

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЪ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

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

ДРУЖЕДИЧНИКЪ ЗА МОРСКА ПРОСВЕТА И ОБНОВА
ДЪКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Година VI.

Варна, 15. Юли 1940 год.

Брой 141.

ФЛОТЪТЪ Е НАЙ-ВЪРНИЯТЪ СТРАЖЪ НА ОТЕЧЕСТВЕНИТЪ ВОДИ
И НАЙ-СИГУРНИЯТЪ ЗАЩИТНИКЪ НА РОДНИТЪ БРЕГОВЕ



Нощна сѣна

КОЛОНА ЗА ЧЕТЦИТЪ

На Св. Джаневъ—Пазарджикъ, Относно отбраната на бойните кораби отъ въздушни нападения.

По отношение на тоя въпросъ е наложително да се дадътъ съответните теоритични пояснения, данни, видове стрелба и пр., които, поради своята обширностъ не могатъ да бждатъ изложени въ определената за четците колона въ вестника.

Въздушните войски разполагатъ съ ново и мощно оръжие за борба, притежаващо неоспорима стойностъ и очевидна резултатностъ. Развилитъ се въ настоящата война действия на въздушните сили и отбелязанитъ отъ тяхъ значителни постижения, съставляватъ явно указания за силата и възможноститъ на самолетитъ.

За отбрана срещу нападенията на въздушните сили, бойните кораби разполагатъ съ следните сръдства: Различенъ брой противовъздушни оръдия, нарочни голѣмокалибрени противосамолетни картечници, а за намаляване разрушителното действие на самолетните бомби—достатъчно дебели горни бронирани палуби.

Линейните кораби обикновено притежаватъ 100 мм. оръдия за противосамолетна отбрана.

Така, германскиятъ „Гнайзенау“ има 14—105 мм. и 16—37 мм. против. оръдия; английскиятъ „Худъ“ притежава 8—102 мм. и 16—40 мм. п. с. оръдия, а новостроящиятъ се линеенъ корабъ „Джелико“—16—132 мм. и 32—40 мм. оръдия; францускиятъ „Дюнкеркъ“ разполага съ 16—130 мм. и 8—37 мм. оръдия и 32 картечници. Новостроящиятъ се американски лин. корабъ „Индиана“ ще бжде въоръженъ съ 16—127 мм. и 16—40 мм. оръдия и 20 картечници.

Тежките кръстосвачи също така сж въоръжени съ 100 мм. противосамолетни оръдия: Германскиятъ „Хиперъ“ съ 12—105 мм. и 12—37 мм.; францускиятъ „Алжери“ съ 12—100 мм., 8—37 мм. и 16 картечници; японскиятъ „Нати“ съ 8—120 мм., а американскиятъ „Санъ Франциско“ притежава 8—127 мм. и 8—40 мм.

Лекитъ бойни сили: изстрѣбители, торпедоносци и торпедни лодки, притежаватъ само по нѣколко малкокалибрени оръдия и картечници, предназначени за отбрана срещу нападенията на въздушните сили.

Обикновено, за защитата отъ атакитъ на самолетитъ, лекитъ бойни сили се осланятъ предимно на голѣмата си скоростъ, възможността за маневриране и употребата на изкуственитъ задимявания.

КАЛЕНДАРЪ НА „МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“

—На 1 юли 1798 год. Напалеоновиетъ превозенъ флотъ, състоящъ се отъ 400 търговски кораба, охранявани отъ 72 бойни единици, неочаквано се появилъ край брѣговетъ на Египетъ и спусналъ котва предъ пристанището Александрия.

Сжщиятъ день, необезпокоявани отъ никого, на брѣга били благополучно стоварени превозенитъ съ търговските кораби 40,000 француски войници, които започнали завоюването на Египетъ.

Както подготовката, така и подходането на десантните войски Напалеонъ успѣлъ да запази въ тайна отъ английското разузнаване. Въпрѣки непрекъснатото кръстосване на английския флотъ подъ командването на адмиралъ Нелсонъ въ Сръдиземно море, француските кораби сполучили незабелязано да приближатъ устието на Нилъ. Следъ стоваряването на десантните войски, француските бойни кораби се закотвили и приютили въ залива при Абукиръ.

—На 6 юли 1915 год. германскиятъ подводникъ „У 14“ напусналъ пристанището Пола и се отправилъ за разузнаване на минните заграждения въ Венецианския заливъ. На следния день заранята подводникътъ успѣлъ да атакува италианския кръстосвачъ „Амалфи“. Изстреляното отъ близко разстояние торпедо, попаднало и се взривало въ сръдната частъ на кръстосвача, който, тежко засѣгнатъ започналъ да потъва.

Следъ два часа „Амалфи“ окончателно се изгубилъ подъ водната повърхностъ. Съ кръстосвача загинали 66 души отъ обслугата му. Останалитъ били спасени отъ приклетитъ се на помощъ два италиански торпедоносца.

—На 11 юли 1915 год. на разсъмване италиански десантни войски били стоварени и завзели малкия австроунгарски островъ Пелагоза, намиращъ се въ сръдната частъ на Адриатическо море и въ близостъ на островъ Лагоста.

Десантните войски били стоварени отъ спомагателния кръстосвачъ „Чита ди Палермо“ охраняванъ отъ кръстосвача „Кварто“, 4 изстрѣбителя и 7 торпедоносци.

На острова благополучно били стоварени 3 офицери, 90 моряци, две 70 м.м. оръдия, две картечници и необходимитъ запаси.

Веднага съ завземането на Пелагоза, била построена и издигната една радиостанция и започнало изработването на окопи и укрепяването на острова.

