

320 x 240

инв. 38478

укъ — Общинската Градска
библиотека 3 брояморе. 0
МОРЕНАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДАВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪНАРОДИТЕ ИМАТЪ ПУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХЪ.

05

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

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

ДРУЖЕМИЧНИКЪ ЗА МОРИКА ПРОХВЪТА И ОБНОВА
ДЪКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ

15315 Година IX.

Варна 15. ноември 1942 год. — 43

Брой 173. — 180.

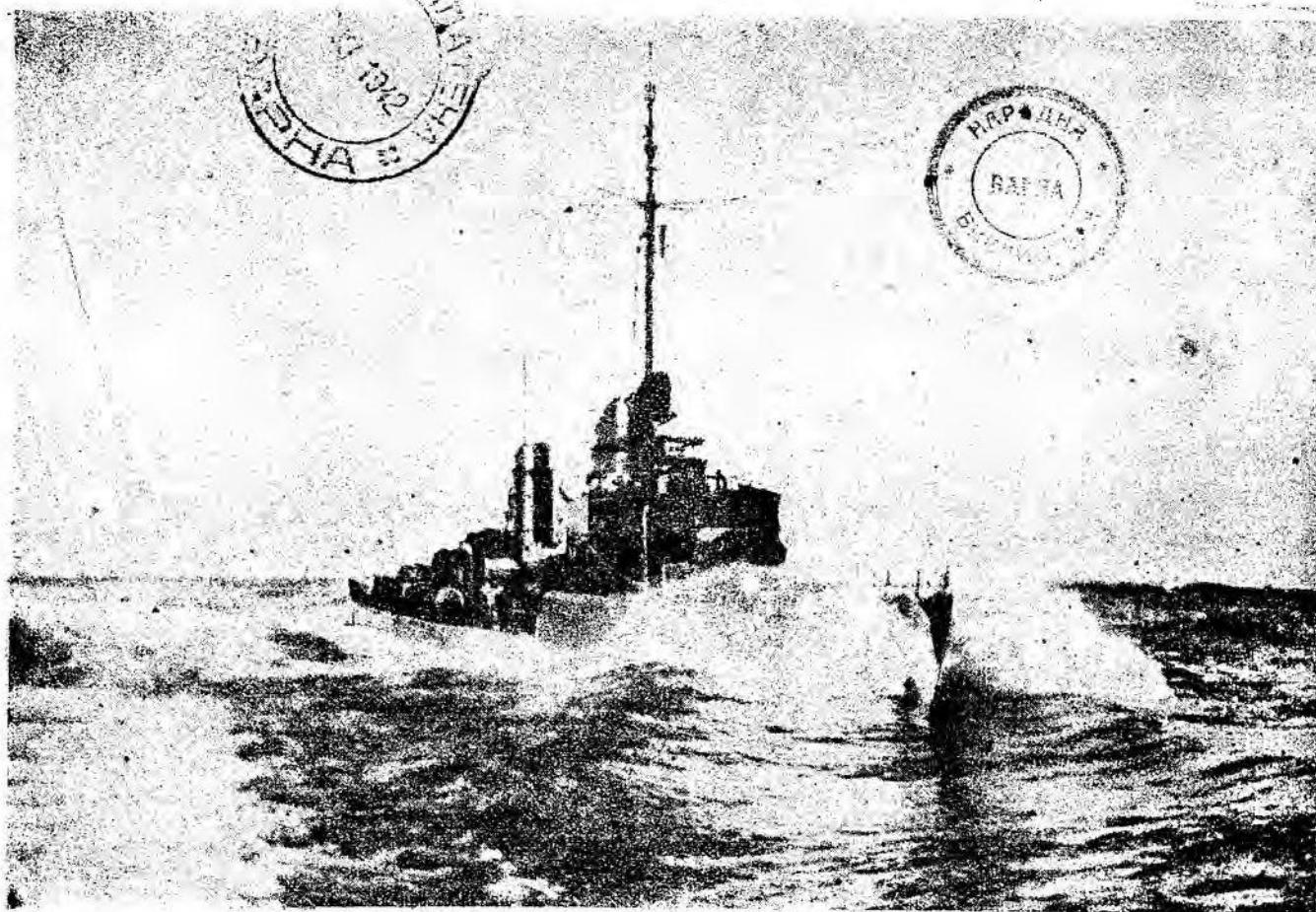
38478

57

1942/43

кн 173-180

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



Съвременен торпедоносец въ пълнен ходъ

КАЛЕНДАРЪ НА
„МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“

— На 16 септември 1916 год. наши водосамолети атакували съ бомби желѣзопътните съобщения северно отъ Кюстенджа и намиращите се около тяхъ неприятелски войскови части, на които били нанесени тежки щети.

— На 17 септември 1916 г. алѣкачътъ „Варна“ се взривалъ доносъ Екрене на руска мина и потъналъ въ продължение на петнадесетъ минути. Обслугата му успѣла да се спаси съ гребни лодки. Отъ взрива на мината били ранени леко само двама моряци.

— На 19 септември 1916 г. наши водосамолети атакували успѣшно пристанището Кюстенджа и намиращите се въ него превозни кораби и руски линейни корабъ „Ростиславъ“. Върху носовата частъ на последния паднала една бомба и причинила повреди.

— На 22 септември 1914 г. нѣмскиятъ подводникъ „У 9“, подъ командването на Отто Веддигенъ атакувалъ въ Северното море и погипилъ въ кратко време, последователно единъ следъ други тритѣхъ английски бронирани кръстосвачи: „Кресси“, „Абукиръ“ и „Хугъ“. Съ потопенитѣ английски кораби загинали общо 1500 души моряци.

— На 26 септември 1916 г., при почистване поставенитѣ отъ врага мини въ Батовския заливъ, една отъ миночистачнитѣ моторни лодки се взривала върху мина и потънала мигновено. Съ лодката загиналъ командирътъ на миночистачното отдѣление, капитанъ-лейтенантъ Кирилъ Цвѣтковъ Минковъ, родомъ отъ градъ Видинъ. Съ същата лодка загинали сжщо и 7 души подофицери и моряци.

Работата на нашитѣ миночистачи, принудени да действатъ съ недостатъчни подръчни и др. срѣдства, била много тежка и опасна, но тѣ достойно изпълнявали възлаганитѣ имъ задачи и своя отечественъ дългъ като всекога успѣвали да подържатъ миннитѣ проходи чисти отъ неприятелскитѣ мини.

— На 4 октомври 1916 г. презъ нощта, първа портова рота моряци която, била изпратена да удѣлжи крилото на нашитѣ войски, действащи североизточно отъ гр. Добричъ, съ устремъ и следъ кратко-трайно сражение съ ромѣнскитѣ войски, заела опредѣлената ѝ позиция до с. Первели.

При това действие българскитѣ моряци дали жертви въ убити и ранени, като показали, че сж достойни за действие и на сушата, редомъ съ своитѣ братя — лехотинци.

— На 5 октомври и въ следующитѣ дни се завързало сражение съ атакуващитѣ ромѣнски войски, обаче нашитѣ моряци отбили атаката и успѣли да се задържатъ на заетата позиция до 18 октомври.

— На 10 октомври 1885 год. корабитѣ отъ Дунавската флотилия започнали пренасянето на бойни припаси и храна за обсадения отъ сѣрбитѣ Видински гарнизонъ.

До края на Сръбско-българската война корабитѣ, въпреки крайно неблагоприятнитѣ условия, извършили 120 пътувания между Русе и Видинъ, като пренесли орждия, снаряди, пушки, патрони и др. материали, а сжщо и 1800 войника.

— На 10 октомври 1916 г. българскиятъ подводникъ № 18 атакувалъ смѣло въ водния районъ при с. Татлъджикъ (южно отъ Кюстенджа) единъ отъ двата руски изстрѣбителъ отъ вида на „Капитанъ-лейтенантъ Барановъ“, които обстрѣлявали съ артилерийски огънь нашитѣ позиции въ Добруджа.

Следата отъ изстреляното торпедо обаче, била навреме открита, като изстрѣбителъ чрезъ маневриране успѣлъ да се отклони отъ торпедния ударъ.

На свой редъ двата изстрѣбителъ атакували ожесточено съ артилерийски огънь подводника, който, благодарение самообладанието на обслугата успѣлъ да се отдалечи отъ мѣстото на атаката.

— На 11 октомври 1916 год. подводникъ № 18 билъ забелязанъ и атакуванъ отъ неприятелски самолети. Отъ сътресението, предизвикано отъ падналитѣ около подводника бомби, мѣстата на съединенията отъ листовѣтъ на твърдата му черупка се разслабили и започнали да пропуцатъ морска вода, която навлѣзла въ акумулаторитѣ. Поради това, въ помѣщенята на подводника се образували задушливи и стровни газове и той билъ принуденъ да прекрати изпълнението на възложена му задача, да прикрива, поддържа и охранява дѣното крило на нашитѣ войски, настѣпващи надлъжъ по Добруджанския брѣгъ, срещу действията на неприятелскитѣ кораби.

— Презъ нощта на 11 сещу 12 октомври 1940 год. въ канала при Сицилия и въ близостъ на островъ Малта се завързало кратко, но ожесточено сражение между части отъ английскитѣ и италиански морски сили въ Сръдиземно море.

Като последица отъ тая схватка билъ потопенъ единъ английски кръстосвачъ отъ вида на „Нептунъ“. Италианцитѣ загубили два торпедоносца съ водоизмѣстване по 600 тона и единъ 1,400 тоненъ изстрѣбителъ. Частъ отъ обслугата на потопенитѣ кораби била спасена.

