ“ се взривалъ на мина и потъналъ въ водитъ близо до островъ Корфу.

—На 25 февруари 1916 год. загигали отъ взрива на заградни мини действащитъ предъ Дурацо: италианския минопоставачъ „Монзоне“, единъ фанцуски и единъ английски помощни кораби.

—На 25 февруари 1916 год. сутринята, предъ нашитъ брѣгове се появили двата руски изстрѣбителя „Лейтенантъ Пущинъ“ и „Живой“, които навлязли въ поставенитъ въ водитъ предъ Варненския заливъ наши минни заграждения. Изстрѣбительтъ „Лейтенантъ Пущинъ“, достигайки на разстояние около 10 мили източно отъ устието на рѣка Камчия се взривалъ на мина и бързо потъналъ. Другиятъ изстрѣбитель „Живой“ веднага спусналъ на вода дветѣ си лодки за спасяване даещитъ се руски моряци, обаче, му се сторило, че е атакуванъ отъ подводникъ, поради което изоставилъ спасителната си работа и бързо се отдалечилъ отъ мѣстото на злополуката и се изгубилъ задъ хоризонта.

Отъ потъналия изстрѣбитель успѣли да се спасятъ само 4 души офицери и 11 моряка, които използвали две спасителни лодки. Едната отъ тѣхъ се насочила къмъ устието на Камчия и се връзла въ пѣсѣчния брѣгъ. Слѣзилитъ на сушата корабокрушенци били пленени отъ нашитъ моряци, намиращи се на стража при устието на рѣката. Втората лодка се насочила къмъ пристанището на Евксиноградъ, гдето била пресрещната и пленена съ обслужката си отъ намиращия се въ дежурство торпедоносецъ „Летящи“.

—На 25 февруари 1916 год. зранята, три отъ нашитъ водосамолети, намиращи се въ разузнаване далечъ въ водитъ предъ нашитъ брѣгове, забелязали източно отъ носъ Калиакра два голѣми превозни кораба, които били охранявани отъ осемъ руски изстрѣбителя. Веднага нашитъ водосамолети влязли въ действие, като атакували съ бомби неприятелскитъ кораби, които били засѣгнати отъ три бомби. Поради ова, противникътъ билъ принуденъ бързо да се оттегли задъ хоризонта.

Въпрѣки усиленото обстрелване отъ вражескитъ кораби, нашитъ водосамолети успѣшно сж завършили своята задача и благополучно се завърнали обратно въ водолетището, гдето следъ кацането имъ било установено, че получили незначителни повреди по крилетѣ.

—На 27 февруари 1916 год. новостѣкмениятъ нѣмски спомагателенъ кръстосвачъ „Грайфъ“, подъ командването на капитанъ II рангъ Тиитце отплувалъ отъ устието на рѣка Елба, за да премине презъ линията на английската блокада и се отправи за водене на корсарска война. Корабътъ се насочилъ на северъ за да се промъкне между северна Англия и Норвегия и достигне свободнитъ води на океана.

На 29 февруари обаче, нѣмскиятъ спом. кръстосвачъ, когато се намиралъ въ близостъ на Шетландскитъ острови билъ забелязанъ отъ английския спом. кръстосвачъ „Алкантара“, който притежавалъ водоизмѣстване 15,000 тона и очаквалъ да бжде смѣненъ отъ спомагателниятъ кръстосвачъ „Андесъ“.

Между „Алкантара“ и „Грайфъ“ се завързало ожесточено сражение въ което взели участие и притеклитъ се на помощъ други английски кораби: спом. кръстосвачъ „Андесъ“, изстрѣбителя „Мюнстеръ“ и кръстосвачътъ „Комусъ“. Въ резултатъ на тоя морски бой, „Алкантара“ билъ засѣгнатъ отъ торпедото на нѣмския корабъ и потъналъ, а „Грайфъ“, получавайки множество снарядни попадения, отъ съсредоточения огънь на английскитъ кораби, сжщо се изгубилъ подъ водната повърхностъ.

Отъ обслужката на загиналия нѣмски спомагателенъ кръстосвачъ, 97 души били убити, а останалитъ 209 били пленени.

—На 28 февруари 1653 год. въ близостъ на Портландъ се състояла тридневната морска битка между холандския и английски флоти. Холандския флотъ, командванъ отъ адмиралъ Тромпъ охранявалъ единъ грамаденъ керванъ, състоящъ се отъ 250 търговски кораба. Британския флотъ, подъ водителството на адмиралъ Блякъ ималъ задачата да унищожи търговскитъ кораби. Борбата била ожесточена. Едва на смръчаване на третия день, дветѣ флоти, понисайки тежки загуби се оттеглили отъ мѣстото на сражението.

Холандския флотъ загубилъ 9 бойни и 30 търговски кораба. По-голѣмата частъ отъ търговскитъ кораби били пленени. Англичанитъ загубили всичко 6 линейни кораба.

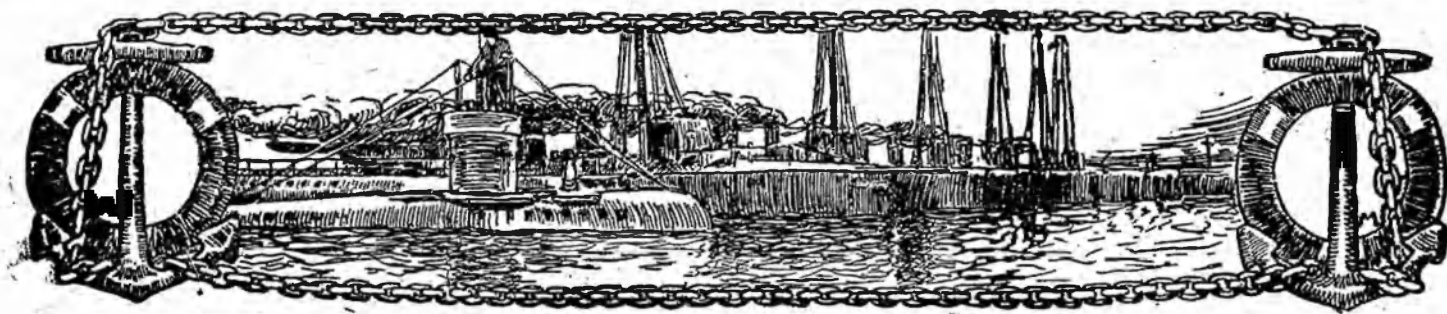
Отъ холандска страна били убити 8 командира на кораби и 800 души моряци, а англичанитъ имали надъ 2000 души убити и множество други ранени.

ПОЩА

Уредничеството на вестника благодарно за следнитъ получени дарения:

1. Отъ инженеръ—Иванъ Н. Камберовъ, Ст.-Загора 100 лв.
2. Борисъ К . . . гр. София 100 лв.
3. Венелинъ Д. Чакъровъ, отъ гр. Русе 60 лв.
4. Стоянъ Г. Апостоловъ, отъ Костинбродъ . . . 50 лв.
5. Дочо Т. Станевъ, Севлиево 50 лв.
6. Владимиръ Диканаровъ, отъ гр. Разградъ . . . 50 лв.
7. Матей Г. Матеевъ, отъ гр. Бургасъ . . . 50 лв.
8. Пенчо Петровъ, гр. Варна 50 лв.
9. Василъ Г. Цанковъ, Варна 50 лв.
10. Иванъ Ангеловъ, Варна 50 лв.
11. Иванъ С. Атанасовъ, Варна 50 лв.
12. Йорданъ К. Кърнолевъ, отъ гр. София 50 лв.
13. Желѣзко Д. Бъчваровъ, с. Медвенъ, Котленско . 50 лв.
14. Йорданъ Пенчевъ, отъ гр. Плѣвенъ 30 лв.
15. Илия Г. Лазаровъ, отъ гр. София 25 лв.
16. Иванъ Д. Касидовъ, отъ гр. Варна 20 лв.
17. Л. Длъгнековъ, София . 20 лв.
18. Пелко Ив. Ралевски, отъ с. Боходъ, Плѣвенско 20 лв.
19. Пеню Донеъ Гергановъ, отъ гр. Русе 20 лв.
20. Петъръ В. Кисъовъ, Варна 20 лв.
21. Тодоръ Т. Ялъмовъ, отъ гр. Шуменъ 20 лв.
22. Любомиръ Топаловъ, отъ гр. Карлово 15 лв.
23. Илия Кръстевъ, отъ гр. Ивайловградъ . . . 15 лв.
24. Кирилъ Стояновъ Неновъ, отъ гр. София 10 лв.
25. Илия Мих. Попилиевъ, отъ гр. Варна 10 лв.
26. Живко Георгиевъ, Варна 10 лв.
27. Александъръ Г. Мариновъ, отъ гр. Варна 10 лв.
28. Стоянъ Юрд. Лазаровъ, отъ гр. Варна 10 лв.
29. Иванъ Тюрченовъ, отъ гр. София 10 лв.
30. Коста Върбановъ, Русе . 10 лв.
31. Иванъ Ц. Спасовъ, отъ с. Дълбокъ-долъ, Троянско 10 лв.