ПОЩА

Редакцията благодари за следните получени дарения:

1. Отъ служащитъ при пристанищната работилница—Варна 66 лв.
2. Борисъ Евтимовъ—София 60 „
3. Борисъ Илиевъ—Варна 60 „
4. Вергилий Петровъ —Пирдопъ 50 „
5. И. Минчевъ—Пирдопъ 50 „
6. П. Димитровъ—Пловдивъ 50 „
7. Иванъ Г. Думановъ, с. Ракъово, Врачанско 50 „
8. Златанъ Атанасовъ, София 50 „
9. Борисъ М. Игнатовъ —Нови-Пазаръ 30 „
10. Валканъ Тодоровъ —с. Изворско 23 „
11. Н. Душковъ—Пловдивъ 20 „
12. Сжби Георгиевъ, с. Тржбачъ, Разградско 20 „
13. Александъръ Филиповъ —Варна 20 „
14. Шаломъ Леонъ 15 „
15. Саркизъ Хаиковъ, Поморие 15 „
16. Петъръ Ангеловъ—Варна 10 „
17. Василь П. Генковъ —гр. Ловечъ 10 „
18. Колко Гечевъ—Ловечъ 10 „
19. Христо А. Маждраковъ, Горна Орѣховица 10 „
20. Филчо Филчевъ 10 „
21. Недю Добревъ Чаковъ, с. Равда, Провадийско 10 „
22. Кръстю М. Марковъ —гр. Варна 10 „
23. Иванъ Бакаловъ—Варна 10 „
24. Иванъ Карагановъ, Варна 10 „
25. Желѣзко Калудовъ—с. Игнатиево, Варненско 10 „
26. Кирилъ Ив. Узунувъ, Варна 10 „
27. Илия Върбановъ Цвѣтковъ с. Гол. Изворско Разградъ 10 „
28. Тодоръ П. Тодоровъ 10 „
29. Динчо Цековъ—Варна 10 „
30. Матей Ив. Градинаровъ —Русе 10 „
31. Тома Ст. Проневъ, Варна 10 „
32. Антонъ В. Антоновъ, Варна 10 „
33. Александъръ Ив. Кръстевъ —Варна 10 „
34. Калуди Димитровъ, Варна 10 „
35. Илия В. Радковъ, с. Гол. Изворъ, Разградско 10 „

(следва)

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

КАЧЕСТВАТА НА МОРЯКА

Многобройни сж качества и морските навици, които трѣбва да притежава всѣки морякъ, служащъ на военъ корабъ, пѣтуващъ съ търговски такъвъ или странстващъ съ вѣтроходъ по необятната морска ширь.

Известно е, че най-силна, страховита и непреодолима е водната стихия, а за борба съ последната сж необходими пѣргави, безстрашни и сѣрдцати мжже, притежаващи силни нерви и здрави мишци.

Голѣмата смѣлостъ, безстрашието, чудната издържливостъ, умението, сѣрчността, пѣргавината, спокойствието, хладнокрѣвието, съобразителността, упоритостъта, безпримѣрната настойчивостъ и решителностъ, ето нѣкои само зрѣнца отъ безкрайния низъ на качества и навиците, които всѣки морякъ придобива съ продължителното общуване съ водната стихия и непрекъснатата служба на море.

Вѣпрѣки значителното подобрене и разрастване на техниката и корабостроителното дѣло, на море преуспѣва всѣкога само тоя, който притежава каче-

ствата на моряка; който е застаналъ твърдо върху командния мостъ и отправяйки орловъ погледъ въ далечината, направлява вѣрно своя корабъ къмъ тихото пристанище, който, вѣпрѣки стихийния напоръ на вѣтъра и бѣсните удари на разпѣнените вълни, дѣржи здраво кѣрмилото, проявява издържливостъ и мжжество и пѣргаво, сѣрчно и съ умѣние изпълнява предназначаната задача, защото съзнава, че отъ навременното и точно изпълнение на възложената му работа зависи въ голѣма степенъ, както безопасността на обслугата, така и сжществуването на кораба.

Морето не тѣрпи и всѣкога жестоко наказва неопитните и непритежаващи необходимите качества моряци.

Затова, въ всѣка морска дѣржава се полагатъ съответните голѣми усилия за предварителната подготовка и придобиването на необходимите моряшки качества въ младите сили, предназначени да се отдадѣтъ въ служба на морското поприще.

Основата за създаването на опитни, смѣли, притежаващи добри

качества, готови за примѣрна служба, величави подвизи и безпредѣлна саможертва моряци, е всестранната имъ подготовка върху учебния корабъ, който трѣбва да бжде крайгълния камѣкъ при изграждане на всѣки търговски и воененъ флотъ.

Ето защо, както мореходните, така и военноморските училища въ чуждите страни притежаватъ необходимите учебни кораби, чрезъ които се придобиватъ съответните моряшки качества и се извършва обучението и възпитанието на бждешите моряци, въ чиито жилища ржце ще бждатъ повѣрени, както отбраната на отечествената цѣлостъ, така и осигуряването на търговското корабоплаване.

Българскиятъ морякъ всѣкога е притежавалъ достатъчно добри и твърде ценни моряшки качества, обаче, за засилване на последните, естествено, че е необходимо наличието и на съответните учебни кораби, за постройката и набавянето на които, наложително е да бждатъ проявени настойчивостъ, пожертвувателностъ и необходимите усилия.

МОРСКА МИСЪЛ

ДИСЦИПЛИНАТА ВЪ КОРАБА.

Ако за войските на сушата дисциплината представлява гранитната спойка, осигуряваща установения редъ и победните действия, то въ всяка бойна единица, тая воинска добродетел се счита за душата на оная възвишена сила, която ръководи живота и съществуването на кораба.

Безъ наличието на желъзна дисциплина, при изискванията на която всеки морякъ отъ обслугата, въпреки изключителните обстоятелства на морския бой: получените разрушения, избухналите пожари и нахлуващата вода, запазва необходимото хладнокръвие и продължава да извършва строго определената му задача, бойният корабъ не може да устои, както на вражеските удари, така и на алчността на водната стихия.

Особено важно е запазването на дисциплината и хладнокръвието въ случаите, когато корабътъ е тежко засегнатъ отъ неприятелското действие и започва да потъва. Въ тоя случай дисциплината тръбва да остане на своята висота и твърдо да устои на вродения въ човъка инстинктъ за самосахранение, който безпорно изисква да се извършатъ съответните действия за спасението на отгълния човъкъ.

Именно въ тия случаи, когато инстинктътъ за самосахранение и дисциплината се намиратъ въ жестокъ двубой, воинската добродетел въ кораба тръбва да наддълее и отстрани всякаква възможност за разколебаването на духа и пораждането на смутъ и паника, при които животътъ на корабната обслуга ще бже неминуемо застрашенъ.