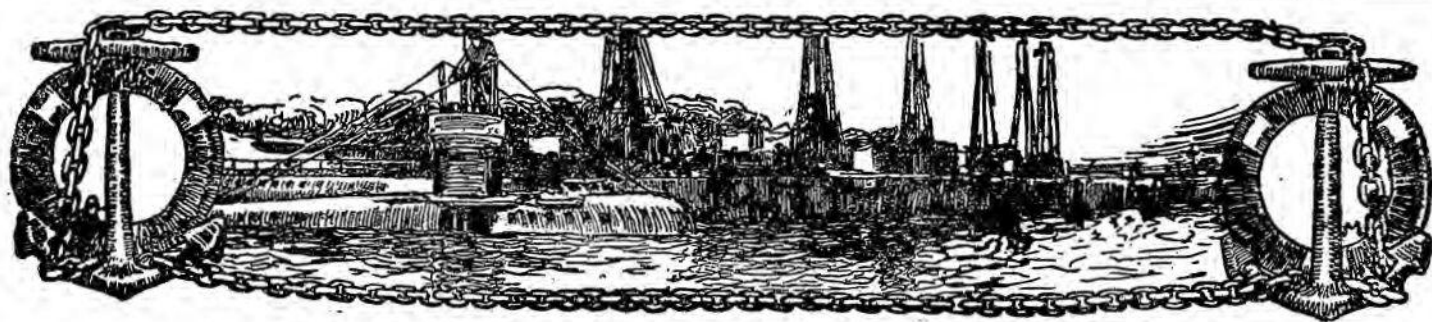
Л О Ц А

Уредничеството на вестника благодари за следнитѣ получени дарения:

1. Димитъръ Кибаревъ, отъ гр. София 200 лв.
2. Поручикъ Пею Хр. Пѣевъ отъ Плѣвенъ 100 „
3. Борисъ В. Ненчевъ, отъ гр. Фердинандъ 100 „
4. Владимиръ Ст. Кировъ, отъ гр. Провадия 100 „
5. Отъ четцитѣ на Детския санаториумъ край Варна 100 „
6. Любомиръ И. Петевъ отъ гр. Ломъ 50 „
7. Михаилъ Петровъ, отъ с. Св. Наумъ 50 „
8. Коста Ст. Узуновъ, отъ гр. Бургасъ 50 „
9. Георги Керевъ Христовъ, отъ с. Чепелджа, Зияхъ . 50 „
10. Димитъръ Заимовъ, отъ гр. Варна 50 „
11. Иванъ Розовъ, Пловдивъ 50 „
12. Пѣйчо Стеф. Пѣевъ, отъ гр. Бургасъ 50 „
13. Атанасъ Палъвъ, Варна . 50 „
14. Александъръ Юрдановъ, отъ гр. Русе 50 „
15. Свещ. Дан. А. Мусински, отъ с. Вишиградъ 50 „
16. Константинъ Кулевъ, отъ гр. София 50 „
17. Б. Томавъ, В. Търново . 45 „
18. Герасимъ Бойч. Стойчевъ, отъ с. Катинецъ, Горно-Орѣховско 30 „
19. Христо Таневъ Димитровъ, отъ гр. Елхово . . 30 „
20. Рачко Г. Рачковъ, Варна 30 „
21. Христо Лаловъ, отъ гр. Червентъ-Брѣгъ . . 30 „
22. Ангелъ Георгиевъ, отъ гр. Добричъ 25 „
23. Христо П. Пешовъ, отъ гр. Габрово 25 „
24. Михаилъ Червенковъ, отъ гр. Плѣвенъ 20 „
25. Марко Петковъ Аргелашевъ, отъ с. Голѣмо Коняре—Пловдивско . . 20 „
26. М. Стояновъ, отъ село Априлово—Поповско . . 20 „
27. Отъ четецъ № 9925, отъ гр. Плѣвенъ 15 „
28. Спирдонъ Ст. Мадовски, отъ с. Гумощ.—Троян . . 10 „

(Следва)

Поради поскъпване на печатарскитѣ материали и увеличаване тиража на вестника, желателно е четцитѣ, които получаватъ „Морски Прегледъ“ отъ много години, да изпратятъ скромното си дарение за посреждане пощенскитѣ разноси по експедицията на вестника.



ГОДИНА ДЕВЕТА

Макаръ, че можши-тѣ държави на велики-тѣ български царе въ продължение на много вѣкове да сж опирали на море, българскиятъ народъ билъ напълно чуждъ на морското дѣло и лишенъ отъ съзнанието за важността на морската идея относно всестранныя напредѣкъ и преуспѣване на всѣка, притежаваша водни граници държава.

Имайки предвидъ тая неокачествима незаинтересованостъ на българина къмъ роднитѣ морета, действащитѣ морски офицери презъ 1934 год. си поставиха за целъ, да пропагандиратъ всрѣдъ широкитѣ народни маси изъ всички кѣтища на родната земя великия стремежъ къмъ морското дѣло, като съ собствени сръдства създадоха двуседмичника „Морски прегледъ“.

Въ продължение на цѣли осемъ години, списванъ и поддържанъ изключително съ въз-

можноститѣ и скромнитѣ сръдства на морскитѣ офицери, „Морски прегледъ“ следваше неотклонно предназначения отъ своитѣ основатели пѣтъ, като сѣе ше обилно морска просвѣта и бѣше истински изразителъ и проводникъ на усилията за осжществяване на неотложния стремежъ относно всестранныя морско обновление на Родината.

Съ настоящиятъ си брой „Морски прегледъ“ начева своята девета годишнина и като единственъ безплатенъ вестникъ въ Царството, доставянъ даромъ на всѣки родолюбивъ българинъ, е проникналъ въ всички кѣтища на родната земя.

„Морски прегледъ“ всѣкога е ималъ единствената целъ да подчертае напълно и уясни нагледно на всѣки българинъ, голѣмото значение на военния флотъ за защита интереситѣ и воднитѣ граници на държавата, как-

то и изключителната важностъ и особеното влияние на търговския флотъ за стопанския възходъ, културното и економическо преуспѣване на Отечеството.

Указаната ободрителна и ценна морална подкрепа отъ многобройнитѣ четци, е безпорно надежденъ залогъ и доказателство, че предназначения отъ създателитѣ на „Морски прегледъ“ пѣтъ е правъ, сигуренъ и желанъ отъ българската народностна общностъ.

Въпрѣки труднитѣ условия на настоящитѣ изключителни времена, „Морски прегледъ“ ще продължи своето сжществувание съ твърдата вѣра, че българскиятъ народъ е приобщенъ вече къмъ роднитѣ морета, и че хвърлената искра е пламнала въ буйни факли, които ще освѣтлятъ морскитѣ пѣтища за културното и стопанско преуспѣване на можща, обновена и обединена Велика България.

МОРСКА МИОБЛА

СЪСТЕЗАНИЕТО МЕЖДУ КОРАБНИТЪ ПОТАПЯНИЯ И ПОСТРОЙКАТА НА НОВИ КОРАБИ

Наредъ съ множеството несъобразности и недействителни твърдения относно възможностите за водене настоящата война, поместени въ различните американски и английски списания, въ единъ лондонски вестникъ въ последно време най-подиръ бѣ напечатана една напълно правдива истина, а именно, необходимостта англо-американците да разполагатъ съ достатъченъ за пренасянето на голѣми войскови маси корабенъ тонажъ, както и двете воюващи държави не притежаватъ вече въ желанните размѣри.

Споредъ тоя вестникъ, за пренасянето на всѣки боецъ съ пълното му съоръжаване презъ обширния океанъ сѣ необходимо по 10 бр. р. тона. Следователно, за пренасяне на една армия отъ единъ милионъ бойци, ще сѣ необходими кораби възлизащи на 10 милиона брuto регистъръ тона. Съ тѣхното притежание, естествено, ще бжде осигурена и възможността за откриването на втори фронтъ и начеване действието въ Европа.

Както Англия, така и Америка обаче, се нуждаятъ отъ корабенъ тонажъ предимно за осигуряване на подвоза отъ различни хранителни припаси, суровини, първични материали и бойни съоръжения, необходими, както за воюване на войските, така и за прехрана и живота на населението.

Зачестилитѣ потапяния на търговски кораби отъ страна на нѣмскитѣ подводници съставляватъ твърде голѣма опасностъ относно разполагаемия достатъченъ корабенъ тонажъ на англо-американскитѣ държави. Поради това, твърде правилно въ английския вестникъ се повдига въпросътъ, какъ ще завърши състезанието между възможната бърза постройка на нѣмски подводници и градежа на англо-американски търговски кораби за попълване на корабните загуби.

Завършекътъ на войната зависи изключително отъ обстоятелството, дали Германия и Италия ще иматъ възможността за по-бързата постройка на необходимитѣ подводници, отколкото англо-американците ще съумѣятъ да увеличатъ своя корабенъ тонажъ.

Това състезание между подводниците на остѣта и търговскитѣ кораби на Англия и Америка се намира въ пълненъ ходъ и за него свидетелствуватъ различните предавани по радиото или отбелязани въ

вестниците и списанията известия.

Наредъ съ съобщенията за спускането новопостроенитѣ търговски кораби на вода въ корабостроителницитѣ на англо-саксонскитѣ държави, зачестика и известията за твърде резултатните действия, главно на нѣмскитѣ подводници въ Атлантическия океанъ, гдето се води главната и решающа борба на море между воюващите страни.

Необходимостта отъ наличието на достатъченъ корабенъ тонажъ е твърде важенъ и отъ сѣдбоносно значение въпросъ относно живота на войската и населението и градежа на нови търговски кораби за попълване на загубитѣ, защото, както Англия, така и Америка доставятъ необходимитѣ строителни и сурови материали изключително отъ презморскитѣ страни, по дългитѣ водни пѣтища презъ свѣтовнитѣ океани, за обслужването на които пѣтища се изисква голѣмъ брой търговски кораби.