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. За улеснение четцитъ отъ Варна и близкитъ селища, волнитъ дарения могатъ да се внасятъ направо въ уредничеството на вестника, намиращо се въ Интендантството на Флота, на пазарния площадъ, до Пожарната команда.



ДЕНЬТЪ НА ОСВОБОЖДЕНИЕТО

Ежегодно на 3 мартъ, българскиятъ народъ съ подобающа тържественостъ празнува годишнината отъ освобождението.

Въ тоя день всѣки родолюбивъ българинъ трѣбва да се проникне отъ сжщността на свободата, която е първа необходимостъ за спокойното политическо, културно и стопанско развитие на народа.

Свободата е свещена и належаща нужда, осигуряваща естественото разрастване, обогатяване и процъвтване на духовнитѣ и материални народни стойности.

Свободата съставлява оная гранитна опора, върху която се гради сжществуването и могжеството на българската народностна общностъ

Тя е последица отъ настойчивъ стремежъ за получаване на пълна независимостъ въ всестранныя и планомеренъ възходъ на народа.

Нѣма нищо по свя-

то, нищо по-скжпо и по-желано отъ свободата. Всички ожесточени и кръвопролитни свѣтовни войни сж естествена последица отъ неотложната необходимостъ за получаването на надеждна и всестранна свобода въ действията, живота и съществуването на народитѣ.

Свободата изисква и създава редици неуморими, безстрашни и съ себеотрицание народни дейци, готови всѣки мигъ да пожертватъ живота си за свободното сжществуване на Отечеството.

Всѣка година на 3 мартъ, отдавайки заслужена почитъ на хилядитѣ доблестни борци за свободата, българския народъ празнува свѣтлия день на своята свобода и се прекланя предъ скжпата паметъ на достойно загиналитѣ за Родината свои синове.

Въ тоя тържественъ день, всѣки истински българинъ се радва на извоюваната съ цената

на толкова усилия, пожертвувания и скжпи жертви свобода, като съзнава ясно, че въ настоящитѣ изключителни и сждбоносни времена, по-вече отъ всѣкога българскиятъ народъ се нуждае отъ притежанието на непоколебимо вътрешно единение и пълна сплотеностъ около Върховния Вождъ.

Въ настоящитѣ сждбоносни дни, когато съвременната гигантска борба се развихря съ своята непозната стихийностъ и черната сѣнка на неизвестността витае въ непосредствена близостъ, свещенъ дългъ се налага на всѣки вѣренъ синъ на родната земя, празнувайки деня на свѣтлата свобода, да се проникне отъ съзнанието за необходимостта отъ пълната готовностъ за запазване свободното народно сжществуване и полагане на своитѣ сили и своя животъ за всеотдайната и вѣрна служба на Царъ и Родина.

МОРСКА МИСЛА

ВОЕННИЯТЪ ФЛОТЪ ВЪ ЗАЩИТА НА РИБОЛОВСТВОТО

Необятната морска ширь, намираща се извънъ териториалнитѣ води на държавитѣ, е свободна за корабоплаването и всѣкога може да се използва за риболовстване. Поради това, отдалеченитѣ отъ брѣговетѣ води на моретата всѣкога сж оживени отъ многобройни рибарски корабочета на близкитѣ и далечни държави. Най-оживено по отношение на риболовството се счита Северното море съ сѣседнитѣ нему водни райони, тъй като около него се намиратъ държави, притежаващи добре развита риболовна и рибарска промишленост.

За установяване на реда въ риболовната областъ, прибрѣжитѣ държави: Англия, Франция, Ирландия, Белгия, Холандия, Германия, Дания и Норвегия, още на 6 май 1882 год. изработили и одобрили нарочна спогодба.

Тая спогодба обхваща редътъ въ риболовния районъ граничещъ: отъ северъ съ паралела на 61' северна ширина, отъ изтокъ—линията Линдеснесъ (Норвегия) и Хондсхолмъ (Дания), а отъ югъ—линията Грицъ-Нецъ (Франция) и Зюдъ Форландъ (Англия). Въ тая областъ сж включени Оркнейскитѣ и Шетландски острови. Всички държави, подписали спогодбата следвало да зачитатъ постановленията на последната и могли, за защита на своитѣ интереси и своето риболовство, да се осланятъ на нарочнитѣ за целта свои кораби. Както въ установената областъ, така и около Исландия, Лофотенъ и Нордкапъ, ежегодно, съ започване на риболовството, различнитѣ държави изпращатъ опредѣленитѣ бойни кораби за покровителстване и защита на своитѣ многобройни рибарски корабочета.

За целта военниятъ флотъ на всѣка държава разполага съ съответнитѣ нарочно стѣкмени кораби за защита на риболовството. Така, Англия притежава кораба „Хастингсъ“, водоизмѣстване 1,025 тона, скоростъ 16.5 мили и въоръжение: две 102 мм., две 47 мм. орджия и 8 картечници; Франция — корабътъ „Вилд'Ис“, притежаващъ водоизмѣстване 1,122 тона, скоростъ 17 мили и въоръжение: 4 орджия и 2 картечници; Германия — двата кораба „Елба“ и „Везеръ“ съ водоизмѣстване по 600 тона и скоростъ 15 мили; Дания притежава три кораба, отъ които „Инголфъ“ съ водоизмѣстване 1,180 тона, скоростъ 16.5 мили и въоръжение: две 120 мм., две

57 мм. и две 20 мм. орджия, 2 картечници и единъ водосамолетъ, е предназначенъ за защита на риболовството около Гренландия, а корабътъ „Хвитбьорненъ“ съ водоизмѣстване 1,050 тона — за защита на рибаритѣ около Исландия; Холандия притежава два кораба, „Янъ ванъ Брокелъ“ и „Наутилось“ съ водоизмѣстване 955 и 800 тона; Норвегия разполага съ три кораба, отъ които „Фритъовъ Хансенъ“ има водоизмѣстване 1,275 тона, скоростъ 15 мили и въоръжение: две 102 мм. и две 47 мм. орджия и единъ водосамолетъ; Португалия притежава 4 кораба за защита на риболовството; Русия разполага съ кораба „Воровски“, съ водоизмѣстване 2,100 тона, скоростъ 18 мили и „Красни Вимпелъ“, съ водоизмѣстване 750 тона; Испания има 9 кораба.

Всички кораби, предназначени за защита на риболовството сж военни. Въ какво се състои тѣхната служба? Всѣка заранъ въ 6 часа корабътъ съобщава по своето радио сведенията за състоянието на времето, като получава отъ всички намиращи се въ открито море риболовни кораби снабдени съ радиотелефони, мѣстонахождението и уловената презъ нощта отъ тѣхъ риба. Отъ тия сведения, въ предназначения за защита на риболовството корабъ се установяватъ мѣстата, гдето се намира обиленъ ловъ на риба, като се провѣрва присѣтствието на всѣки риболовненъ корабъ.

Всѣка заранъ риболовнитѣ кораби съобщаватъ за заболѣлитѣ моряци и повредитѣ които иматъ въ машинитѣ или риболовнитѣ уреди. Тогава корабътъ за защита на риболовството обхожда района и прибира всички заболѣли риболовци, които настанява на лечение въ своята добре уредена лечебница.

Ако болесъта на риболовеца е сериозна и изисква незабавно лечение въ нѣкоя брѣгова болница, то, корабътъ за защита на риболовството бързо се отправя за близкото пристанище, въ което се нами-

ра съответната лечебница.