Въ следващите редове накратко се излага потъването на германския кръстосвачъ „Блюхеръ“ въ фиорда на Осло, при което потъване нѣмските моряци и сухоземни войски сж показали своята, намираща се на завидна висота воинска дисциплина.

Командваната отъ контъръ адмиралъ Вуммецъ група бойни кораби, състояща се отъ множество кръстосвачи, торпедоносци и по-малки бойни единици, получила заповѣдта на 9 априлъ заранята, да се появи ненадейно въ фиорда на Осло и стовари на брѣга и въ пристанището, намиращитъ се върху корабитъ превозни войски.

Групата благополучно достигнала и навлѣзла въ водитъ на фиорда. Въ петъ и половина часа заранята, при минаване на групата покрай

укреплението Оскарсборгъ, тежкитъ норвежки брѣгови батареи открили по кръстосвача „Блюхеръ“ отъ разстояние петстотинъ метра, оживена артилерийска стрелба.

Брѣгътъ още билъ обвитъ отъ сутринната дрезгавина, когато нѣмскиятъ кръстосвачъ ясно се очертавалъ върху спокойнитъ води на фиорда. „Блюхеръ“ веднага открилъ съсредоточенъ огнь съ всичкитъ си орждия и следъ кратко време сполучилъ да срази норвежскитъ батареи, които принудилъ да замлъкнатъ, като съ това открилъ и осигурилъ свободниятъ пътъ на останалитъ нѣмски кораби къмъ пристанището на Осло.

Въ тоя краткъ двубой на твърде близко разстояние „Блюхеръ“ получилъ множество тежки попадения, отъ които въ срѣдната частъ на кораба избухнали пожари, а частъ отъ парнитъ котли и машинитъ били значително разрушени и извадени отъ употреба.

Въпреки положенитъ отъ обслугата усилия, избухналитъ пожари не могли да бждатъ потушени. Подобно на огроменъ горящъ факелъ, „Блюхеръ“ продължилъ напредването си въ фиорда. Минавайки покрай Дрьобакенге, нѣмскиятъ кръстосвачъ неочаквано билъ обстрелванъ отъ брѣговитъ торпедни батареи и получилъ множество торпедни удари, отъ които изгубилъ способността да се движи и започналъ бързо да потъва. Поради това, командирътъ далъ съответната заповѣдъ за напушането на кръстосвача.

Презъ време на тия действия, както обслугата на „Блюхеръ“, така и намиращитъ се върху него войски, показали забележително хладнокръвие и дисциплина, особено когато кръстосвачътъ съ развѣто кърмово знаме потъвалъ въ дълбокитъ води на норвежския фиордъ.

Отбелязанитъ при потъването на „Блюхеръ“ многобройни случаи на проявена възвишена воинска дисциплина, другарство и трогателна готовност за саможертва, съставляватъ безкраенъ низъ отъ добродетели, описанието на които би могло да бже изложено съ достатъчна яснота въ последствие, следъ свършването на войната и при по-спокойна обстановка.

Така, когато голѣмокалибрениитъ снаряди на орждията отъ брѣговитъ батареи съ адски трѣсъкъ паднали и се разпръснали върху „Блю-

херъ“ и всрѣдъ намиращитъ се на горната му палуба войски, последнитъ останали неподвижни и твърдо на своитъ мѣста, безъ по тѣхнитъ спокойни лица да трепне сънката на страха. Въпреки видътъ на убититъ и ранени свои другари, повалени и окървавени въ тѣхнитъ нозе, германскитъ войски запазили забележително спокойствие, хладнокръвие и дисциплина.

Следъ даване заповѣдта за напушане на потъващия кръстосвачъ се разиграли трогателни сцени на другарство и готовност за саможертва: Младитъ войници помагали на своитъ по възрастни другари при завързването на спасителнитъ риви, отстъпвали своитъ мѣста при настаняването въ спасителнитъ лодки, на саловетъ и пр.

Когато „Блюхеръ“ заровилъ дълбоко носъ въ водата и съ високо издигната кърма започналъ да потъва, спасилитъ се и намиращи се на брѣга моряци и войници запѣли гръмогласно пѣсенята „Германия надъ всичко“. Тогава върху кърмата на потъващия кръстосвачъ, редомъ съ развѣващото се знаме била забелязана подобно на статуя, гордо изправената фигура на единъ нѣмски войникъ, който съ високо издигната дѣсница за поздравъ, и стискащъ здраво въ лѣвата ръка своята пушка, неговата върна другарка, потъналъ бавно съ кораба и се изгубилъ въ кипящата вода на фиорда. Сждбата обаче, пожелала да спаси живота на тоя храбъръ войникъ. Водовъртежътъ наново изхвърлилъ на повърхността потъналия войникъ, който въ последствие билъ спасенъ отъ случайно минаващия въ непосредствена близостъ салъ.

Ето какъ, поради съществуващата желъзна дисциплина всрѣдъ моряцитъ и войницитъ на потъващия „Блюхеръ“, даденитъ жертви при неговото обстрелване отъ брѣговитъ батареи и загиване били твърде малки.

— Кръстосвачътъ „Блюхеръ“ е единъ отъ най-новитъ германски тежки кръстосвачи, спуснатъ на вода на 6 юни 1937 год., окончателно завършенъ и влѣзалъ въ строя презъ 1939 год.

Притежава следнитъ данни: Водоизмѣстване 10,000 тона, скоростъ 32 мили и въоръжение: осемъ 203 мм., дванадесетъ 105 мм. и дванадесетъ 37 мм. орждия, 12 торпедни тръби и 3 водосамолета.

МОРСКИ РИБОЛОВЪ

ГЕРМАНСКОТО КИТОЛОВСТВО ВЪ ЮЖНИТЪ МОРЕТА

Презъ изтеклата година, китоловството въ южните ледовити морета, поради продължителното и неблагоприятно време не дало очакваните добри резултати.

Въ ловидбата на китове презъ миналата година взели участие общо 33 китоловни кораба—фабрики, съ 272 ловджийски бързоходни катери принадлежащи на различните държави, въ които китоловството е развито и представлява доходен поминък за множество граждани.