Главниятъ стремежъ на силитѣ отъ тристранния пактъ е безспорно прекъсването презморскитѣ пѣтища за доставянето на различните необходими материали за англо-саксонскитѣ държави и тѣхния съюзникъ — болшевишка Русия.

Установено е, че морскитѣ пѣтища въ Тихия океанъ, които се използватъ отъ Америка за доставянето отъ Източно-азиатскитѣ страни на каучукъ, цинкови, волфрамови и хромови руди и хининъ, сѣ почти прекъснати вече отъ действието на японскитѣ морски сили, които сѣ потопили около два милиона бр. р. тона англо-саксонски кораби. Морскиятъ пѣтъ презъ Северното ледовито море е твърде много затрудненъ отъ нѣмскитѣ подводници, които, въ последно време отбелязватъ действия и въ южната частъ на Атлантическия океанъ, около западнитѣ брѣгове на Америка, а въ началото на ноември се получиха съобщения за потопяването на англо-американски кораби при входа на Червеното море, поради което се постави началото за прекъсване и на южнитѣ снабдителни пѣтища за войсковитѣ части въ Египетъ и Сръдния Изтокъ и доставката на материали и бойни припаси на Русия презъ Персийския заливъ.

Отъ всички тия действия на нѣмскитѣ и на тѣхнитѣ съюзници подводници бѣха потопени значително по-голѣмъ брой търговски кораби отколкото англо-американскитѣ ко-

рабостроителници за сѣщото време сѣ имали възможността да построятъ и спуснатъ на вода.

Споредъ сведенията отбелязани въ лондонския вестникъ, отъ януари до 10 май н. г. били построени и спуснати на вода 120 търговски кораба, почти по единъ корабъ на день. Ако се пресметне, че всѣки корабъ ималъ приблизително 6,000 бр. р. тона, то месечно сѣ били спуснати на вода по 27 кораба, възлизащи общо на 162,000 бр. р. тона. За сѣщото време обаче, нѣмскитѣ подводници сѣ потопили четворно по-голѣмъ брой неприятелски кораби, поради което, съотношението между потопени и новопостроени англо-саксонски кораби е 4:1; на всѣки четири потопени кораби единъ новопостроенъ.

Въ следващите месеци това съотношение остава непромѣнено, поради което въ англо-саксонскитѣ ръководни срѣди е създадена голѣма загриженостъ относно възможноститѣ за попълване на корабнитѣ загуби и снабдяването съ необходимия корабенъ тонажъ. До колко опасността отъ действието на нѣмскитѣ подводници е голѣма се установява отъ Ню-Йорското радио, чийто говорителъ е казалъ следното:

„Неприятелската подводна блокада съставлява голѣма опасностъ за насъ. Ако потопяването на нашитѣ търговски кораби продължава съ сѣщата величина и, медта отъ Чили и Перу, алуминия отъ Холандска Гвиана, мангановитѣ руди и др. сурови материали отъ Бразилия отиватъ на морското дѣно, вмѣсто да бждатъ стоварени въ нашитѣ пристанища, то, твърде вѣроятно е, да изгубимъ войната“.

Англия разчиташе твърде много отъ намѣсата на Америка въ войната да бжде улеснено корабоплаването, обаче действителността показва, че откакто започнаха действията на нѣмскитѣ подводници предъ самитѣ врати на Съединенитѣ щати, последнитѣ веднага се намѣриха въ положение да се нуждаятъ отъ помощъ за осъществяване на своето корабоплаване.

Бждащото ще покаже, кой ще излѣзе победителъ отъ това сѣдбоносно състезание, подводникътъ ли, който въ единъ само мигъ може да отправи къмъ морското дѣно всѣки атакуванъ съ торпедо корабъ или бързата постройка на нови кораби, изискваща време, материали и добре подготвени хора.

КАКВО ОЗНАЧАВАТЪ 100,000 БР. Р. ТОНА ПОТОПЕНИ КОРАБИ?

Често по радиото или въ ежедневните вестници се съобщава за потопяването на множество търговски кораби, като се означава и общата имъ величина въ бруто регистъръ тона. Затова, необходимо е да бъдатъ дадени кратки пояснения относно какво трѣбва да се разбира отъ израза, наприм., „потопени 100,000 бр. р. тона кораби“.

Понятието бруто регистъръ тона не означава мѣрка за тежестъ, а такава за обемъ, възлиза на 2'83 куб. метра.

Отъ общата голѣмина на кораба въ бр. р. тона, една трета не може да се използва за пренасянето на различни товари, а въ останалитѣ две трети, съставляващи празно и свободно пространство, може да се вмѣстятъ стоки, поради което означаватъ нето рег. тона на кораба.

Следователно величината на нето р. тона е всѣкога по-малка отъ бруто р. тона на кораба.

Мѣстото което заематъ парнитѣ котли, машинитѣ, спом. механизми, корабоводачнитѣ и различнитѣ технически съоръжения, жилищнитѣ помѣщения, хранилищата на вода и хранителни припаси, горивото, намазнитѣ материали, съставлява една трета отъ корабния тонажъ, който, както се отбеляза вече, не може да се използва за вмѣстване на товари.

Останалитѣ две трети съставляватъ нето регистъръ тонажа на кораба, използваемъ за вмѣстването, или както е прието да се позовава, натоварването на различнитѣ видове стоки за пренасяне отъ едно въ друго пристанище.

Така напр. единъ 10,000 бруто р. тоненъ търговски корабъ, притежава 6,500 нето р. тона и може да има вмѣстимостъ и бѣже натоваренъ най-много съ товаръ възлизающъ на 19,000 тона ($6,500 \times 2'83 = 19,000$). Това е теоритическата възможностъ за натоварване на кораба. Обикновено всѣки корабъ има означенъ на двѣтѣ си външни стени по единъ знакъ, до който кораба може да потъне въ водата следъ вземането на възможния най-голѣмъ товаръ, съ който корабътъ може свободно да се движи въ развълнувано море, безъ да има опасностъ отъ потъване.

Единъ товаренъ корабъ срещу всѣки бруто регистъръ тонъ отъ своята величина, може да товари: 2 тона зърнени храни, кафе, или захаръ; 1 до 1'8 тона масъ и 1 тонъ месо.

Единъ петролопреносвачъ срещу всѣки бруто рег. тонъ може да товари: 1'2 тона бензинъ или течно гориво (въ старитѣ петролоносачи) и 2 тона въ съвременнитѣ, притежаващи усъвършенствани съоръже-

ния кораби.

Споредъ тия данни установява се, че единъ товаренъ корабъ отъ 10,000 бр. р. тона може да бѣже натоваренъ и пренесе: 22,000 тона руди, 20,000 тона захаръ, 19,000 т. зърнени храни, 18,000 тона масло и 10,000 тона замръзено месо.

Потопяването на 100,000 бр. р. т. кораби означава следнитѣ загуби за Англия:

Замразено месо	100,000 т.
Масло	180,000 т.
Зърнени храни, оризъ, кафе или захаръ до	200,000 т.

Течно гориво:

Старитѣ петролопреносвачи	120,000 т.
Новитѣ петролопреносвачи	200,000 т.
Или срѣдно	150,000 т.

Унищожаването на 100,000 бр. р. тона кораби означава, че всѣки жителъ отъ населението на Англия възлизащо на 45 милиона, ще бѣде лишено отъ:

Замръзено месо	2'2 кгр.
Или масло	3'0 кгр.
Или: зърнени храни, оризъ, кафе, захаръ	4'5 кгр.

Пресмѣтнато е, че 100,000 бр. р. тона кораби, могатъ да поберътъ тежеститѣ на 9,400 вагони, възлизащи на 140,000,000 кгр. Единъ съвремененъ 6,000 бр. р. тона товаренъ корабъ може да пренесе: 18 двумоторни бомбардировача; 155 танка отъ по 14 тона, или 51 танка отъ по 28—30 тона.

А загубата на 100,000 бр. р. тона съставляващи загубата на приблизително 17 товарни кораба отъ по 6,000 бр. р. тона, означава загубата на следнитѣ оръжия, необходими за воденето на войната:

2,600 танка по 14 т. или 2,250 изстребители или 870 танка по 30 т., или 255 двумоторни бомбардировача.

Съ потопяването напр. на само десетъ кораба за превозъ на течни горива отъ по 10,000 тона, възлизащи общо на 100,000 бр. р. тона, и пренасящи срѣдно около 150,000 т. течно гориво, воюващитѣ страни за които сж предназначени, Англия и Америка, се лишаватъ отъ единъ твърде цененъ товаръ, който е необходимъ за движението и действието на различнитѣ видове самолети, танкове и кораби, чийто двигатели използватъ течното гориво.

Така, ако се пресмѣтне съ загубата на тия 150,000 тона течно гориво, каква продължителностъ на

използване ще иматъ означенитѣ оръжия за воденето на войната, ще се установи че ще бѣдатъ лишени отъ възможността да действатъ:

Хиляда бомбардировача отъ извършването на 88 шестъ часови полета срещу врага;

Или, 100 самолета—изстребители отъ извършването на 5,600 атаки;

Или, 1,000 танка отъ извършването на 250 пътувания по 300 км.;

Или 75 изстребителя отъ извършването на десетъ похода въ откритото море на разстояние по-голѣмо отъ 1,000 мили.