За отстранение на различнитѣ повреди отъ техническо естество: повреда на радиостанцията, машинитѣ и съоръженията, корабътъ за защита разполага съ съответния брой опитни технически лица и необходимитѣ запасни части. Освенъ това, на кораба се намиратъ и водолази, които слизатъ подъ водата за оглеждане подводнитѣ части на риболовнитѣ кораби и освобождаване вилгата отъ заплетенитѣ по тѣхъ риболовни мрежи, ако разбира се това е необходимо.

За разрешение изникналитѣ спорове между риболовцитѣ и установяване виновността по заплитането и повреждането на риболовнитѣ уреди, корабътъ за защита на риболовството разполага съ съответнитѣ правници, познаващи добре законитѣ. За целта се извикватъ двамата командири на засегнатитѣ риболовни кораби, разпитватъ се подробно и веднага се съставятъ и подписватъ необходимитѣ протоколи, установяващи виновността и размѣра на нанесенитѣ щети, а сжщо и сумата, която следва да заплати виновника.

Корабътъ за защита на риболовството разполага съ достатѣчни количества различни хранителни припаси, гориво, нови мрежи, вода за пиене, солъ, и всичко друго необходимо за снабдяване намиращитѣ се въ открито море риболовни кораби, които презъ време на своята работа получатъ повреда въ мрежитѣ или риболовнитѣ уреди, привършватъ горивото и хранителнитѣ припаси, или се нуждаятъ отъ съответнитѣ количества солъ за насоляване на уловената риба.

Освенъ това, съ нарочнитѣ кораби за защита на риболовството пжтуватъ множество учени и изследватели на морската флора и фауна, като извършватъ редица наблюдения и изследвания на морскитѣ води и животътъ и разстителността въ воднитѣ дълбочини. Тия сведения сж особено ценни за засилвана на рибарската промишленостъ.

Така, едно отъ назначението на бойния флотъ е и това, да указва съ своитѣ нарочни кораби ценно съдействие, като улеснява работата и осигурява защитата на риболовството и рибарската промишленостъ, съставляващи неизчерпаемъ източникъ за ефена и питателна храна, и творящи голѣми блага за народа.



ДЕЙСТВИЯТА НА ГЕРМАНСКИЯ ФЛОТЪ

Съгласно сведенията дадени от германския и чуждоstrаненъ печатъ установява се, че въ началото на настоящата война Германия разполагала съ следнитъ бойни кораби, намиращи се въ строя: 2 линейни кораба, 3 бронирани кораба съ водоизмѣстване по 10,000 тона, 2 тежки кръстосвача, 6 леки такива, 22 изстрѣбителя, 20 торпедоносца, около 60 подводника, 2 стари линейни кораба, 20 торпедни лодки и множество миночистачи, учебни рибарски и спомагателни кораби.

Първото бойно действие на германския флотъ било извършено на 2 септември 1939 год. отъ линейния корабъ „Шлезвиг-Холщайн“, който съ своята тежка артилерия обстрелвалъ Вестерплате при Данцигъ.

На 14 септември с. г. двата линейни кораба „Шлезвиг“ и „Шлезвиг-Холщайн“ взели дейно участие при превземането на полското пристанище Гдиня.

Военнитъ действия между Англия и Германия започнали на 4 септември 1939 г. съ голѣмото въздушно английско нападение върху Вилхелмсхафенъ и Куксхафенъ. Следващото развитие на морската война между дветъ воюващи държави, бѣ изразено главно съ дейността на германскитъ подводници.

Така, на 18 септември 1939 год., командваниятъ отъ лейтенантъ Шухардъ подводникъ потопилъ английския сачолетоносачъ „Courageous“, притежаващъ водоизм. 22,500 тона.

На 14 октомври с. г. презъ нощта, подводникътъ на лейтенантъ Принъ проникналъ въ Скапа Флоу гдето потопилъ линейния корабъ „R. u. l. O. k.“ (водоизмѣстване 29,150 тона) и повредилъ тежко „Repulse“.

Отъ началото на войната до края на октомври 1940 год. нѣмскитъ подводници потопили неприятелски кораби съ общо водоизмѣстване 3,714,000 бр. р. тона. Първенството по отношение водоизмѣстването на потопенитъ вражески търговски кораби иматъ двамата лейтенанти Принъ и Кречмеръ, които потопили надъ 250,000 тона кораби.

На 9 априлъ 1940 год. германския боенъ флотъ извършилъ една смѣла и твърде дрѣзка десантна операция, като подпомогналъ значително за завладяването на Норвегия. Въпрѣки действителната морска мощъ на Англия, германския флотъ напълно успѣшно изпълнилъ възложената му задача, като охранявалъ корабитъ съ войски и стоварилъ десантни части въ различнитъ пристанища на Норвегия. На 13 априлъ 1940 г. въ фиорда предъ Нарвикъ се състояло ожесточено морско сражение между английскитъ сили въ съставъ: 2 голѣми бойни кораба и 10 изстрѣбителя и нѣмската флотилия изстрѣбители, въ резултатъ на

което всички германски кораби следъ изстрелването на всичкитъ си бойни припаси и получаването на значителни повреди, били потопени отъ собственитъ имъ обслуги.

Естествено, че при завладяването на Норвегия, германския флотъ понесълъ тежки загуби. Потопени били: 3 кръстосвача, между които и „Блюхеръ“ съ водоизмѣстване 10,000 тона; 10 изстрѣбителя, 1 торпедоносецъ, 6 подводника и 15 малки и спомагателни бойни кораби.

На 23 ноември 1939 год. германски морски сили подъ водителството на вице-адмиралъ Маршалъ извършили набѣгъ къмъ северната частъ на Нѣмското море и потопили английския спомагателенъ кръстосвачъ „Rawalpindi“, който притежавалъ водоизмѣстване 11,697 тона.

На 3 юни 1940 год. презъ време похода на командваната отъ адмиралъ Маршалъ германска ескадра състояща се отъ: линейнитъ кораби „Шарнхорстъ“ и „Гнайзенау“ и единъ тежъкъ кръстосвачъ, срещнала и потопила въ близостъ на островъ Янъ Майенъ, английския самолетоносачъ „Glorious“ (22,500 тона), два изстрѣбителя, спом. кръстосвачъ „Ogama“, единъ наливенъ корабъ за превозъ на течено гориво и единъ преследвачъ на подводници.

На 5 май 1940 год. въ едно нѣмско пристанище билъ довлѣченъ пленениятъ английски подводникъ „Seal“. Последниятъ билъ засѣгнатъ тежко отъ действията на нѣмски бомбардировачъ и лишенъ отъ възможността да се потопи и скрие подъ водната повърхностъ, въ послѣдствие билъ плененъ отъ нѣмскитъ морски единици.

Брониранитъ кръстосвачи „Дойчландъ“ и „Адмиралъ графъ Шпе“ съ започване на войната отплували отъ своитъ пристанища за действие въ Атлантическия океанъ, главно за прекъсване на английскитъ презморски съобщения и привличане множество британски бойни кораби. „Дойчландъ“, следъ нѣколко месечно успѣшно действие се завърналъ обратно въ Германия и по нареждане на главното командване билъ кръстенъ съ новото име „Лютцовъ“.

Кръстосвачътъ „Адмиралъ графъ Шпе“, който действалъ въ южната частъ на Атлантическия океанъ, завързалъ сражение съ тритъ английски кръстосвача „Eseter“, „Ajaç“ и „Achilles“ и поради полученитъ тежки повреди, билъ принуденъ да влѣзе въ пристанището Монтевидео. Поради отказа на аржентинското правителство, нѣмскиятъ корабъ да остане въ пристанището до поправяне на причиненитъ му повреди, на 17 декември 1939 год. кръстосвачътъ „Адмиралъ графъ Шпе“ отплувалъ отъ Монтевидео и билъ по-

топенъ отъ собствената си обслуга.

На 2 августъ въ южната частъ на Атлантическия океанъ се завързало сражение между единъ германски спомагателенъ кръстосвачъ и английския спом. кръстосвачъ „Алкантара“. Последниятъ получилъ тежки повреди, отдалечилъ се отъ мѣстото на сражението и пристигналъ въ пристанището Рио де Жанейро.

На 13 ноември 1940 год. действащитъ въ западната частъ на Атлантическия океанъ германски бойни кораби потопили английскитъ спомаг. кръстосвачи „Jervis Bay“, притежаващъ водоизмѣстване 14,164 бр. р. тона и „Rangitiki“.