Подробни данни относно количеството на получените чрезъ преработката на убитите китове продукти, липсватъ.

Съгласно сведенията, отбелязани въ нѣмските морски списания се установява, че презъ 1939 год., за ловидбата на китове въ южните ледовити морета взели участие 7 германски китоловни кораба фабрики съ придружаващите ги 56 ловджийски катери.

Отъ преработката на убитите въ южните морета китове били получени общо 504,983 бѣчи китова масъ, или, като се пресметне, че 6 бѣчи съставляватъ единъ тонъ, общото количество на получената китова масъ възлиза на 84,000 тона.

Презъ последните три години, нѣмските китоловни кораби фабрики сж преработили отъ убитите въ южните ледовити морета китове 208,000 тона китова масъ на стойностъ 2,145,000,000 лева. Освенъ това, получени били общо 12,000 тона други продукти на стойностъ 99,000,000 лева.

Общо, чрезъ собственото производство на китова масъ и други продукти, германските китоловни сдружения сж спестили на държавата около 2,310,000,000 чужди платени средства (суми за купуване на китова масъ и пр.), като сж създали промишленостъ (работа, постройка на нови китоловни кораби и пр.) установяваща нови приходи, възлизащи приблизително на единъ и половина милиарда лева.

ЗАПАЗВАНЕ НА УЛОВЕНАТА РИБА

Риболовството въ открито море изисква уловената риба да бжде запазена и доставена въ пазарищата и мѣстата за използване въ добро състояние и прѣсенъ видъ.

Действащите далечъ отъ бреговете риболовни флотилии се придружаватъ отъ съответните корабимайки, имащи назначение да прибератъ уловената риба, която да запазятъ въ прѣсенъ видъ или преработятъ, насолятъ и поставятъ въ консервни кутии, бѣчи и пр.

Доставената на риболовния корабъ—майка риба, веднага се разпаря, почиства и измива, като получените отъ почистването вътрешности веднага се поставятъ и преработватъ въ съответните котли.

Така почистена и добре измита, рибата се разпредѣля по видъ и голѣмина. Дребната, повредената и подлежащата на разваляне риба сжщо се преработва чрезъ корабните машинни съоръжения, а едрата, притежаваща добъръ видъ риба се поставя и замръзва въ нарочните хладилни помѣщения.

Посредствомъ съответните машини, преди да бжде поставена въ хладилниците, рибата се разрѣзва, обикновено на късове по единъ килограмъ и по една непрекъснато движеща се лента постъпва въ нарочните помѣщения, гдето се замръзва до минусъ двадесетъ и петъ градуса и запазва до стоварването въ рибните пазарища.

Последните притежаватъ необходимите хладилници, гдето замръзената риба се складира, а следъ това, чрезъ съответните хладилни вагони или нарочни хладилни моторни коли се препраща въ вътрешните селища на страната.

Чрезъ замръзването морската риба се запазва въ добъръ и прѣсенъ видъ. Непосредствено преди употребата, замръзената риба се поставя въ студена вода, гдето въ продължение на половинъ до три четвърти часа, постепенно се размръзва и получава видъ, като че ли наскоро е била уловена и извлечена изъ морските дълбини.

ЛОВИДБАТА НА КИТОВЕ

Известно, е че отъ убитите китове, чрезъ съответната нарочна преработка се добиватъ различни индустриални продукти, най-главно китова масъ.

За улеснение на тоя преработка съществуватъ нарочни китоловни кораби—майки или кораби—работилници съ голѣмо водоизмѣстване, които притичаватъ всички удобства, улеснения и необходимите съоръже-

ние за бързото топене на мазнините и вътрешността на китовите.

Тия кораби—работилници се придружаватъ отъ нѣколко бързоходни 250 тонни ловджийски корабчета. Забелязаниятъ китъ лесно се настига отъ тия „китоловни кучета“, които съ своето взриващо се копие лесно умъртвяватъ своята жертва.

Убитиятъ китъ се довлеча до стената на ловджийското корабче, като въ тѣлото му се поставя стоманената трѣба, презъ която се въкарва сгъстенъ въздухъ и кита се надува до степенъ да се издигне и плава на морската повърхност. Въ тѣлото на така плаващия китъ се забива желѣзна летва съ отличително знаме, следъ което корабчето се насочва къмъ друга своя жертва.

Следъ убиването на 5 до 6 кита, ловджийските корабчета ги взематъ на влѣкало и завличатъ до кораба—работилница, къмъ който кита се подвежда съ опашката напредъ. Чрезъ нарочно отворствие на кораба и по единъ неколкокъ къмъ водната повърхностъ улей, тежката маса на кита (60—70 т.), предварително обвързана съ дебели стоманени въжета се изтегля върху горната палуба на кораба-фабрика, гдето съ разполагаемите всевъзможни технически средства, се раздробява и въ кратко време преработва въ китова масъ и други продукти, които се поставятъ въ бѣчи и складира въ съответните огромни помѣщения на кораба.

Последниятъ, освенъ различните технически съоръжения за преработване на китовите и обширните товарни помѣщения за складиране получените продукти, трѣбва да притежава и голѣми запаси отъ гориво, хранителни и др. припаси необходими за продължителното плаване въ отдалечените водни райони на ледовитите морета, както на корабите—фабрики, така и на придружаващите ги ловджийски корабчета.

—Германските сдружения въ гр. Емденъ за ловидбата на херинги, поради избухване на войната, приключили преждевременно риболовството презъ 1939 год., обаче, въпреки това осъществили следните, макаръ и минимални печалби:

Емденското сдружение за ловидбата на херинги а. д., отъ продажбата на уловените херинги получило чиста печалба 7,794,144, а сдружението „Даллартъ“ 848,265 лева.



ВЕНФ-МОРСКА ИСТОРИЯ

ВТОРИЯТЪ ПОХОДЪ НА СПОМ. КРЪСТОСВАЧЪ „МЬОВЕ“

(Продължение отъ брой 140)

„Мьове“ се насочилъ къмъ Капшата и южните брѣгове на Африка, обаче въ продължение на четиринадесетъ дена не срещналъ ни единъ противниковъ корабъ. Поради това продължително кръстосване по морските пѣтища около Африка, корабътъ изразходвалъ значителна частъ отъ своите вѣглища. Ето защо, той се насочилъ къмъ островъ Тринидатъ, за да се срещне съ „Гайеръ“. Последниятъ презъ време на своето самостоятелно действие успѣлъ да потопи единъ голѣмъ вѣтроходъ, натоваренъ съ 1,800 тона различни масла.