Имайки тия кратки данни предвидъ, отнасящи се само за възможнитѣ товари, които могатъ да пренасятъ 100,000 бруто р. тона търговски кораби, може да се извършва необходимото грубо изчисление и се установи, на каква голѣма величина възлизатъ товаритѣ отъ хранителни и бойни припаси, суровини, течни горива и др. материали, които сж потънали на морското дѣно, заедно съ загиналитѣ кораби.

Отъ съществуващитѣ сигурни сведения относно броятъ и тонажа на потопенитѣ английски и американски кораби отъ началото на настоящата гигантска война до месецъ септември н. г. се установява, че отъ действията на германскитѣ, италиански и японски въоръжени сили били потопени 4,360 кораба възлизащи на 25,698,000 бр. регистъръ тона.

Отъ общия брой на потопенитѣ англо-американски кораби 2,881 били товарни съ общо 14,230,000 бр. р. тона; 919 били петролопреносвачи възлизащи на 6,000,000 бруто регистъръ тона, а останалитѣ—пътнически кораби и, следователно, притежаващи възможностъ за пренасянето на по-малки количества товари.

Течнитѣ горива, бензинъ, газолъ и пр., които получиха името „течно злато“, намиратъ голѣмо приложение въ различнитѣ отрасли на техниката и служатъ като главни източници за двигателна сила, необходима за действието на различнитѣ видове бойни срѣдства въ съвременната война. Съ потопяването на 6 милиона бр. р. тона кораби—петролопреносвачи, англо-саксонскитѣ държави се лишили отъ 9 милиона тона течно гориво.

Почти всѣка седмица нѣмскитѣ подводници потопяватъ кораби, възлизащи на около 100,000 бр. р. т., следователно, следъ даденитѣ общи пояснения всѣки може да опредѣли отъ какъвъ цененъ и твърде необходимъ товаръ се лишаватъ англо-американскитѣ държави за воденето на настоящата ожесточена война.





ВЕНЦ-МОРСКА ИСТОРИЯ

ПРИНЪ АТАКУВА

(Продължение от брой 172)

Изведнъж, върху осветлената от полярното сияние водна повърхност се забелязват очертанията на два голъми бойни кораба, застанали неподвижно на котва, вътроятно линейни единици. Задъ тѣхъ и близо до брѣга се виждатъ множество изстрѣбители, намиращи се сѣщо на котва.

Лейтенантъ Принъ рѣшава да атакува линейнитѣ кораба, чийто тъмни сѣнки се очертаватъ ясно върху свѣтлото поле на водата и небето, къмъ което се издигатъ ясно видими стожери, надстройки и димни тръби. Подводникътъ предпазливо и бързо приближава двата кораба. Командирътъ разпознава въ попередно намиращия се корабъ линейниятъ такъвъ отъ вида на „Royal Oak“. Единъ линейенъ корабъ! Една плаваща крепостъ отъ стомана, която се очертава неподвижна и безмълвна, като че ли не съществува състояние на война! Задъ тоя гигантъ се вижда и носовата частъ на другъ линейенъ корабъ отъ вида на „Repulse“. Жалко, че въ дадения мигъ на извършеното наблюдение двата кораба се прекриватъ поради което и действието срещу тѣхъ се затруднява, тъй като е необходимо извършването на мигновена и свѣткавична атака.

Лейтенантъ Принъ бързо преценява обстановката и рѣшава първомъ да отправи торпедата къмъ видимата носова частъ на поотдалечения корабъ „Repulse“, а нѣколко секунди следъ това да срази съ торпедни удари и по-близкия линейенъ корабъ „Royal Oak“. Дадена е заповѣдъ всички торпедни тръби да бждатъ готови за действие, а следъ това, снагата на подводника трепва и отъ нея свѣткавично се насочватъ по посока на отдалечения корабъ изстрелянитѣ торпедата. Протичатъ нѣколко секунди въ очакване. Ще попаднатъ ли торпедата въ цельта? Внезапно отъ носовата частъ на „Repulse“ къмъ небето се издигатъ стълбове вода и пламъци, последвани отъ силенъ взривъ. Междувременно, изстрелянитѣ нови торпедата чертаятъ вече фосфорисциращи следи къмъ „Royal Oak“ и въ следващитѣ секунди се разнася адски трясъкъ, предшестванъ отъ огромни пламаци вода и разни корабни отломки, като че ли цѣлата водна маса на залива е политнала къмъ небето.

Дебели стоманени листове отъ

разкъсаната корабна обшивка, части отъ артилерийскитѣ кули и цѣли орждия, заедно съ различнитѣ голѣми и малки корабни предмети, разпрѣснати отъ взрива на торпедата, политатъ въ въздуха и издаватъ чудновати звукове, падатъ подобно на дъждъ върху околната водна повърхностъ и бързо изчезватъ въ морскитѣ дълбочини.

Действието е съвършено неочаквано и напълно изненадващо за врага, който въ първитѣ минути не може да се свърже и не предприеме нищо за противодействие.

Най-подиръ противникътъ дава признакъ на животъ. Заливътъ изведнъжъ се оживѣва. Отъ всички кжтища свѣтватъ различни свѣтлинни и се сигналива по морзе. Подводникътъ е изстрелялъ всичкитѣ си торпедата и трѣбва възможно по-бързо и невредимъ да се измъкне изъ тоя „пчеленъ кошеръ“ на какъвто наподобява вече заливътъ Скапа Флоу, по чийто води кръстосватъ на всички страни множество свѣтлинни на изстрѣбители и преследвачи на подводници.

Съ пълна скоростъ подводникътъ се насочва къмъ мѣстото, отъ гдето бѣ проникналъ въ залива. Но, ако промъкването въ Скапа Флоу да бѣ трудно, излизането отъ това свѣрталище на неприятелския флотъ, чийто кораба бѣха готови за действие, бѣ още по-трудно и опасно, тъй като подводникътъ трѣбваше да се движи срещу голѣмото течение на прилива, чийто пѣнести води се носеха съ голѣма бързина по тѣхниятъ изходъ.

Лейтенантъ Принъ заповѣдва двѣтѣ машини да се движатъ съ възможната си пълна мощностъ, обаче подводникътъ едва се промъкна напредъ, борейки се съ насрещното течение, което всѣки мигъ може да го тласне върху плитковина или нѣкоя подводна скала. Необходима е проявата на умѣние, особено внимание, а най-главното—спокойствие и голѣмо хладнокрѣвие. Задъ подводника се появява неприятелски изстрѣбитель, който бързо приближава. Вече ясно се различава стожерната му свѣтлина.

Протичатъ секунди на сѣдбоносно очакване и голѣмо напрежение, които не се подаватъ на описание. Всѣки въ тоя мигъ би се очудилъ на леденото спокойствие на лейтенантъ Принъ, командващъ съ завидна вещина подгонения подвод-

никъ, промъкващъ се презъ шумящитѣ води на приливното течение, и отскачащъ на една или друга страна къмъ близкия брѣгъ и скали.

Отъ намиращия се вече въ непосредствена близостъ неприятелски изстрѣбитель се подава свѣтлиненъ сигналъ по морзе! Нима подводникътъ е забелязанъ вече и, въ последния мигъ, когато се намира на прага на избавлението и достигане на откритото море, ще бжде потопанъ и загубенъ заедно съ цѣлата си храбра обслуга? Отъ действието на винтоветѣ задъ кърмата на подводника се образува широка, пѣнеста и фосфорисцираща следа, която лесно може да бжде забелязана. Неочаквано обаче настава голѣмо чудо: вражеския изстрѣбитель започва да изостава и се изгубва отъ видимостъ! Значи, че подводникътъ не е билъ забелязанъ!

Нѣколко минути по-късно, когато въ залива на Скапа Флоу се разнася непрекъснатия трясъкъ отъ взриванитѣ множество противоподводникови бомби, подводникътъ на лейтенантъ Принъ успѣва да достигне и се движи въ открито море.

—„Успѣхме да се измъкнемъ! По всички мѣста, внимание: успѣхме да се измъкнемъ!...“ съобщава лейтенантъ Принъ по всички вътрешни отдѣления на подводника, отъ гдето се чува възторженото ура на обслугата, намираща се долу при дизелмоторитѣ, електрическитѣ машини, различнитѣ съоръжения, кранове, помпи и пр., лишена отъ възможността да наблюдава съ собственитѣ си очи какво се извършва и какво се вижда вънъ на открито.

Подводникътъ се движи по направление на изходното отечествено пристанище. Когато той прекосва Северното море, по радиото въ отдѣленията на подводника се чува следното радиосъобщение:

„Споредъ оповестенитѣ сведения отъ английското радио, британското адмиралтейство съобщава че линейниятъ корабъ „Royal Oak“ билъ потопенъ отъ неприятелски подводникъ, който сѣщо билъ унищоженъ“.

Потопенъ? Подводникътъ на лейтенантъ Принъ потопенъ?... Слушайки радиосъобщението всички въ подводника си задаватъ тия въпроси, и радостно си отговарятъ, че англичанитѣ много биха желали дрѣзкиятъ нѣмски подводникъ, който е ималъ смѣлостта да се про-

можне въ залива Скапа Флоу и да потопи единъ линейен корабъ, да е останалъ за винаги на дъното на залива, обаче въ действителност, тоя подводникъ, съвършено невредимъ, спокойно се движи къмъ роднитъ води и носи съ себе си спечелената слава за нѣмското подводниково оржие.

Получава се ново радиосъобщение: „Подводникътъ, който потопилъ английския линейен корабъ „Royal Oak“, повредилъ тежко съ торпеден ударъ и линейния корабъ „Repuls“.

На 17 октомври 1939 год. върховното командване на нѣмскитъ въоръжени сили, предаде по радиото нарочно съобщение, за смѣлото проникване на подводникътъ, командванъ отъ лейтенантъ Принъ, въ Скапа Флоу и за потопяването на „Royal Oak“...