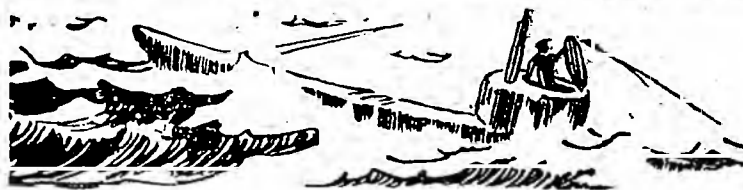
На 6 декември 1940 год. въ южната частъ на Атлантическия океанъ се състояло морско сражение между английски и германски спомагателни кръстосвачи, въ което британския спом. кръстосвачъ „Camorvon Castle“ билъ тежко повреденъ и пристигналъ въ Монтевидео.

На 18 октомври 1940 год. при изхода на Бристолския каналъ неочаквано се завързало сражение между една германска флотилия изстрѣбители и британска ескадра кръстосвачи, охранявана сжщо отъ изстрѣбители. Въпрѣки значителното превъзходство на неприятелскитъ сили и ожесточения артилерийски огънь, германската флотилия смѣло се впуснала въ дневна торпедна атака, отъ която билъ засѣгнатъ съ торпедо единъ английски кръстосвачъ. Следъ атаката и двата противника бързо се отдалечили отъ мѣстото на сражението.

Така сжщо и нѣмскитъ торпедни лодки, които се считатъ за ново срѣдство за борба на море, презъ изтеклото време извършили редица походи къмъ английскитъ брѣгове и успѣли да атакуватъ и потопятъ много търговски и бойни кораби.

За разлика отъ миналата война, въ което германския флотъ се намираще въ очаквателно положение въ своитъ пристанища и съгласно примирието трѣбваше да бжде интерниранъ въ Скапа Флоу и потопенъ отъ собствената си обслуга, въ съвременната война, нѣмскитъ морски сили, безъ огледъ на даденитъ жертви отбелязватъ значителна активностъ и умѣло се използватъ за извършването на редица трудни задачи и бойни действия около самата Англия.

Като последица отъ тая дейностъ на германския флотъ се отбелязватъ нанесенитъ значителни загуби на Британската империя, както по отношение на потопенитъ военни, така и на унищоженитъ търговски кораби. Поради това, естествения подвозъ на суровини за Англия значително е затрудненъ.



МОРСКИ ВЕСТИ

Ново пристанище на Дунава

Подробните планове за построяването на ново германско пристанище на Дунава при Линцъ били вече напълно готови и започването градежа било предстоящо.

Съгласно плановете, новото пристанище обхваща три отделни части. Намиращата се нагоре срещу течението на Дунава пристанищна област ще притежава три пристанищни басейна. Към това пристанище ще бъдат включени и различните индустриални сгради и работилници, обхващащи площ от около 30 хектара. Втората част от пристанището на реката ще притежава четири пристанищни басейна, като последният басейн ще бъде пригоден за разтоварване на петрол и течни горива и ще притежава съответните за тях огромни хранилища.

Всички от тия пристанищни басейни ще бъдат дълги от 400 до 600 метра.

Във външната на пристанището ще бъдат построени, съвременни, добре съоръжени, хранилища на стоки, приспособления за бързото разтоварване и товарене на зърнени храни, хладилници и док.

— Югославянската държавна корабостроителница въ Сплитъ, която поради липса на достатъчни материали и поръчки бѣ уволнила част от своите работници и бѣ въвела за останалите седемчасов работен ден, наново назначила работници и увеличавайки работното време на осем часа, започнала своята усилена дейност. Корабостроителницата получила множество нови поръчки.

Загубите на британския военен флотъ.

Според сведения от нужния печатъ, до 1 септември 1940 год. през време на едногодишните действия на море, английският военен флотъ имал следните загуби:

- 1 линейен корабъ „Royal Oak“ съ водоизмѣстване . . . 29,150 тона
- 2 самолетносача: „Courageous“ и „Glorious“ съ вод. . . 45,000 тона
- 3 кръстосвача: „Effingham“, „Calypso“ и „Curlew“ . . 18,240 тона
- 29 изстрѣбителя съ общо водоизмѣстване 39,825 тона
- 17 подводника съ общо водоизмѣстване 18,535 тона
- 5 спомагателни кръстосвача: „Ревалпинди“ 11,697 тона, „Дорингъ Старъ“—10,086 тона, „Каринтия“—20,300 тона, „Скочтаунъ“—17,000 тона, и „Ванъ Дайкъ“—13,000 тона, всички съ общо водоизмѣстване . . . 172,083 тона

57 голѣми бойни единици съ общо водоизмѣстване . . 322,833 тона

Освенъ тѣзи кораби, презъ първата година на войната били потопени още 120 по-малки единици: миночистачи, стражни кораби, торпедни лодки и пр.

— Завършилъ е пробните си плавания голѣмият американски наливен корабъ за превозъ на течни горива „Esso Albini“, притежаващъ водоизмѣстване 11,316 бр. р. тона и скоростъ 18 мили.

Корабътъ принадлежи къмъ редицата бързоходни наливни кораби, предназначени за използване отъ американския флотъ като спомагателни кораби за снабдяване бойните единици съ течни горива.

Въ Сингапуръ се строятъ кораби за Англия.

Съобщения отъ Лондонъ гласятъ, че отъ страна на пристанищните власти въ Сингапуръ било издадено служебно съобщение, въ което се оповестява, че отъ началото на войната до настояще време, въ пристанището били преустроени около 300,000 тона търговски кораби и че повече отъ стотина кораба били въоръжени и пригодени за защита отъ действията на неприятелските подводници и въздушни сили.

За по надеждното и безопасно извършване на работите по съскмиването на корабите, Сингапурското пристанище било защитено съ заградни мини и охранявано отъ подводници.

Освенъ това, въ Сингапуръ се намирали въ постройка нови кораби за британския флотъ.

Нова дълбачка за Иранъ

Германската корабостроителница Шишау построила голѣма дълбачка, предназначена за одълбочаване и почистване отъ пѣсѣчни наноси пристанищата въ Иранъ.

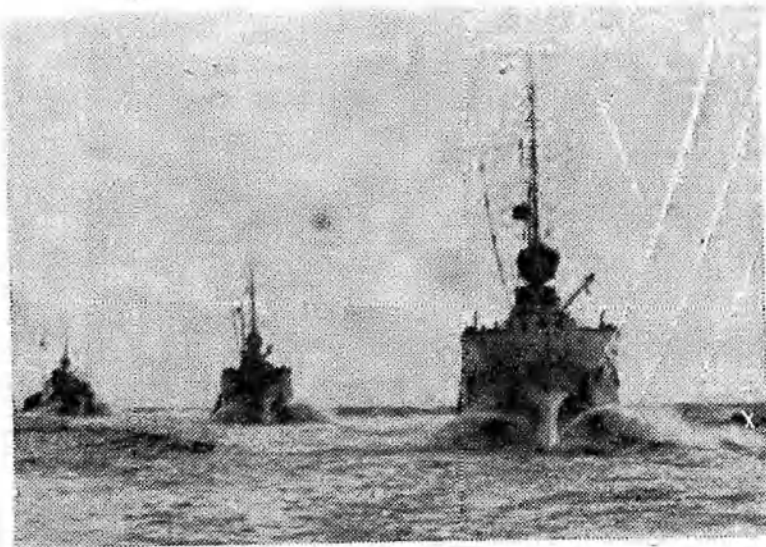
Следъ построяката на дълбачката, последната била разглобена на отделните си части и пренесена по сухо до пристанището Бандеръ въ Каспийско море. Въ това пристанище дълбачката била наново сглобена въ построения отъ същото германско строително сдружение сухъ докъ, и тържествено била спусната на вода.

Тоя случай установява, че въпрѣки войната, германските корабостроителници иматъ възможността да завършатъ получените отъ другите държави множество поръчки за построяката на кораби, дълбачки и докове.

— Испанското правителство отпуснало сумата 90 милиона пезети за разширение и подобрене пристанището Ласъ Палмасъ на Канарските острови. Въ това пристанище ще бъде построена пристанищна стена за приставане на корабите, която ще има дължина 2430 метра.

Освенъ това, отпуснати били суми за постройка на нови пристанищни съоръжения въ Елъ Фероль.

Португалската народна заемодателна каса отпуснала необходимия заемъ на едно корабоплавателно сдружение за покупката на нови наливни кораби за превозъ на течни горива.