Подъ прикритието на високия скалистъ брѣгъ на ненаселения островъ, „Мьове“ натоварилъ послѣдните, намиращи се въ товарните помѣщения на „Гайеръ“ вѣглища, който следъ това билъ потопенъ.

Нѣмскиятъ кръстосвачъ се отправилъ за Рио де Жанейро.

На следния денъ били забелязани единъ следъ другъ два облака черенъ димъ произлизащъ отъ два различни кораба. „Мьове“ се впусналъ въ гонидба на едина отъ корабите, къмъ който отъ далечно разстояние отправилъ нѣколко сигнала и сигналъ за незабавно спиране. Задържаниятъ корабъ билъ английски и се именувалъ „Brecknockshire“ притежаващъ водоизмѣстване 8,000 т. и превозващъ 7,000 тона дърворакачени вѣглища. Корабътъ билъ потопенъ.

Нѣмскиятъ кръстосвачъ се отправилъ къмъ втория корабъ, чийто димъ едва се забелязвалъ на хоризонта. Следъ продължително преследване корабътъ билъ достигнатъ и потопенъ късно презъ нощта.

На следния денъ зоранята билъ потопенъ корабътъ „Eddi“, а следъ него на хоризонта се появилъ малкъ корабъ, последванъ отъ другъ голѣмъ съ две димни трѣби. Докато голѣмиятъ корабъ се застоялъ почти на едно мѣсто, малкиятъ бързо се насочилъ право соеишу „Мьове“. Държанieto и действията на двата кораба били загадъчни и вѣроятно, предназначени. Зтова „Мьове“ взелъ необходимите предпазни мѣрки.

На близко разстояние отъ нѣмския кръстосвачъ, малкиятъ корабъ изведнѣжъ извършилъ завои и започналъ да се отдалечава въ обратна посока, отправяйки къмъ голѣмия корабъ нѣкакви сигнали.

Явно било, че това е добре скроена примка: Докато „Мьове“ се занимавалъ съ провѣрката и потопяването на малкия корабъ, голѣмиятъ такъвъ, който билъ английски спомогателъ кръстосвачъ, изненадано би атакувалъ нѣмския корабъ. Английскиятъ кръстосвачъ билъ двойно по-голѣмъ и съ голѣма бързина се насочилъ къмъ „Мьове“. Командирътъ на последния, преценявайки неблагоприятния изходъ на предстоящото сражение, намѣрилъ, че ще бѣде по-благоразумно възможно по-бързо да се отдалечи и отбѣгне срещата съ врага.

Започнала се гонитба. Обаче той пѣтъ „Мьове“ билъ преследваниятъ корабъ. Съ стиснати устни и напрегнати мускули, огняритъ чеврѣсто подмѣтали вѣглища въ огнените уста на парните котли, а машините на „Мьове“, работейки съ възможната мощностъ, задържали непремѣнена преднина на кръстосвача предъ преследващия го неприятелски корабъ. Последниятъ повикалъ чрезъ радиото на помощъ и другъ спомогателенъ кръстосвачъ.

Преследването продължило до обѣдъ, безъ разстоянието между корабите да било промѣнено. Ако до настѣпването на нощта „Мьове“ сполучи да задържи същото отстояние отъ своя преследвачъ, чрезъ промѣна посоката на движението, той билъ успѣлъ да се укрие подъ тъмното було на нощта и да се спаси отъ гибелъ.

Използвайки приближаващата се отъ северъ мъгла която закрила неприятелския корабъ, „Мьове“ веднага промѣнилъ посоката на движение. Следъ тричегврто часа обаче, когато мъглата наново се разпръснала, корабътъ отново билъ забелязанъ на хоризонта, движещъ се съ голѣма скоростъ. Предъ нѣмския корабъ, върху южния хоризонтъ били открити други кълаба димъ, които, следъ кратко време се установило че произлизали отъ товаренъ корабъ, който се движилъ съ насрещенъ курсъ.

Именно поради тая щастлива за нѣмския кръстосвачъ случайностъ, последниятъ билъ спасенъ отъ загиване. Английскиятъ спом. кръстосвачъ се насочвалъ къмъ товарния корабъ, а последниятъ, предполагайки, че това е германски воененъ корабъ, веднага промѣнилъ посоката на движение и изпускайки обил-

но черни кълаба димъ, се опиталъ да избѣгне. Поради това, преследвачътъ, предполагайки, че предъ себе си на хоризонта вижда освободения отъ разпрѣстнатата мъгла нѣмския кръстосвачъ, се насочилъ и приближилъ съ голѣма скоростъ къмъ товарния корабъ. Скоро блѣснали свѣтковици и се разнесълъ гънжежътъ отъ стрелбата на орждията отъ английския кръстосвачъ. Намирайки се далечъ отъ тая случайна среща и неочаквана схватка, „Мьове“ бързо се отдалечилъ и изгубилъ отъ видимостъ задъ хоризонта. Като по чудо нѣмскиятъ кръстосвачъ билъ спасенъ.

Насочвайки се първоначално къмъ сушата, „Мьове“ следъ известно време се отправилъ на северъ, за действия въ северната частъ на Атлантически океанъ, гдето потопилъ единъ следъ другъ три товарни кораба съ които общото водоизмѣстване на потопените презъ време на вториятъ походъ кораби нарагнало на 99,480 тона.

Задухали силни и студени вѣтрове. Гжста, ледана мъгла често покривала развалнуваната повърхностъ на океана. Мрачни дъждовни облаци се носели надъ развалнуваните води. Въ продължение на много дни, мразовита влага се надвеси надъ осамотения въ океана корабъ, който непрестанно се мяталъ и забивалъ носъ въ широките пѣнести вълни. „Мьове“ все по-вече приближавалъ северната частъ на Атлантически океанъ, отгдето ималъ намѣрение да се промѣни незабавно презъ линията на английската блокада и се завърне въ своето отечество. Все по-гжста, по-бѣла и непрогледна, подобно на плътна стена се изправяла мъглата наоколо и затруднявала значително видимостта отъ „Мьове“.