Тоя забележителенъ успѣхъ и смѣло действие на нѣмския подводникъ повиши самочувството на германския народъ, който бѣ гордъ съ голѣмия подвигъ на лейт. Принъ.

Презъ време престоя на подводника върху морското дъно и въ очакване проникването въ Скапа Флоу, между обслужата билъ разпространенъ единъ написанъ хумористически листъ, единъ отъ многото набързо стъкмени вестници, които моряцитъ четътъ презъ часоветъ на продължителното очакване. Въ тоя хумористически листъ, нѣкой нарисувалъ единъ разяренъ бикъ, който съ наведена глава и разпънени ноздри се втурва къмъ нѣкаква невидима цель.

Следъ успѣшното проникване въ неприятелския заливъ и потопяването на вражескитъ линейни кораби, помощникъ командирятъ на подводника, мичманъ Ендрасъ си спомня за означения въ хумористическия листъ разяренъ бикъ.

— „Дайте ми четка и бѣла боя!“ извиква мичманъ Ендрасъ на своитъ моряци и следъ като му ги донасятъ, чевръсто се покатерва на бойната кула и изобразява върху външната ѝ сива стена единъ разяренъ бикъ, новата емблема на подводника.

Въ последствие тоя знакъ, бикътъ на Скапа Флоу се поставя и на другитъ подводници и служи като символъ за несломимия и борчески духъ на моряцитъ отъ нѣмскитъ подводници.

Въ това време подводникътъ влиза въ входника на пристанището, гдето получава заповѣдъ да остане до второ нареждане. И дветъ врати на входника: тая откъмъ морето и другата откъмъ пристанището сж затворени. Нивото на водата въ входника е изравнено съ това на пристанището. Необходимо е само да бжде отворена вратата къмъ по-

следното и подводника може да влѣзе и застане на вързала, но той получава заповѣдъ да чака, защо ли?

Следъ единъ часъ се получава разрешение за свободенъ пропускъ и подводникътъ влиза въ пристанището и приближава къмъ пристанищната стена. Върху последната се е стекълъ множество народъ: посрещачи, другари, работници, които махатъ възторжено съ ржце, кърпички и шапки. Намиращата се на пристана музика свири марша „Срещу Англия“.

Бавно подводникътъ застава на вързала. Дадена е заповѣдъ обслужата да бжде построена върху горната палуба. На пристана, между посрещачитъ се намира и главнокомандващиятъ на нѣмскитъ морски сили, великиятъ адмиралъ Редеръ. Съ пѣргави стѣпки лейтенантъ Принъ подхожда къмъ своя върховенъ началникъ и докладва за завръщането си отъ походъ.

Отправятъ се възторжени приветствия, а всѣки отъ обслужата на подводника получава желѣзния кръстъ, наградата за успѣшнитъ бойни действия.

Своето бойно отличие лейтенантъ Принъ ще получи лично отъ водача на Германия.

Всички отъ обслужата на подводника слизатъ на брѣга, гдето сж радушно посрещнати отъ своитъ другари по служба, ведно съ които празнуватъ голѣмата победа и щастливото си завръщане.

Въ малката зала на Офицерското събрание сж събрани всички намиращи се въ пристанището морски офицери на служба въ подводниците и командващиятъ нѣмския подводниковъ флотъ, адмиралъ Дьоницъ. Следъ кратки слова за значението на славната победа въ Скапа Флоу, всички извикватъ трикратно сърдцато ура, като вдигатъ пълнитъ съ вино чаши и пиятъ наздра-

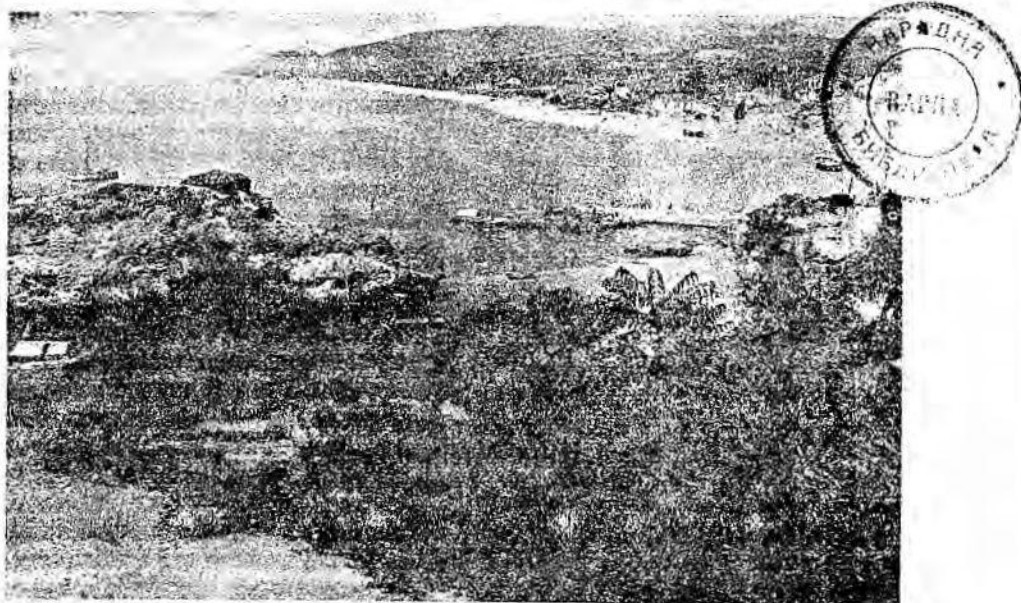
вица за лейтенантъ Принъ.

Получава се заповѣдъ цѣлата обслужа на подводника, заедно съ своя храбъръ командиръ, лейтенантъ Принъ, да отлети съ самолеть за Берлинъ, гдето да се представи на водача на Германия. Пристигатъ два самолета, съ които моряцитъ отъ подводника отлитатъ за Берлинъ.

Мѣлвата за пристигането въ града, на обслужата отъ подводника, който потопи голѣмия британски линейен корабъ въ Скапа Флоу, бързо се разпространява всрѣдъ населението на голѣмия столиченъ градъ, и когато двата самолета единъ следъ другъ кацатъ на голѣмото летище при Берлинъ—Темпелховъ, многоброенъ народъ се е стекълъ вече и иска да види и посрещне смелчацитъ, гордостта на младото нѣмско подводно оржие. По пѣтя и улицитъ отъ летището до срѣдището на града по които ще минатъ моряцитъ отъ подводника, се намира хиляденъ народъ: мъже, жени, деца, ученици и ученички, войници и др., които устройватъ блѣскаво и триумфално посрещане. Отъ всички страни къмъ моторнитъ коли, съ които се движатъ моряцитъ летятъ цвѣтя, кутии съ цигари, сладкиши и всевъзможни подаръци, а народътъ въодушевено вика непрекъснато ура и маха продължително съ ржце, кърпички и шапки.

Обслужата на подводника се построява въ канцлерството и посреща Водача на великия германски раихъ. Съ свѣтящъ отъ радостъ погледъ Водачътъ обхожда дветъ редини и стиска ржката на всѣки морякъ. Следъ кратки възторжени слова, за голѣмото значение на славния подвигъ, водачътъ награждава лично лейтенантъ Принъ съ бойното отличие, рицарския кръстъ на желѣзния кръстъ. (Следва)

Отъ нѣмски: Куюджуклиевъ



Тихъ кѣтъ край Бѣломорието.



МОРСКИ ВЕСТИ

Корабоплаването между француски Индокитай и Япония.

Известното француско корабоплавателно сдружение „Месажери Маритимъ“ предвижда откриване на ново и редовно корабно съобщение между Ханой, Сайгонъ и Шанхай, съ което ще се засили търговията между Индокитай и Япония.

Презъ 1941 год. въ Индокитай билъ полученъ 65,000,000 тона каучукъ, който изцяло билъ изнесенъ за Япония. Последната обаче съ завладяването на обширни каучукови плантации не се нуждае вече отъ вносъ на подобни суровини отъ други страни.

Въ Индокитай се добиватъ твърде доброкачествени каменни въглища и цинкъ, които още представляватъ предметъ за търговска стокоразмѣна съ Япония. Така също ориза и царевичата съставляватъ износни стоки, които ще бждатъ пренасяни съ товарните кораби на новооткритото корабно съобщение между Индокитай, Япония и Китай.

Постройка на моторни вътхроходи за Съединенитѣ щати.

Споредъ сведенията въ чуждо-странния печатъ, въ почти всички държавни и частни корабостроителници въ Колумбия ще бждатъ заложени въ постройка около 100 моторни вътхрода отъ по 500 тона, предназначени за извършване на корабоплаването въ близостъ на американскитѣ брѣгове.

Тая постройка била наложителна поради чувствителната липса на достатъченъ корабенъ тонажъ.

Самолети вмѣсто кораби.

Действията на нѣмскитѣ подводници въ Атлантически океанъ срещу неприятелското корабоплаване продължаватъ съ нестихваща сила. Съобщенията на германското върховно командване на въоръженитѣ сили относно броя и тонажа на потопенитѣ англо-американски превозни кораби зачестиха. Поради това, въ Америка се полагатъ усилия за намиране на решителенъ противоударъ срещу подводниковата опасност и разрешение на важния въпросъ относно осигуряване и извършване на корабоплаването по презморскитѣ пътища, съставляващи главнитѣ продоволствени и снабдителни артерии на воюващитѣ англо-саксонски държави.