Германска флотилия торпедоносци въ открито море

Адмиралъ Старкъ за силата на американския боеен флотъ.

Началникътъ на адмиралния щабъ на Съединенитѣ щати, адмиралъ Старкъ, заявилъ въ своето изложение направено презъ месецъ декември 1940 година, че по всѣка вѣроятностъ Съединенитѣ щати по настоящемъ разполагатъ съ най-силния боеен флотъ на свѣта.

Презъ месецъ юни 1940 г. съюзниятъ конгресъ одобри увеличението на американския боеен флотъ съ 11 на сто, а презъ юли това увеличение достигна до 70 на сто. Ако се продължава съ сжщиятъ бързъ строежъ, флотътъ на Съединенитѣ щати въ близко бъдеще ще има следнитѣ единици: 32 линейни кораба, 18 самолетоносача, 91 кръстосвача, 325 изстрѣбителя, 185 подводника и 15,000 самолета.

Адмиралъ Старкъ подчерталъ, че поради възприетото отъ великитѣ морски държави разоръжение отъ 1921 до 1933 год. Съединенитѣ щати се лишили, не само отъ кораби, но загубили и твърде драгоценно време. Следователно, на Америка ще сж необходими много години за изграждането на единъ достатъчно силенъ боеен флотъ. Съединенитѣ щати въ това отношение трѣбва да бждатъ напълно готови и да се осланятъ само на своитѣ сили. Америка не се нуждае само отъ кораби, самолети и хора, но сжщо така и отъ отлично пригодени и добре стѣкмени упорни срѣдища, каквито адмиралъ Старкъ посочва Порто-Рико, Хавай и Гвиана.

Завършвайки своето изложение адмиралъ Старкъ заявилъ, че въ края на 1940 г. флотътъ на Съединенитѣ щати разполагалъ съ 460 голѣми и 193 малки бойни кораба, 5 самолетоносача, 18 голѣми и 19 малки кръстосвача, 206 изстрѣбителя и леки минни заградители, 64 подводници, 11 патрулни кораба и многобройни помощни кораби.

Строежъ на нови кораби за защита на конвои въ Англия.

Споредъ съобщения отъ Лондонъ, по настоящемъ въ Англия се строятъ нови видове кораби, които ще иматъ за задача да отбраняватъ движещитѣ се кербани търговски кораби. Новитѣ кораби освенъ това сж особено пригодени за борба срещу неприятелскитѣ подводници и се строятъ по групно. Въоръжението на тия кораби, както и другитѣ технически подробности, се пазятъ въ най-голѣма тайна. Тѣзи кораби се строятъ леко и много по бързо, отколкото изстрѣбителитѣ и сж много по евтини. Докато тѣ бждатъ напълно завършени въ достатъчни количества, Англия ще грѣбва да отдѣли още една частъ отъ своитѣ изстрѣбители за придружа

ване на търговскитѣ кораби, групирани въ кербани.

Разширение на испанскитѣ корабостроителници

Споредъ сведенията въ чуждестранния печатъ, започнато било усиленото разширение и новостѣмвяване на сжществуващата испанска корабостроителница въ Виго.

Следъ привършване работата по това разширение и съответно подобрене, въ корабостроителницата веднага ще бждатъ заложили въ постройка два кораба съ водоизмѣстване по 5,000 тона.

Въ Гийонъ билъ започнатъ градежътъ на единъ новъ сухъ докъ.

Разширение на севернитѣ руски пристанища

Съгласно полученитѣ сведения отъ руски източници, предстоящо билъ започване работата по разширение и подобрене пристанището Архангелскъ.

Стоварищата за каменнитѣ вжлища въ островитѣ Мосоевъ ще бждатъ значително разширени, а сжщо и товарището на различни износни стоки въ Бакаритца.

Пристанищнитѣ стени въ Червеноото пристанище ще бждатъ удължени и стѣкмени съ нови и съвременни съоръжения за товарене и разтоварване на стокитѣ.

Освенъ това, южно отъ Кемъ при устието на Вигъ било построено вече ново пристанище, което притежава шестъ пристанищни стени, предназначени за приставане и завързване на множество пѣтнически, товарни и наливни кораби.

— Въ една японска корабостроителница била започната постройката на голѣмъ наливенъ корабъ за превозъ на течнo гориво, притежаващъ товароподемностъ 26,000 тона. Следъ завършване постройката на кораба, последниятъ ще се счита за единъ отъ най-голѣмитѣ наливни кораби въ свѣта.

Увеличение тонажа на италианския търговски флотъ

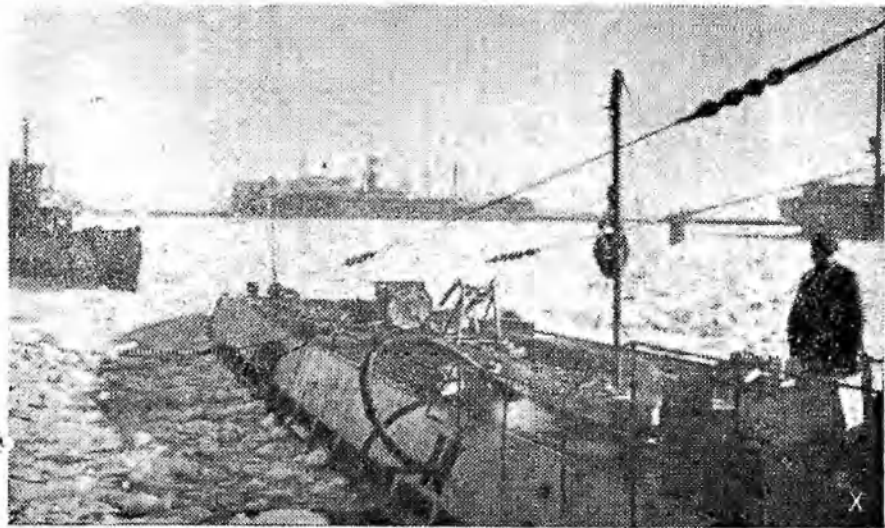
Съгласно полученитѣ въ последно време съобщения на италианското мореплавателно и въздухоплавателно сдружение въ Римъ, узнава се, че била изработена съответната строителна програма за бързото увеличение тонажа на италианския търговски флотъ.

Въ настояще време Италия притежава търговски кораби съ общо водоизмѣстване 3,500,000 бр. р. тона. Предвидено било да бждатъ построени значителенъ брой нови кораби, така щото, въ близко бъдеще, италианскитѣ търговски флотъ да бжде почти трикратно увеличенъ и притежава общо водоизмѣстване 9,000,000 бр. рег. тона. Съ това Италия ще има възможността да вземе дейно участие въ бждещитѣ международни корабоплавателни съобщения.

Корабниятъ съставъ на нѣмския боеен флотъ

Какъвъ е корабниятъ съставъ на германския флотъ въ началото на настоящата година, трудно е да се узнае, тъй като броятъ и вида на новопостроенитѣ и намиращитѣ се въ постройка кораби се пази въ тайна. Съгласно сжществуващитѣ сведения, помѣстени въ чуждестранния печатъ, установява се, че двата 35,000 тонни линейни кораба „Бисмаркъ“ и „Тирпицъ“ сж влѣзли вече въ строя, а въ постройка се намиратъ линейнитѣ кораби „Дойчландъ“, „Фридрихъ деръ Гроссе“, „Хинденбургъ“ и „Макензенъ“.

Споредъ сведенията, до 1 февруари 1941 год. Германия построила нови 181 подводника, така щото общиятъ брой на действащитѣ презъ настоящата война нѣмски подводници, трѣбва да се счита че възлизалъ на 242. Въ това число влизатъ и потопенитѣ подводници.



Завръщането на единъ нѣмски подводникъ отъ продължителенъ боеен походъ

СЪ МАЛКА ЛОДКА ПРЕЗЪ ОКЕАНА

Презъ деветнадесетото столетие малките китайски вътроходни лодки, джонки, често прекосявали Тихия океанъ и посещавали пристанището Санъ-Франциско. Съ замѣстването обаче, на вътроходитѣ отъ парнитѣ кораби, океанскитѣ преходи на тия джонки били прекратени.