Въ единъ отъ тия сиви, мрачни дни, отъ командния мостъ на нѣмския кръстосвачъ забелязали презъ мъглата едва видимата движеща се сѣнка на голѣмъ корабъ, къмъ който „Мьове“ се насочилъ. Подгонена отъ силния вѣтъръ, мъглата за мигъ се разрешила и на близко разстояние отъ нѣмския кръстосвачъ се откритъ единъ голѣмъ, двойно по-голѣмъ отъ „Мьове“ корабъ, които отъ време на време се изгубвалъ въ мъглата.

Върху кърмата на противника било забелязано голѣмо орджие, насочено къмъ „Мьове“, който се впусналъ въ преследване съ задача, да унищожи вражеския корабъ и не му даде възможност да съобщи чрезъ радиото за мѣстонахождението на нѣмския кръстосвачъ. Разстоянието обаче между двата кораба постоянно се увеличавало, отъ 3,000 на 4,500 метра, а освенъ това, поради голѣмото вълнение, противниковиятъ корабъ твърде често се изгубвалъ отъ видимостъ въ бездната между следващитѣ една следъ друга грамадни вълни, следствие което стрелбата би била неточна и затруднена.

Командирътъ на „Мьове“ далъ заповѣдъ да се развие пара въ всички котли и машинитѣ да започнатъ съ възможния си пълненъ ходъ. Наново техническата обслуга на кораба напрѣгнала сили и отбелязала своята издържливостъ. Следъ двадесетъ минути „Мьове“ започналъ да се тресе и заравя дълбоко носъ въ високитѣ вълни, които съ ревъ заливали носовата частъ на кораба и достигали до командния мостъ.

Разстоянието постоянно започнало да намалява: 4,000 3,000 2,000 метра. Предпазнитѣ стени на „Мьове“ бързо били спуснати и орджията се насочили къмъ английския корабъ. Послэдвалъ предупредителенъ изстрелъ и върху стожера на кръстосвача било издигнато нѣмското бойно знаме и международния сигналъ за незабавно спиране. Проследениятъ корабъ обаче, веднага отговорилъ съ своето кърмово орджие.

Започнала се ожесточена орждейна престрелка.

Стрелбата отъ орджията на „Мьове“ била бърза и точна. Тридесетъ и седемъ снаряда попаднали върху неприятелския корабъ, обаче и последниятъ отговарялъ сжщо така съ бърза и точна стрелба.

Единъ разпрѣскващъ се снарядъ задъ орждието на противниковия корабъ избилъ цѣлата му обслуга, обаче веднага други смѣлчаци, застанали задъ орждието и поднови-

ли ожесточения двубой. На различни мѣста избухнали пожари и корабътъ започналъ да се наклонява на едната си страна.

Така сжщо и „Мьове“ получилъ множество снарядни удари. Носовата частъ на кораба била засѣгната и пробита отъ неприятелски снарядъ. Другъ попадналъ въ командния мостъ, а трети снарядъ предизвикалъ взривъ въ вжглищнитѣ ями. Работящитѣ въ машиннитѣ и огнярни отдѣления на „Мьове“ моряци били засѣгнати, избити и ранени отъ взривнитѣ газове, обаче на тѣхно мѣсто дошли веднага замѣстницитѣ имъ и кръстосвачътъ продължилъ своето движение. Въ кърмовитѣ отдѣления на „Мьове“ избухнали пожари.

Засѣгнатъ тежко отъ снарядитѣ на нѣмския кръстосвачъ, неприятелския корабъ постепенно разредилъ и най-подиръ преустановилъ стрелбата отъ кърмовото си орджие, тѣй като, следствие полученитѣ повреди, кърмовата му частъ потънала и се закрила подъ водната повърхностъ. Корабътъ спусналъ своитѣ лодки и билъ напуснатъ отъ своята обслуга.

„Мьове“ сжщо прекратилъ стрелбата и преустановилъ своето движение въ близостъ на потъващия неприятелски корабъ.

Сражението продължило само двадесетъ минути, обаче презъ това време „Мьове“ получилъ значителни разрушения. Въ жилищнитѣ помѣщения на подофицеритѣ и огняритѣ проникналъ и се взривалъ по единъ неприятелски снарядъ, който причинилъ голѣми разрушения. Други снаряди пробии лѣвата стена на кораба, въ близостъ на водолинията. Презъ полученитѣ отвѣрстия морската вода нахлула и напълнила нѣкои отъ помѣщенията, така щото носовата частъ на „Мьове“ започнала да потъва. Отъ вътрешността на кръстосвача не могло нищо да се направи за затулване на отвѣрстията, тѣй като помѣщенията били почти пълни съ вода и поради това, необитаеми. Започнала се работата

за запушване на отвѣрстията отвнѣкашна страна, чрезъ подвеждането на парусинени пластири, обаче, въпрѣки положенитѣ усилия, това не сполучило. Едва въ последния моментъ надъ отвѣрстията била подведена и закрепена една широка дѣска, която отчасти запушила пробоитѣ и ограничила влизането на водата въ вътрешността на кораба.

Предната частъ на „Мьове“ потънала въ водата почти до горната палуба. Множеството отвѣрстия били затулени тъкмо на време. Още четвъртъ частъ и самиятъ кръстосвачъ би послѣдвалъ сждбата на всички свои жертви, съ тая разлика, че въ момента на потъването въ негова непосредствена близостъ не би имало никакъвъ корабъ, който да спаси обслугата.

Следъ отстранение на първата опасностъ, „Мьове“ билъ застрашенъ отъ нова такава: въ срдната частъ на кораба наново избухналъ пожаръ. Дълги пламаци обхванали долнитѣ помѣщения. Борбата съ огнената стихия била твърде тежка и опасна. Чрезъ затваряне на всички отвори и прекратяване достъпа на въздухъ въ горящитѣ помѣщения и вкарване въ последнитѣ на пара, пожарътъ билъ задушенъ и изгасенъ.