Споредъ съществуващитѣ сведения, известниятъ американски притежател на огромни корабостроителници, Хенри Кайзеръ, е намѣрилъ желаното срѣдство за пълното отстранение опасността отъ резултатното действие на нѣмскитѣ подводници. Хенри Кайзеръ предложилъ, всички корабостроителници въ Америка да се преустроятъ въ фабрики за постройката изключително на особенъ видъ самолети, предназначени за лесното прелитане на океана. Вмѣсто кораби, всички корабостроителници трѣбвало да изработватъ изключително самолети, които биха могли за 13 часа да прелетятъ разстоянието отъ Америка до Европа.

Пресмѣтнато било, че 5,000 подобни самолети ще могатъ да пренесътъ въ Англия за единъ полетъ 70,000 тона бойни материали или една армия отъ 50,000 бойци, безъ нѣмскитѣ подводници да иматъ възможността да попречатъ на това. Дали обаче, това сензационно предложение ще бжде взето подъ внимание и ще бжде осъществено, е въпросъ, който подлежи на съмнение.

Загубата на американскитѣ петролопреносвачи.

Въ течение на последнитѣ шестъ месеца Съединенитѣ щати загубили 163 кораба за преносване на течни горива, възлизащи общо на 1,325,000 бр. р. тона и превишаващи общия тонажъ на всички кораби — петролопреносвачи, построени отъ американскитѣ корабостроителници. За времето отъ 1925 година тая загуба съставлява половината отъ общия тонажъ кораби за превозъ на течни горива, който Съединенитѣ щати притежаваха при влизането си въ настоящата война.

Постройката на кораби въ Съединенитѣ щати презъ 1941 г.

Споредъ оповестенитѣ официални сведения, презъ миналата 1941 год., въ различнитѣ корабостроителници на Съединенитѣ щати били построени и спуснати на вода всичко 127 търговски кораба, възлизащи общо на 990,064 бр. р. тона.

Като се има предвидъ, че презъ 1940 год. въ Съединенитѣ щати били построени само 68 кораба съ 634,552 бр. т. т., може да се извърши заключението относно настоящитѣ строителни възможности на американскитѣ корабостроителници.

Въпрѣки новосъздаденитѣ кора-

бостроителници и положенитѣ усилия, строежа на нови търговски кораби презъ миналата година билъ увеличенъ приблизително два пѣти и достигналъ тонажъ, който нѣмскитѣ подводници и др. въоръжени сили потопиха само въ течение на месецъ септември презъ настоящата година.

Дори и презъ 1942 год. постройката на търговски кораби въ Съединенитѣ щати да бжде увеличена нѣколкократно, далечъ не ще бжде възможно англо-саксонскитѣ държави да попълнятъ своитѣ корабни загуби, причинени отъ твърде резултатнитѣ действия на подводницитѣ отъ държавитѣ на тристранния пактъ.

Колко струватъ търговскитѣ кораби.

Споредъ сведения отъ английски източници, цената на търговскитѣ кораби била значително повишена.

Преди войната, стойността на единъ старъ търговски корабъ отъ 3,000 до 4,000 бр. р. тона възлизала на около 24,000,000 лева.

Въ настоящата война обаче, цената, както на новопостроенитѣ, така и на старитѣ търговски кораби е твърде много увеличена, като отъ тая на старитѣ кораби е опредѣлена следващата таблица:

Голѣмина на кораба въ бр. р. т.	Година на постройката	Струва лева
9,000	1919	300,000,000
4,600	1907	140,000,000
3,600	1896	28,000,000
3,200	1924	100,000,000
2,200	1922	100,000,000
1,900	1904	60,000,000

Отъ избухване на настоящата война цената на единъ тонъ стоманени листове била повишена отъ 4,000 на 6,500 лева, а тая на новостроящитѣ се кораби била увеличена съ 50%.

Подобрение на Панамския каналъ

Американското правителство предвидило сумата отъ 10 милиарда лева, необходима за подобрение на различнитѣ технически съоръжения на Панамския каналъ. Освенъ тая сума, опредѣлени били и 14 милиарда лева за подържането и постройката на допълнителни съоръжения на тая важенъ воденъ пътъ, свързващъ Атлантическия съ Тихия океани.

Корабостроителната програма на Канада

Въ единъ канадски вестникъ, „Financial Post“ била помѣстена въ последно време статия относно съществувашитѣ съоръжения въ Канада за постройката на кораби.

Споредъ изложеното въ статията се установява, че въ настоящо време Канада разполага съ следнитѣ корабостроителници и докове за постройката на военни и търговски кораби:

По брѣговетѣ на Тихи океанъ, 8 корабостроителници съ 32 мѣста за постройка на кораби; 6 корабостроителници съ 37 мѣста (хелинги) около устието на р. св. Лоренцъ, и 8 корабостроителници съ 33 мѣста за залагане въ строежъ на кораби, по брѣговетѣ на Атлантически океанъ. Всички тия корабостроителници се намиратъ въ усилено действие.

Въ корабостроителницитѣ се намирали общо 21,000 работници, чийто брой щѣлъ да бѣде увеличенъ на 39,000.

Освенъ постройката на множество кораби за бойния флотъ: миночистачи, охраняващи керванитѣ и др., въ корабостроителницитѣ се намирали въ постройка 150 товарни кораба, отъ които нѣкои вече били спуснати на вода. Тия кораби били предназначени, вѣроятно за превозване на войски, тъй като въ статията се даватъ данни относно необходимия тонажъ за всѣки войникъ, споредъ които за единъ боецъ сж пресмѣнати по 10 тона за да бѣде пренесенъ съ кораба по дългитѣ презморски пѣтища, а за единъ войникъ отъ моторизирани войски, — дори по 100 тона.

Предвидена била обща корабостроителна програма за постройката на 10,500,000 тона кораби, предназначени за канадскитѣ и английски морски, сухопѣтни и въздушни сили.

Освенъ тия кораби, предвидена била постройката на 161 товарни кораби отъ по 9300 и 18 товарни кораби отъ по 4700 тона.

Ако се вземе подъ внимание броятъ на разполагаемитѣ мѣста (хелинги) за залагането въ строежъ на кораби, ще се дойде до заключението, че за осъществяването на предвидената строителна програма ще е необходимо продължително време, тъй като броятъ само на търговскитѣ кораби надхвърля цифрата 300, а разполагаемитѣ строителни мѣста сж едва 102.

Естествено, че между желанието за осъществяването на изработенитѣ голѣми корабостроителни програми, и действителнитѣ възможности свързани съ разполагаемото време, всѣкога съществува разлика, която трѣбва да се има предвидъ.

Рибарски кораби за Англия

Поради значителнитѣ корабни загуби, Англия е принудена вече да използва възможнитѣ корабостроителници на южно-американскитѣ държави за градежа дори и на малки кораби.

Споредъ получени сведения произхождащи отъ Рио де Жанейро, една малка корабостроителница въ Бразилия получила поръчката за постройката на шестъ рибарски кораба, предназначени за Англия.

Турското пристанище Мерсинъ

Известното турско пристанище въ източната частъ на Сръдиземно море, Мерсинъ, до сега се е стопанисвало отъ едно чуждестранно частно сдружение. Споредъ съществуващи сведения, турското правителство завършило вече преговоритѣ съ частното предприятие и сключило спогодба за влизане на турската държава въ пълното владение и използване на пристанището.

Взетитѣ отъ турското правителство мѣрки били необходими за осъществяването на предвиденото разширение и извършване подобренията на пристанището Мерсинъ, което както е известно, наредъ съ Александретата е второто турско пристанище за извършване далечното презморско корабоплаване.

Увеличение на аржентинския търговски флотъ

Чрезъ закупуването на чужди търговски кораби, Аржентина се стреми да увеличи своя търговски флотъ.

Така, въ последно време били закупени четиритѣхъ намиращи се въ пристанището на Буеносъ Аиресъ датски търговски кораби, съ които аржентинския търговски флотъ презъ последнитѣ шестъ месеца билъ увеличенъ съ приблизително 100,000 бр. р. тона търговски кораби, закупени изключително отъ чужди държави.

Увеличение на шведския търговски флотъ

Наредъ съ другитѣ неутрални държави, така сжщо и Швеция загуби множество отъ своитѣ търговски кораби, които бѣха потопени вследствие действията на воюващитѣ морски сили и натъкването на заградни мини.

За попълване на тия загуби обаче, Швеция положи голѣми усилия и успя да построи въ сравнително кратко време нови търговски кораби.

Споредъ изложеното въ едно шведско списание се установява, че за увеличението на своя търговски флотъ Швеция купила 137 кораба възлизащи общо на 287,000 бр. регистъръ тона.

Отъ тия кораби 88 съ 21,6,000 бр. рег. тона били построени въ шведски корабостроителници, а останалитѣ били купени отъ чужбина. Въ настояще време въ различнитѣ шведски корабостроителници се намиратъ въ постройка значителенъ брой други търговски кораби.

За отбелязване е, че повечето отъ построенитѣ и закупени отъ чужбина кораби сж моторни, поради което тонажътъ на корабитѣ отъ шведския търговски флотъ, които иматъ за двигатели мотори, превишава вече тоя на парнитѣ кораби. Броятъ на последнитѣ е намалѣлъ съ 141 възлизащи на 220,000 бр. р. тона, а моторнитѣ кораби била увеличени съ 41 отъ приблизително 40,000 бр. р. тона, така, че въ настояще време шведския флотъ се състои отъ 728 параходи съ 618,500 бр. р. тона и 498 моторни кораба съ 730,000 бр. рег. тона, или общо 1226 кораба, възлизащи общо на 1,348,500 бр. р. тона. Повечето отъ новитѣ кораби сж презокеански, предназначени за извършване далечно корабоплаване.