Въ настоящо време джонкитѣ се използватъ главно за риболовство и крайбрѣжно плаване. Обсѣгътъ на китайскитѣ вътроходни лодки при извършване на крайбрѣжното корабплаване е твърде голѣмъ: На северъ джонкитѣ достигатъ пристанищата на Японското море, на югъ Малайския архипелагъ, а на западъ брѣговетѣ на Британска Индия.

Преди нѣколко години група английски спортисти, между които се намирали и морски офицери въ отпускъ, извършили съ малка вътроходна лодка—джонка, успѣшното пѣтуване презъ океана, отъ Хонгконгъ до Портсмутъ.

Съгласно сведенията въ чуждостранния печатъ, презъ 1939 год. били извършени два презокеански похода съ вътроходнитѣ лодки-джонки „Морски драконъ“ и „Тай Пингъ“, пѣтуващи подъ американско знаме.

Тристоржната джонка „Морски драконъ“, която била построена въ частна китайска работилница, притежавала дължина 22, ширина 6 и газене 2.7 метра и съответното вътрилно стѣмляване. Освенъ това, джонката била снабдена съ дизел-моторъ съ мощностъ 100 к. с., който се използвалъ за маневриране на лодката въ воднитѣ тѣснини и движението ѝ при безвѣтрне.

Презъ време на пробнитѣ плавания на джонката въ южната частъ на Китайско море, последната отбелязала недостатъчна устойчивостъ и мореходностъ и се нуждала отъ поставянето на допълнителенъ грѣнакъ, което не било извършено.

Дългиятъ презокеански походъ започналъ на 4 мартъ 1939 год. съ отплавването отъ Хонгконгъ, обаче „Морския драконъ“, загиналъ съ цѣлата си обслуга по срѣдата на морския пѣтъ между Йокохама и Хонолулу.

Причината за потъването на „Морския драконъ“ била голѣмата буря, която се появила въ Тихия океанъ между 23 и 26 мартъ 1939 год.

Джонката „Тай Пингъ“ притежавала изключително вътрилно стѣмляване, дължина 12.5 и ширина 3.6 метра.

На 22 априлъ 1939 год. джонката, командвана отъ капитанъ Андерсонъ отплавала отъ Шанхай, обаче била принудена да се отбие въ пристанището Кобе, тъй като обслугата, състояща се освенъ капитана и неговата жена, отъ още 4 души моряци, установявайки опасността на трудното океанско пѣтуване, отказала да продължи похода. Съ нова

обслуга, „Тай Пингъ“ отплавалъ отъ Кобе на 15 юни 1939 год.

Презъ време на своето движение, малката джонка често била изложена на голѣмо вълнение, ураганенъ вѣтръ и силни бури, като за борба съ страхотната водна стихия трѣбвало да си служи и съ плаващи котви, обаче, въпрѣки това, благополучно завършила придружения съ множество трудности и опасностити презокеански походъ.

На 13 юли 1939 год., изминавайки 965 мили, „Тай Пингъ“ срещналъ кораба „Президентъ Кулиджъ“ и се снабдилъ съ вода и провизии. Презъ октомви 1939 год. джонката достигнала най-подиръ американскитѣ брѣгове.

* *

/ Тия презокеански походи на малките вътроходни лодки били извършени доброволно и отъ състезателно влѣчение. Обаче съществуватъ случаи, когато корабкрушеници сж били принудени да извършатъ съ малките корабни лодки продължителни пѣтувания презъ океана и се завърнатъ въ своето отечество.

Така, презъ 1789 год. капитанъ Блигъ съ обслуга отъ 19 души моряци извършилъ съ малката корабна лодка отъ „Boounty“, пѣтуването отъ островъ Тофоа до Тиморъ, като за 43 дена проплавалъ разстоянието отъ 3,618 мили (6,700 клм.)

Въ настоящата война единъ отъ офицеритѣ на германския търговски корабъ „Виндхукъ“, Гюнтеръ Албрехтъ извършилъ съ 4 души моряци отъ сжщия корабъ продължителното презокеанско пѣтуване отъ Лобито до испанското пристанище Ласъ Палмасъ.

Заедно съ своитѣ съпътници, германскитѣ офицеръ, въ продължение на шестъ седмици успѣлъ да стѣмки корабната лодка на „Виндхукъ“, № 12, за предстоящото плаване. Лодката била моторна, обаче не притежавала вътрилно стѣмляване. Изработени били два петъметрови стожери и били съшити необходимитѣ за тѣхъ вътрила. Околовърнитѣ въздушни сандѣци на спасителната лодка били използвани за поставянето на сждоветѣ съ вода и различнитѣ хранителни припаси, които не били достатъчни за продължителното прехранване на групата смѣлящи, които имали непреодолимото желание да са завърнатъ въ своето отечество.

Късно презъ нощта на 5 октомври 1939 год., малката лодка безпозовно отплавала отъ пристанището Лобито и съ помощта на своя моторъ се отдалечила на 40 мили въ западно направление. Съ настѣпването на дена, лодката издигнала своитѣ вътрила и подъ силата на вѣтъра, изминала още 60 мили по посока на западъ, съ задача, да бж-

де далечъ отъ морскитѣ пѣтища въ Атлантически океанъ, за да се избѣгне срещата съ неприятелски кораби.

Следъ това лодката се отправила на северъ, къмъ брѣговетѣ на Европа

Нѣмскитѣ моряци притежавали ограничени мореплавателни пособия: морски карти на южната частъ отъ Атлантически океанъ, подробна карта на водния районъ около Канарскитѣ острови, секстанъ, а сжщо и единъ американски радиоапаратъ, за слушане предаванитѣ по радиото сведения за състоянието на времето. Необходимата електрическа сила за действието на радиоапарата се вземала отъ двата акумолатора на мотора. Освенъ тия недостатъчни мореплавателни пособия, смѣлитѣ нѣмски моряци притежавали непоколебимата и твърда воля за достигане въпрѣки всичко, на предначертаната цель . . .

Поради привършване на водата за пиене, наложило се лодката да се отбие въ пристанището на нѣкой островъ. За такъвъ билъ избранъ малкиятъ испански осамотенъ островъ Аннабонъ, намиращъ се около екватора, на 1° южна ширина и 6' източна дължина. На 16 ноември 1939 год. островътъ билъ благополучно достигнатъ. Изненадата въ поселинитѣ на острова била твърде голѣма, когато се научили, че Свѣтовната война отново е пламнала, тъй като отъ лѣтото на острова не е пристигналъ пощенския корабъ, а единствениятъ радиоапаратъ на колонията, които свързвалъ последната съ вънкашния свѣтъ, отъ много седмици престаналъ да действа.

На 18 ноември привечеръ, следъ като се запасила съ вода, лодката отново заплувала изъ океана.

На 15 декември нѣмскитѣ моряци срещнали португалския воененъ учебенъ вътроходъ „Sorges“, отъ който получили известни количества консервирана риба, хлѣбъ, бѣчвичка съ вино и цигари.

Едва на 18 януари 1940 год. лодката благополучно пристигнала въ пристанището на Ласъ Палмасъ. Разстоянието отъ 4,568 мили (8,460 клм.), между Лобито и Ласъ Палмасъ било изминато въ 73 денонощия.

Извършениятъ съ малката лодка дългъ презокеански преходъ показва висотата на морската подготовка, сръчността и умѣнието на нѣмскитѣ моряци, а така сжщо и добритѣ мореходни качества на спасителнитѣ лодки, които успѣшно устояватъ въ опасната борба съ водната стихия. Тоя случай установява, че решителността, безстрашието и твърдата воля на моряцитѣ, въпрѣки малкитѣ и ограничени разполагаеми сръдства, всѣкога оказватъ решително влияние за успѣха на наченатото дѣло.

Отъ нѣмски: Куюджуклиевъ

МОРСКИ РИБОЛОВЪ

Германското риболовство.

Най голѣмъ напредѣкъ въ рибарството следъ Свѣтовната война показала Германия. Този развой билъ ускоренъ отъ четиригодишния планъ, който билъ създаденъ за създаването необходимитѣ условия за новия градежъ на германското народно стопанство.

Развойтъ на риболовството ималъ особено значение относно разрешението задачата за прехраната на народа. Риболовството има задача, не само да достави добра храна за народа, но да възпита добри и смѣли моряци за службата въ военния и търговски флоти.