На превързочното мѣсто лежали тежко ранени и обгорени отъ огненитѣ езици около 40 души отъ обслугата на „Мьове“, който наново запазилъ своята боеспособностъ.

Следъ потъването на сражения противниковъ корабъ, носящъ името „Отаки“, обслугата му, намираща се въ тритѣ спасителни лодки била прибрана на нѣмския кръстосвачъ, който успѣлъ да потопи още два вражески кораба.

Минавайки благополучно презъ мрежата на английската блокада, „Мьове“ се завърналъ въ отечественитѣ води, успѣшно завършвайки вториятъ свой походъ изъ просторнитѣ води на океана, гдето отбелязалъ нови постижения и нови подвизи, чрезъ които прославилъ името на нѣмския морякъ.

Отъ нѣмски: Куюджуклиевъ

ПОДВИГЪТЪ НА „ЩРАЛЗУНДЪ“

Веднага следъ обявяването на Свѣтовната война, нѣмскиятъ малкъ кръстосвачъ „Щралзундъ“, успѣлъ незабелязано да се промъкне презъ английското стражно охранение въ Северно море и благополучно извършилъ възложената му тежка и опасна задача, да постави минно зараждане въ устието на р. Темза.

На връщане обаче, отъ това действие, обслугата на кръстосвача забелязала напредъ въ далечината, бързото приближаване на единъ кръстосвачъ и седемъ неприятелски изстрѣбителя.

Англичанитѣ, видимо очудени отъ

обстоятелството, че въ дрезгавината на настѣпващото утро откъмъ английскитѣ брѣгове приближава съмнителенъ кръстосвачъ, отправили къмъ нѣмския корабъ установения таенъ опознателенъ сигналъ.

Въ мѣсто отговоръ, малкиятъ „Щралзундъ“ сърдцато развялъ нѣмското знаме и открилъ бърза и съсрдоточена стрелба.

Започнала се неравна и ожесточена схватка, която продължила половинъ часъ. Използвайки разпрѣснатото положение на противника, нѣмскиятъ кръстосвачъ успѣлъ да нанесе тежки поражения на три отъ из-

стрѣбителитѣ, които се отдалечили отъ мѣстото на сражението. Останалитѣ четири изстрѣбителя продължили борбата и изстреляли по едно торпедо къмъ „Щралзундъ“, който чрезъ сполучливо маневриране, успѣлъ да избѣгне тѣхнитѣ удари.

Подъ прикритието на искусствено то задимяване и осланяйки се на скоростта си, германскиятъ кръстосвачъ успѣлъ благополучно да се отдалечи и невредимъ, гордо се отправилъ къмъ роднитѣ брѣгове, като съ това извършилъ единъ, действително смѣлъ подвигъ.

Отъ нѣмски: В. Гуневъ



МОРСКИ ВЕСТИ

АНГЛИЙСКИТЪ КОРАБИ ЗАГУБИ.

Съгласно сведенията въ нѣмски-тъ списания, английскиятъ флотъ за времето отъ 9 априлъ, деньтъ въ който започнаха действията въ Норвегия, до 3 май настоящата година загубилъ следнитъ бойни кораби:

Потопени:

Кръстосвачи	9
Изстрѣбители	9
Подводници	22
Превозни кораби	23
Други бойни кораби	1
Всичко	64

Зесѣгнати или тежко повредени

Линейни кораби	7
Кръстосвачи	14
Изстрѣбители	9
Самолетоносачи	3
Превозни кораби	38
Всичко	71

Общо въ продължение само на двадесетъ и петъ дена, германскиятъ морски и въздушни сили успѣли да извадятъ отъ строя 135 неприятелски бойни кораба.

ЮГОСЛАВЯНСКИЯТЪ ТЪРГОВСКИ ФЛОТЪ.

Следъ Свѣтовната война Югославия наследила отъ бившия австро-унгарски търговски флотъ кораби съ общо водоизмѣстване 114,388 бр. р. тона. На 1 януари 1939 год. различнитъ югославянски корабоплавателни сдружения притежавали общо 187 кораба съ общо водоизмѣстване 413,823 бр. р. тона, отъ които: 81 кораба били предназначени за извършване презморскиятъ съобщения съ чуждитъ страни, 14 кораба—за дългитъ крайбрежни плавания и 92 малки кораба за корабното обслужване съ близкитъ пристанища.

Въ началото на настоящата година, общото водоизмѣстване на югославянскиятъ търговски кораби, спаднало на 393,449 бр. р. т., като отбелязало намаление отъ 20,374 б. р. т.

Съгласно съществувашитъ данни за 1937—1938 год. издадени отъ югославянската дирекция на корабоплаването се установява, че презъ същата година Югославия притежавала 169 търговски кораба съ общо водоизмѣстване 359,360 бр. р. тона. Отъ тия кораби: 71 били предназначени за съобщението съ чуждитъ страни, 11 извършвали дългитъ крайбрежни плавания и 87 обслуж-

вали корабното съобщения между собственитъ пристанища въ Адриатическо море.

Голѣмината на корабитъ за 1925 и 1937 год. е отбелязана въ следващата таблица:

Водоизмѣстване въ бр. р. тона.	Броятъ на корабитъ		Процентната величина отъ общото водоизмѣстване	
	1925 г.	1937 г.	1925 г.	1937 г.
До 100 т.	19	19	0.8	0.4
Отъ 100—500 т.	62	50	8.3	3.0
Отъ 500—2000 т.	24	30	13.3	10.0
Отъ 2000—4000 т.	23	27	47.8	23.3
Надъ 4000 т.	10	43	29.8	63.3
Всичко	138	169	100.0	100.0

Отъ таблицата се установява, че броятъ на корабитъ съ водоизмѣстване на 4,000 тона въ последнитъ години значително е нараствало и презъ 1937 год. съставлявало повечето отъ половината на общия тонажъ югославянски търговски кораби.

По отношение възрастта и продължителната си служба, корабитъ презъ отчетната година били зазпредѣлени както е показано въ следващата таблица:

Старостъ на корабитъ	Броятъ на корабитъ	Процентната величина отъ общото водоизмѣстване
До 10 год.	16	16.5
Отъ 11—20 „	25	24.4
Отъ 21—30 „	62	36.4
Отъ 31—40 „	38	18.4
Надъ 40 „	28	4.7

Отъ таблицата се установява, че две пети отъ общия брой на югославянскиятъ търговски кораби презъ отчетното време били сравнително нови, съ продължителна служба до 20 години.