Почти половината отъ загубенитѣ вследствие войната шведски търговски кораби сж имали продължителност на службата подъ двадесетъ години. Съ постройката обаче на нови и модерни кораби, търговския флотъ на Швеция ще бѣде значително подновенъ.

Увеличение на швейцарския търговски флотъ.

Както е известно, Швейцария, за осигуряване превоза на своитѣ износно-износни стоки бѣ принудена да купи кораби и си създаде собствено корабоплаване.

За извършването на корабнитѣ съобщения съ пристанищата на другитѣ държави Швейцария е закупила вече 11 кораба.

Въ последно време швейцарския морски търговски флотъ билъ увеличенъ съ още единъ корабъ отъ 9,800 бр. р. тона, съ който броятъ на корабитѣ се покачва на 12, възлизащи общо на около 50,000 бр. регистъръ тона.

Намиращитѣ се въ открито море Швейцарски кораби получили нареждане, поради военнитѣ действия въ океанитѣ, да не посещаватъ пристанището на Ню-Йоркъ, а да се насочатъ къмъ това на Балтиморе.

Усилието на Швейцария, държава лишена отъ морски брѣгъ, да създаде свой собственъ търговски флотъ, показва, доколко важна и неотложна е нуждата, всѣко държава да притежава собствени корабоплавателни сръдства за извършване на търговията съ другитѣ близки и далечни сѣтовни страни.

ВЪЛШЕБНИЯТЪ СТРЕЛЕЦЪ

Случаят ни събра, а ловът на делфини, който се указва по-мощенъ отъ всеки случай — ни направи приятели.

Беше началото на месецъ юни.

Слънцето залъзваше. Преуморенитъ пристанищни хора, сжщински шумящъ мравунякъ, привършиха дневната работа, за да се пръснатъ изъ живелищата си, като преди това се отбиваха въ кафенетата, кръчмитъ или гостилницитъ на пристанищната околнина.

Боянъ Николовъ, капитанъ-стрелецъ на петнадесеттонната делфиноловна моторница „Успѣхъ“, осамотенъ допиваше кафето си подъ навеса на кафенето предъ рибното тържище.

Явно, той бързаше, очакванъ отъ обслугата на лодката, готова да изпълни последнитъ нареждания за предстоящия ловъ.

Щастливъ случай! Моето желание да бжда въ срѣдата на самобитнитъ делфиноловци и не само отъ разказитъ имъ да събера сведения за тѣхния на малцина познатъ поминѣкъ, но лично да участвувамъ въ тѣхния страненъ походъ, бѣше така високо и правилно оценено отъ капитанъ Боянъ, че той ми предложи да отпътувамъ съ тѣхъ още сжщата срѣднощъ, като сърдечно приетъ гостъ и равноправенъ членъ въ състава на тази каточе възкръснала отъ вѣтроходната епоха корабна обслуга.

Когато въ топлата юнска нощъ Варна спѣше, когато водитъ на Черно море сжщо спѣха — моторътъ на „Успѣхъ“ запъ, дървеното лодъчно тѣло се задрусва, оставайки следъ себе си бѣла дия.

Въ този избранъ мигъ — единъ отъ празничнитъ мигове на моето щастие — отчетливо си спомнихъ, че нерѣдко, понесенъ отъ крилата на моитъ вѣчно неосжществени мечти, съмъ блуждаелъ мислено изъ просторнитъ океани и морета, неизлѣчимо влюбенъ въ тѣхнитъ безименни рицари — морскитъ вълци. Сега, като по чудо, вече не само моята мисль, а духътъ на всесилниятъ животъ определяше посоката и възможноститъ на моя полетъ.

И този духъ бѣ възплътенъ въ образа на безсѣния кърмчия, бдящъ на своя постъ — сжщински безмълвенъ и таинственъ жрецъ, който свещенодействува.

Ловцитъ на делфини посрѣшнаха дневния свѣтликъ. Трудътъ и хероичната битка съ морето бѣше тѣхната молитва и възхвала къмъ морския Богъ, комуто бѣха посветили своята служба, комуто бѣха дали своя животъ.

Днесъ тази служба се състоеше въ дебене, откриване, следене, убиване

и ловене на делфини: колкото може повече, колкото може по-бързо!

Като участници въ една така необикновена драма, образитъ на презморскитъ бродници отъ лодката „Успѣхъ“ се очѣртаваха на синия фонъ на безбрѣжното море като черни паяци, въоръжени съ куки, ножове, пушки. Обладаващи неподражаема свършенна сржчностъ, всѣки отъ тѣхъ бѣше въ стихията си: вдѣхновенъ, увлеченъ, борчески устременъ, всецѣло преданъ.

Капитанъ Боянъ бѣше изправенъ на лодъчния носъ. Той държеше подъ мишница пушката си въ трепетно очакване да понаже своето изкуство — красиво и страшно, каквото може да бжде изкуството на вълшебнитъ стрелци, за които се разправя въ слънчевитъ приказки. Той бѣше общопризнатъ морски вълкъ и личенъ членъ въ малобройното семейство на българскитъ делфиноловци. Свързалъ отъ най-ранно детство жизнената си сждба съ морето, този вече старъ за четиридесеттѣхъ си години мжжъ, бѣше преминалъ пжтежитъ на сурова служба въ разни малотонни лодки, усърдно и дълготърпеливо бѣ училъ необикновеното изкуство на делфиновия ловъ отъ турскитъ делфиноловци — всепрославенитъ първомайстори — лавове — и сега, увѣнчалъ юначното си чело съ сиянието на слава, не по-малка отъ тѣхната, стоеше възправенъ като малъкъ морски богъ и покорителъ на воднитъ простори на най-високото стъпало въ делфиноловния поминѣкъ: той бѣше капитанъ-стрелецъ!

Наистина, ако го видите на суша, орловия погледъ на синитъ му остро пронизващи очи, ширината на здравитъ му плещи, двѣтъ джговидни бразди въ страни на упорито свититъ му тънки устни и походката на не-свикналъ съ земята човѣкъ — ще ви откриятъ качествата на смѣлъ, здравъ и изпитанъ морякъ, участвувалъ съ достоинство въ редица пиратски подвизи. Но, — нищо повече. Обаче, тукъ — на лодъчния носъ, капитанъ Боянъ е не само душа на лова, но истински херой.

Капитанътъ стрелецъ е сжщинско изваяние, частъ отъ лодката, която се движи подобно пияно чудовище: съ скокове отгоре надолу и отклонения отдѣсно и лѣво.

Всѣки отъ насъ, застаналъ на стрелбищното мѣсто — една четвъртата подставка на лодъчния носъ, съ трудъ едва би се задържалъ изправенъ, заплашванъ отъ вѣроятната опасностъ да политне стремглаво къмъ обятията на синитъ води, а камо ли да следи недвиженъ, да се замѣтва съ свѣтказична бързина и безупрѣчна точностъ въ бѣс-

но фучащитъ делфини, ту изплуващи за кжсо, ту нирващи за продължително време!

До двадесетъ — тридесетъ метри капитанъ Боянъ стреля съ ловната пушка, а при по-голѣма далечина прибѣгва до бойната.

Прицелилъ се, съ дулото на своето оржие той насочва кърмчията, който съ искусството лжвотене на лесноповртливата лодка надиграва и побеждава бързитъ и хитри делфини, ализайки въ отчаено състезание съ тѣхната изобретателностъ и природна мощъ.

Капитанътъ-стрелецъ пази гробномълчание, макаръ че въ гърдитъ му фучи бурята на неудържима бойна тревога. Цѣлъ изтъканъ отъ зрение и съобразителностъ, той наподобява кръвожадна пантера, готова всѣки мигъ да се хвърли върху жертвата си.

Като по рѣдко изключение, избѣгнала смъртоносния ударъ на вѣрното му оржие, тази спасена жертва вбѣсва свършенния гордъ стрелецъ: той скърца съ жбитъ си, страхотно мръщи обгорѣлия си набръчканъ образъ, а после сърдито крещи, определящъ нова насока на послушния кърмчия, или пакъ — улучилъ съ смъртоносенъ истрелъ водния акробатъ, зове повелително кукаритъ къмъ работа, самъ набързо сграбилъ кука съ изкустнитъ си „златни“, макаръ и окървавени ржце.

Понѣкога, предоволенъ отъ броя на своитъ жертви, набързо умъртвени награмдени на палубата, очакващи изкусния замахъ на дяволски острия ножъ, който ще довърши дѣлото на куршума — съ чувството на обяснима и все пакъ особена радостъ, победоносниятъ вълшебенъ стрелецъ отива да си отдѣхне за кратко въ своята чудовищно малка каюта на лодъчната кърма, кждето неусѣтно се унася въ лека дремка.

Да, приятна, но невъобразимо краткотрайна е почивката на този работникъ. Тревсжнитъ викове на обслугата, открила въ далечината делфиново стадо, го събуждатъ съ несдържана грубостъ — и той, полусъненъ, но очудвшо деентъ, съ бързи крачки прекосва лодъчния подъ, за да заеме своя почетенъ и отговоренъ постъ... Това е проява на знаменитъ сомнабулъ, чийто ржце се направляватъ отъ нѣкаква вътрешна сила, бликща безспиръ и безумора въ недрата на подсъзнанието. Въ сжщностъ, цѣлнятъ животъ на този вълшебенъ стрелецъ не е ли единъ непрекъснатъ сънъ, въ който неговото изкуство е станало втора природа въ сжществото му: по-загадъчна, по-велика отъ природата на човѣшкия му духъ?

Часъ следъ часъ протича времето. Послушната машина трака съ наотойчивата упоритост на неоморимъ работникъ. Лодката „Успѣхъ“ подскача по вълнитѣ, въодушевява на отъ успѣхитѣ на своя капитанъ, който съ честь носи прозвището капитанъ-стрелецъ.