Чрезъ строежа на съответнитѣ рибарски пристанища, даването на награди и помощи чрезъ нарочнитѣ списания, закони и наставления за образованието и подготовката на риболовцитѣ, а сжшо и съ нововъведенията и подобренията въ риболовството, въ Германия последното увеличило значително своитѣ приходи.

Съгласно съществуващитѣ сведения, презъ 1938 год. Германия разполагала съ 559 рибарски парни и моторни кораба съ общо водоизмѣстване 145,997 бр. р. тона, 173 малки риболовни кораба съ вмѣстимостъ по-малка отъ 100 тона, които, заедно седемтѣхъ кораби — майки и 53 китоловни кораби притежаватъ общо водоизмѣстване 140,000 бр. р. тона. Германскиятъ риболовненъ флотъ, по отношение броятъ и тонажа на корабитѣ следва на второ мѣсто следъ английския.

Успоредно съ увеличение количествата на уловената риба, въ Германия се увеличава и използването на рибата като ефтина и вкусна храна. Така, презъ 1913 година на всѣки жителъ се падало по 0'5 кгр. риба, а презъ 1937 год. количеството на използваната за храна риба въ Германия възлизало за всѣки човѣкъ по 12'4 кгр.

Голѣмитѣ германски риболовни предприятия сж съсредоточени въ пристанищата на Северното море, главно въ Везермюнде, Куксхафенъ, Алтона, Бремерхафенъ, Хамбургъ и Емденъ. Въ тѣзи пристанища се намиратъ различнитѣ работилници за преработването на рибата. На Балтийско море, съ изключение на Килъ се намиратъ риболовни пристанища съ по малко значение.

Главнитѣ тържища за херинги се намиратъ въ: Емденъ, Вегезакъ, Нордхамъ и Везермюнде.

Презъ 1937 год. количеството на

стоварената въ нѣкои риболовни пристанища прѣсна риба възлизало както следва:

Везермюнде . . .	250,000,000 кгр.
Куксхафенъ . . .	118,000,000 кгр.
Хамбургъ . . .	137,000,000 кгр.

Най-голѣмото германско пристанище, Везермюнде, се счита и за едно отъ най-голѣмитѣ европейски риболовни пристанища. Къмъ това пристанище принадлежатъ 193 парни и моторни риболовни кораби съ водоизмѣстване всѣки надъ 100 бр. рег. тона. Сжщото има устроени 76 съвременни работилници за преработване на рибата. Съ риболовство въ Везермюнде се занимаватъ около 11,000 души.

Везермюнде разполага съ добре развита желѣзопътна мрежа, позволяваща отъ пристанището всѣкидневно да се отправятъ 15 нарочни влака за пренасяне рибата и въ най-отдалеченитѣ краища въ Германия, дори и въ чужбина.

Въ Везермюнде се намира седалището на института по риболовството, рибарскиятъ музей, както и силна радиостанция за влизане въ връзка съ намиращитѣ се далечъ въ открито море многобройни риболовни кораби.

Германскитѣ държавни желѣзници сж поставили на разположение на рибната търговия дневно около 300 нарочни рибни вагона, ключени въ съответнитѣ влакове. Съ тѣзи вагони и влакове, които се движатъ съ голѣма бързина, рибата безъ прекъсване се отправя къмъ всички голѣми пазари и продовол-

ствени сръдища, гдето пристига напълно прѣсна и добре запазена.

Естествено, че настоящата война се отразила въ обикновения развой на германското риболовство. Въпрѣки това обаче, последното продължава да се извършва въ водитѣ, които сж донѣкжде запазени отъ действията на английскитѣ морски сили.

Дейността на риболовното сдружение „Нордзее“..

Германското риболовно сдружение „Нордзее“ въ Везермюнде, завършило миналогодишното риболовно време съ общъ приходъ 22,300,000 марки (735,900,000. лева).

Отъ чистата печалба, възлизаща на 1,220,000 марки (40,260,000 лева) били раздадени 6% дивиденди.

Сдружението увеличило значително сръдствата и стѣкмяването по отношение риболовството, преработването, пазенето и пренасянето на рибата. Предвидена била постройката на нови съоръжения и стѣкмявания.

Съгласно решението въ общото годишно събрание на членоветѣ на сдружението, основниятъ капиталъ билъ увеличенъ съ 132,000,000 лева.

Ново гориво за норвежскитѣ риболовни кораби.

Въ изпитателното помѣщение на норвежското висше техническо училище въ Трондхаимъ били извършени многобройни опити относно работата на моторитѣ за риболовнитѣ кораби, посрѣдствомъ генераторенъ газъ.

На тия опити въ Норвегия се отдава голѣмо значение, тъй като отъ сполучливитѣ постижения се дава възможността риболовнитѣ кораби да използватъ за своето движение народното гориво — каменнитѣ и дървени вжглища, намиращи се въ достатъчни количества въ страната.

Извършенитѣ опити сж дали твърде добри постижения. Предполага се, голѣмъ брой норвежски моторни риболовни кораби, да бждатъ преустроени и снабдени съ генератори, за да почнатъ предстоящата ловидба използвайки народното гориво.

— Риболовното сдружение въ Вегезакъ отбелязало презъ миналата година общъ приходъ 2,100,000 марки (около 67 милиона лева), отъ които била получена печалба 124,999 марки (4,124,967 лева).



Намиращиятъ се на постъ свързоченъ морякъ на единъ действащъ въ открито море нѣмски изстрѣбителъ.

МОРСКА ЛИТЕРАТУРА



В О Д О Л А З Ъ

През един хубав летен ден в Тулон, главното френско военнo пристанище на Сръдиземно море, измежду закотвените френски бойни кораби се отличаваше с своята красота и руската фрегата „Сусанин“, която още не се беше отказала от своите платна и използването на вятра като двигателна сила. През това време, когато романтичните платна отдавна бяха останали само като спомен, „Сусанин“ не се решаваше да се лиши от тях.

Дълга и съразмерно висока, фрегатата се отличаваше с своята елегантна линия. Под предния стожер се издигаше масивна позлатена статуя на патрона на кораба — неизвестния селяк, който беше положил живота си, за да спаси новоизбрания император Михаил Фидорович Романов. Тази статуя, изработена от прочут скулптор, допълваше красотата на фрегатата. Медни рамки окръжаваха прозорците, в които се отразяваха слънчевите лъчи и образуваха в водата около фрегатата блъстящ ореол. Кърмата беше отделена от командния мост с бронзова ограда. На кърмата блъстеше златен орел, гербът на царска Русия и надпис „Сусанин“, изписан в полукръг над орела.

Над палубата се издигаха тривиоки стожера и две димни тръби. Тънък дим се виеше из тях нагоре, разсвивайки се в небесния хоризонт.

До неотдавна тази фрегата беше гордост за руския флот. Само нейното присъствие на Далечния изток, беше достатъчно да окаже голямо влияние върху решенията на дипломатическите въпроси. А сега?... Сега тази фрегата бѣ предназначена за учебен кораб. Парата изтласка платната, но фрегатата продължаваше да ги носи и си остана най-добрият учебен кораб. И ето, вече от няколко месеца „Сусанин“ браздеше водите на Сръдиземно море, като даваше добри условия за обучението и преобразяването на младите ученици в полезни и изпълнителни подофицери на руския флот. Освен това, с тази фрегата трѣбваше да се даде необходимото възпитание на младите питомци в духа на старите морски традиции, които сѣ били създадени в времето на вѣтроходството.

Следобѣдна почивка... Обслужи-

та бѣ получила за храна своята дневна дажба, ромъ и традиционния боршъ. Сега тя си почиваше съ задоволството на нахранени хора. На предния стожер се вѣеше свѣтлосиво знаме, буквата „О“, която, според руския морски уставъ означаваше „отморъ“. Когато то се вдигнеше, всичко живо на кораба, освен стражата, имаше право да прскара почивката си както иска. И това траеше до два часа, когато обикновенният корабен животъ започваше редовния си ходъ.

Моряците, заели разни положения, спяха на палубата, старейки се да се скрият от жаркото обѣдно слънце, чиито лъчи тук-таме се провираха през платнения шатър и чудно играеха по пода. Въздухът бѣше като нажеженъ... Не се чувстваше никакъв вѣтрецъ...

Само в добре обзаведеното жилищно помѣщение на командира, капитанъ I рангъ Бирибинъ, който в този ден бѣше поканилъ на обѣд, командиритъ на френските бойни кораби, които бѣха закотвени в тулонското пристанище, се забелязваше оживление.

След обилния обѣд бѣха поднесени хубави вина, препоръчани от страна на френските гастрономи. След кипящото бургундско вино, след леденото шампанско и вкусното ядене, обѣдът завърши и групата гости се изкачи на командния мостъ за да вземе чашка

ликьоръ, хавански пури и руски цигари.

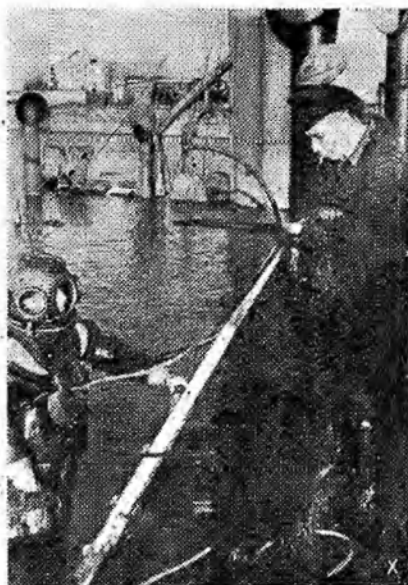
Удобно разположени на плетени кресла, старите моряци започнаха да си спомнят славните минали дни и нѣкогашния „фамилиарен животъ“ в Япония, така добре описан от Пиеръ Лоти. През паметта им преминаха красотите на далечните южни морета, красивия Кадиксъ, Барселона и испанските „дуени“, и „американските леди“ от баровете на Шанхай и Хонг-Конгъ. И всичко това бѣше сподѣлено между всички в общ и шумен разговоръ. Освен това, бѣха разказани нѣкои приключения и весели случки из морския животъ.

Особено се понрави на всички разказът на един командиръ, който хвалѣше способността на своя водолазъ.

— „Един ден, разказваше той — нашата фрегата хвърли котва в едно пристанище на Близкия изток. Откриваше се екзотичният изглед на града: палми, минарета на джамии, сѣ една дума, всичко, което се вижда в един източен градъ. Но случи се, че през време на сутринните упражнения, в морето падна голѣм корабен звънецъ. Не бѣше голѣма загубата, на все пак бѣше щета за държавата. За да го извадимъ трѣбваше да използваме водолаза. Той бѣше вече готовъ да се спусне на дъното, когато в този миг на адмирала дойдоха гости. Това бѣше шейхът — един от онѣзи, които носят като знак за благородство бѣла тога и червен поясъ. Следван от многобройна свита, той се изкачи на кораба, где то бѣше поздравен съ съответните почести и уважение, които се полагат на благородни чужденци... Но, без да отдаде достатъчно внимание на церемонията, шейхът се заинтересува от нашия водолазъ и запита командира, откъде сѣ извлѣкли това чудовище? Той обясни, че това не е никакво чудовище, а обикновен човѣкъ, облѣчен в нарочно водолазно облѣкло, което му позволява свободно да се движи и работи под водата.

— Заповѣдайте да видите. След нѣколко минути той ще извади от морето една вещь, която днес случайно падна от кораба! — каза командирътъ.

Наистина, след нѣколко минути от водата излѣзе водолазътъ съ звъне-



Водолазътъ усилено се използва за разчистване останките от потопения в пристанищата кораб

ца въ ржка. Тази гледка толкова възбуди стария шейхъ, че той веднага хвърли въ водата златната си табакера. Следъ две, три минути, табакерата му бѣше върната. Но добриятъ примѣръ винаги се следва. Единъ младежъ отъ свитата на шейха хвърли въ морето часовника си. По сжщиятъ пѣтъ той му бѣше върнатъ, но младежътъ се зачуди много, че часовникътъ му бѣше сѣрѣлъ...—завърши своя разказъ францускиятъ офицеръ.

Останалитѣ командири, сжщо хвалѣха своитѣ водолази и тѣхното умѣние. Разказаха се какви ли не случки и истории.

Мълчеше само капитанъ Бирибинъ. Той разбра, че такива невѣроятни разкази сж плодъ на разгорещенитѣ фантазии, обаче той, командирътъ на руската фрегатата, трѣбваше да покаже нѣщо, което действително, да помрачи всички басни, разказани отъ тѣзи „паркетни кавалери“, както наричаше той френскитѣ морски офицери. Той реши „да имъ затвори устата“, но не знаеше какъ и какво да извърши. Бирибинъ вѣрваше, че щастieto, което въ такива моменти винаги му помагаше, нѣма да го напусне и сега.

Безъ да промѣлви нито една дума, той взе една малка сребърна лъжица и я хвърли презъ стената на кораба въ водата. Следъ това повика началника на стража.

—„Да се спусне водалаза подъ кораба! И то бързо!“—Бирибинъ си заплиташе езика отъ виното.

—„Разбирамъ, Ваше Високоблагородие!“—отговори очудениятъ офицеръ и веднага излѣзе да съоб-

щи нареждането на своя началникъ.

—„Готови за спускане на лодка номеръ две! Водолазното облѣкло готово за работа!“—издаде бързо нарежданията си той.

Следъ петъ минути лодката съ водолаза бѣше спусната на вода и готова за работа. Започна се облицаването на водалаза. Старшиятъ водолазъ Ничипоренко, здравъ и силенъ, повече приличенъ на горила, отколкото на човѣкъ, съ помощта на своитѣ другари бързо завърши стѣкмяването си.

Но преди това, ординарецътъ на командира, моряка Варавинъ, който бѣше видѣлъ всичко на командния мостъ, разбра шегата на своя началникъ и когато чу неговата заповѣдъ, успѣ да прибѣгне до началника на водолазната група, мичманъ Валка и съ две думи му обясни въ какво се състои работата. Заедно съ това, той му предаде една друга лъжица, напълно подобна на онази, която бѣше хвърлена въ морето. Мичманъ Валка веднага схвана положението и бързо се спусна въ лодката. Въ последния мигъ преди спускането на водалаза, той незабелязано в м у ш и въ ржката му лъжицата, която веднага изчезна въ голѣмата му лапа.

—„Разбра ли, Ничипоренко? Когато достигнешъ дъното, веднага дай сигналъ „обратно“! Разбирашъ?“

—„Разбирамъ, Ваше Благородие! Не се грижете!“

Следъ това нахлупиха на главата му голѣмия меденъ шлемъ, завинтиха го добре и водолазътъ се спусна подъ водата. Дребни мехурчета се появиха на повърхността.

Съ мълниеносна бързина всичко това бѣше предадено на корабната обслуга. Всѣки искаше да види какъ Ничипоренко ще спаси честта на руското знаме. Всѣки единъ отъ обслугата желаше отъ все сърдце пълно щастие на Ничипоренко.

Мина една, минаха две, минаха три минути и водолазътъ даде сигналъ. Всички бѣха въ напѣгнато очакване. Стотина очи бѣха насочени къмъ мѣстото, кждето трѣбваше да се появи Ничипоренко. Най-после отъ дълбочината се появи най-напредъ медениятъ шлемъ, а следъ това и цѣлия водолазъ, който бавно се изкачи по желѣзната стълба и бѣ извлѣченъ въ лодката. Развинутиха и снеха шлема отъ главата му.

—Какво е, Ничипоренко?—извика нетърпеливо командирътъ.

Безъ да каже каквото и да било, Ничипоренко тържествено подигна дветѣ си ржце, въ всѣка отъ които се намираше по една, напълно еднаква лъжица.

—„Нима нѣмахъ право като казахъ, че рускитѣ водолази сж най-добри? Хвърлихъ една лъжица, а той никаквецътъ, извади две лъжици! Браво, Ничипоренко! Петъ рубли за почерпване!—говореше тържествуващъ командирътъ на „Сусанинъ“.

Презъ буренъ смѣхъ френскитѣ корабни командири трѣбваше да признаятъ, че другъ пѣтъ не сж видѣли такъвъ чуденъ водолазъ.

По тоя начинъ бѣше показано нагледно умѣнието и добрата подготовка на рускитѣ водолази.

Превелъ: Я. П. Янковъ.



ПЕТЪРЪ ПЕТРОВЪ

складъ на вълнени платове

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

Винаги най-голѣмъ изборъ отъ вълнени платове
за мжжко 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,
тржби 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. 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 турбйни и парни машини.

Всички видове желѣзни конструкции.

Въздухоопрѣснителни инсталации и хладилни инсталации.