Броятъ на изминатитѣ мили расте. Свидетели на лова оставатъ само морето и небето, като не смѣтаме сърдцата на прѣжитѣ участници. Десетки пжти пушката на капитана се насочва за сполучливъ ударъ, десетци пжти свирятъ куршуми или съчми: отчетливъ пукотъ проецава редомъ съ шума на вълнитѣ. Пурпурни петна въ морето и въ лодката. Своевременно прочистване на палубата, преди да се е съсирила обилната кръвъ. Въ разгара на ловитбата, приела обликъ на своеобразно сражение, доволнитѣ и обрадвавъ Боянъ достига сякашъ недостъпната висота на нержкотомерно изваяние, одухотворено отъ магията на полубоговетѣ. Вълшебниятъ стрелецъ е въ стихията си!

Когато залѣзе слънцето и мрачни се наплатятъ надъ тежко дишащитѣ води, когато нощта направи първитѣ стѣпки на своя властелински победоносенъ походъ — моторътъ на „Успѣхъ“ се смѣлчава, витлото спира своето немирно въртене и морниятъ кърмчия отмахва ръка отъ кърмилото съ същата увѣреностъ и тържественостъ, съ каквато бѣше пристѣгналъ при трѣгването.

А капитанъ Боянъ Николовъ, подобно сръдновѣковъ увѣнчанъ съ лавритъ на победата рицаръ, оставя оржието, и като се привърши обичайната скромна вечеря, прибира се въ своята каюта. При блѣдата свѣтина на първобитно газениче наднича въ пожълтѣлитѣ страници на вехта пѣснопояка: отъ рицаръ, той става пѣвецъ... Тихо и спокойно е въ настаналия мракъ, въ който сякашъ великанското тѣло на водната стихия е потънало.

Провлеченитѣ звукове на неподражаема народна пѣсенъ се прѣс-

катъ изъ морското ширине, като златно жито въ черна хлѣбородна угаръ. Тайнствената нощъ става по-тайнсвена...

Пѣе това чадо на безимения моряшки подвигъ за миналото на народа си, и съ думитѣ на възкресенитѣ чрезъ пѣсенъта хероични образи, възпѣва той вѣчната слава на родината, неувѣхващата мъдростъ на живота, възвеличава величието на историята, благоговейно се кланя предъ светостъта на вѣрата въ Твореца. Дълго немога да заспя, заслушанъ въ този напѣвъ... Иднесь той звучи съ същата неповторима мощъ, скътанъ навѣкъ въ мое то сърдце, очаровано отъ вълшебството на незабравимия капитанъ-стрелецъ...

Не е ли това вѣчния химнъ на смѣлитѣ морски деца, залутани по всичкитѣ морета и океани, чужди за свѣта, забравени отъ людетѣ, и все пакъ живѣещи въ любовта на човѣшкитѣ сърдца?

Крумъ Кънчевъ

КОРАБНИЯТЪ КЕРВАНЪ

Единъ следъ други корабитѣ на кервана се нареждатъ въ дълга върволица и се насочватъ презъ Сръдиземно море за африканскитѣ пристанища.

Всички кораби сж натоварени съ хранителни, бойни припаси, танкове и орджия, предназначени за бойцитѣ на генералъ Ромелъ въ Либия.

Множество изтрѣбители отъ италиянския флотъ, подобно на стоманена верига обкръжаватъ корабния керванъ и съставляватъ сигурната му защита срещу действията на английскитѣ подводници. Всички отъ обслугата на изтрѣбителитѣ се намиратъ на бойнитѣ си мѣста, готови всѣки мигъ, при откриване и най-малката следа отъ присѣстването на неприятелски подводникъ, да действатъ съ възможнитѣ бойни сръдства за предотвратяване на торпедната атака и унищожението на врага.

Тихитѣ води на Сръдиземно море, осветлени отъ топлитѣ слънчеви лъчи се синѣятъ въ далечината.

Керванътъ често промѣня посоката на движение и пжтува по лжкатушни курсове. По чистото отъ облаци небе и на известно разстояние предъ търговскитѣ кораби летятъ италиянски и германски самолети, които сжщо следятъ за неприятелски подводници.

Неочаквано на източния небосклонъ се появяватъ вражески самолети, които бързо приближаватъ корабния керванъ и атакуватъ съ своитѣ бомби.

Противосамолетнитѣ орджия и картечницитѣ отъ собственитѣ самолети веднага влизатъ въ действие. Въ мигъ спокойнитѣ води на морето закипяватъ отъ падащитѣ бомби и снаряди, а въздухътъ се изпълва съ непрекъснатъ гънтенъ.

Атаката отъ противника е отбита. Самолетитѣ изчезватъ съ същата бързина съ каквато неочаквано се приближиха за извършване нападенията на кервана.

Корабитѣ на последния не сж засегнати и наново поематъ предначертания пжтъ.

Следъ нѣколко часа единъ отъ самолетитѣ съ голѣма бързина се спуска низко надъ самата вода, вѣроятно е забелязалъ нѣщо. Въ сжщия мигъ той открива картечна стрелба и хвърля две бомби, чийто взривъ привлича вниманието на всички отъ кервана. Тамъ, кждето ударитѣ отъ картечнитѣ патрони издигатъ пѣнести прѣски вода се забелязватъ две успоредни следи отъ движенията на торпеда, насочени срещу корабитѣ отъ кервана. Наново се подава сигналъ за тревога.

Намиращиятъ се въ близостъ на падналитѣ бомби изтрѣбитель, веднага се отправя за атакуване съ подводникови бомби открития отъ самолета неприятелски подводникъ, който е успѣлъ вече да изстреля четири торпеди по кервана.

Ето, къмъ два отъ най-голѣмитѣ търговски кораби се движатъ съ голѣма бързина по две пѣнести следи отъ торпеда. Съ промѣна на курса и умѣло маневриране, корабитѣ се стремятъ да отбѣгнатъ торпеднитѣ удари. Ще успѣятъ ли?

Торпеднитѣ следи съ свѣткавична бързина приближаватъ къмъ дѣсната стѣна на корабитѣ. Протичатъ секунди на трепетно и сждбоносно очакване. Педесетъ, тридесетъ, двадесетъ, десетъ метра отъ кораба... Сега вече трѣбва да последва взрива... но, свѣтлитѣ следи отъ движенията на торпедото минаватъ почти покрай самитѣ кърми на корабитѣ. Всички си отдѣхватъ облекчено.

Чуватъ се множество бомбени взривове. Единъ отъ италиянскитѣ изтрѣбители, успѣлъ да достигне за нѣколко само секунди до мѣстото гдето е забелязанъ подводника, атакува последния съ противоподводникови бомби. Подводникътъ е олученъ. Неочаквано надъ водната повърхностъ излиза черния грѣбнакъ на неприятелския корабъ, който бързо изчезва въ морскитѣ глѣбини. На повърхността остава голѣмо маслено петно и мехури отъ въздухъ, сигурно указание, че подводника е смъртоносно засегнатъ отъ взрива на бомбитѣ.

Тая борба протича само нѣколко минути, следъ които наново настѣпва затишие надъ синитѣ и необятни води на морето

Керванътъ продължава своя пжтъ, въ очакване новитѣ въздушни и подводникови атаки на противника, обаче готовъ да ги отбѣгне и увѣренъ въ достигането на крайната целъ, сигурното пренасяне необходимитѣ сръдства за борба на смѣлитѣ бойци на Ромелъ въ африканската пустина.

Куюнджуклиевъ

КНИЖОВНО СЪОБЩЕНИЕ

Излъзоха отъ печатъ и се пускатъ въ продажба най-новитѣ творби на морския писателъ Крумъ Кънчевъ

„ПРИ НАШИТѢ МОРСКИ ВЪЛЦИ“

разговори съ български моряци

ЦЕНА 100 лв.

„ОТЪ ПАЛУБАТА“

книга за моряшкия подвигъ

ЦЕНА 35 лв.

На абонатитѣ на „МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“ дветѣ книги се изпращатъ срещу 100 лв., внесени на пощенска чек. смѣтка № 7893 — Крумъ Кънчевъ ул. „Раковски“ 45 Варна.

ДЪРЖАВНИ МИНИ
КАМЕНОВЖГЛЕНИ МИНИ

Перникъ-Бобовъ-долъ-Марица

ПРОИЗВОДСТВО НА КАМЕННИ ВЖГЛИЩА И БРИКЕТИ
ДОСТАВКА НА ЕЛЕКТРИЧЕСКА ЕНЕРГИЯ

за всички видове индустрии въ и около гр. Перникъ и въ
Старо-загорската електрификационна областъ

По специални износни цени

ВНОСКИ И ПОРЪЧКИ ЗА ВЖГЛИЩАТА И БРИКЕТИ СЕ ПРАВЯТЪ НАВСЪКЖДЕ ВЪ
СТРАНАТА ЧРЕЗЪ:

1. Българската народна банка—преводна служба
2. Българската земеделска и кооперативна банка—преводна служба
3. Телеграфо-пощенскитѣ станции—чекова смѣтка № 50
4. Популярнитѣ банки
5. Банка Български кредитъ А. Д.
6. Каситѣ на Държавнитѣ мини

съ специални формуляри, съ изчерпателното попълване на които става излишно да се пише
отдѣлно писмо уведомление отъ страна на клиентитѣ.

Главната Дирекция на Държавнитѣ мини въ гр. Перникъ

Агенция на минитѣ въ София, ул. „Раковска“ № 90—телефонъ 2-18-49

Складъ за брикети и Бобовъ-долски вжглища София—гара Перловецъ—телеф. 2-03-90