Отъ тия кораби 78 съ водоизмѣстване 49,198 тона, били товаропътнически, а 91 товарни съ общо водоизмѣстване 310,162 бр. р. тона.

Въ Югославия съществуватъ 32 корабоплавателни сдружения, отъ които по важни сж: „Югославянски Ллойдъ“ притежаващъ 21 кораба съ общо водоизмѣстване 110,690 бр. р. тона, почти една трета отъ общия тонажъ на югославянскиятъ търговски кораби; „Дубровническа пловидба“ разполагаща съ 23 кораба съ водоизмѣстване 50,311 т., „Океания“ — 10 кораба съ 30,593 бр. р. тона; „Топичъ“, притежавашъ 6 кораба съ водоизмѣстване 25,822 тона

и „Яуранска пловидба“, разполагаща съ 53 кораба съ 23,661 бр. р. т.,

РАЗШИРЕНИЕ НА КОРАБОСТРОИТЕЛНИЦАТА ВЪ СКАРАМАНГА

Въ чуждестрания печатъ сж отбелязани сведения, че грѣцкото правителство отпуснало нови парични сръдства за разширение новосъградената грѣцка корабостроителница въ Скараманга.

Предвижда се да започне построяването на три нови сухи дока. Последнитъ, заедно съ необходимитъ докови съоръжения, ще бждатъ пригодени за изкарване на сухо на кораби съ водоизмѣстване до 8,000 т.

Следъ завършване на разширението и новитъ корабостроителни съоръжения, корабостроителницата въ Скараманга ще има пълната възможностъ за поправката, преустройство и докуване на грѣцкитъ кораби, които въ настояще време въ това отношение сж въ зависимостъ отъ чуждестранитъ корабостроителници.

ПОСТРОЙКАТА НА ПРИСТАНИЩЕ ВЪ СИБИРЬ

Ленинградското сръдище за вътрешнитъ водни съобщения изработило съответнитъ планове за построяването на голѣмо пристанище при устието на рѣката Енисей, протичаща презъ Сибиръ и съставляваща най-голѣмия воденъ пътъ на азиатска Русия.

Пристанището ще бжде построено на мѣстото на селището Дудинка, въ чиято близостъ се предвижда създаването на нови индустриални сръдища за добиване на никелъ и медъ.

Новото пристанище, чиято постройка ще започне презъ настоящата година, ще притежава всичко необходимо за бързия отсъзъ на голѣми количества каменни въглища и други сурови материали, които се добиватъ въ обширната Сибирска областъ и се превозватъ по плавателния пътъ, какъвто представлява Енисей съ дължина повече отъ 2,000 км.

Пресмѣтнато е, че въ новосъграденото пристанище при Дудинка дневно ще пристигатъ около 48,000 тона каменни въглища и 4,000 тона дървенъ материалъ.

Предвижда се новото пристанище да притежава достатъчни и усъвършенсувани механизирани сръдства за бързото разтоварване и натоварване на корабитъ, а сжщо и складове за пазене първичнитъ материали.

МОРСКА ЛИТЕРАТУРА



НА БЪЛГАРСКИЯ МОРЯКЪ

Израстналъ въ дни тревожно — бурни,
каленъ всрѣдъ прѣчки къмъ възходъ...
съсъ взоръ отправенъ къмъ морето
и съ вътра пламенна въ сърдцето
ти бдиши, моряко, съвѣга гордо!

Когато дългъ те призовава —
върховенъ дългъ къмъ родний брѣгъ...
съсъ корабѣтъ въ борби презъ бури
ти пакъ лежиши безстрашенъ, смѣлъ,
развѣващъ гордо своя флагъ!...

О, пребди въвъ бѣднитѣ
и нека твоя духъ — челикъ
като звезда надъ насъ да свети
и да напомня въ вѣковетъ —
единъ народъ, могъщъ, великъ!...

Надежди пжтя ти окрилятъ.
Копнежъ въ духѣтъ ти смѣлъ гори...
Готовъ си съ „Дръзки“ или „Смѣли“
презъ трѣскъ, димъ или шрапнели
да литнешъ съ първитѣ зори!...

Морето твоя е любима
въ която ти се закълна;
че нея съ гордостъ ще обичашъ
дорде се българинъ наричашъ —
подъ туй небе, въ тазъ страна!

Любомиръ М. Щеревъ—Варна.

ЗАГАДКИТЪ НА МОРЕТО

Многобройни сж тайнитѣ и загадкитѣ които морето съхранява въ своитѣ дълбочини и вѣчно вълнуващитѣ се води. Многобройни сж корабитѣ, чиито гибель и сѣдба оставатъ вѣчно обвити въ булото на таинствеността. Често по необятната ширъ на просторнитѣ морета и океани се случватъ събития, свързани съ съществуването на корабитѣ, чийто първопричина остава загадка за човѣчеството.

Относно загадкитѣ и тайнитѣ, които морето крие въ своитѣ дълбоки води съществуватъ множество разкази. Въ страницитѣ на миналитѣ бройеве отъ вѣстника сж помѣстени описания на различни „таинствени кораби“, чиито бесследно изчезване дълго време съставлявало пълна тайна. Въ следващитѣ редове накратко е изложена сѣдбата на нѣкои кораби, чиито изчезване се счита за загадочно.

* *

Едно отъ корабоплавателнитѣ сдружения въ Глазговъ притежавало три еднакви вѣтрохода съ водоизмѣстване по 1,860 бр. р. тона. Конструктивнитѣ данни на тия вѣтрохода били съвършено еднакви, оба-

че и тѣхното изчезване било сжщо така еднакво таинствено и безследно. Но най-забележително било, че и тримата капитани, преди извършване на последното си пжтуване съ вѣтрохода изпадали въ особено настрѣение, като че ли предчувствали скорошната своя гибель.

Първиятъ отъ вѣтроходитѣ, „County of Aberdeen“ билъ натоваренъ съ каменни вжглища, предназначени за Бомбай. Новоназначениятъ капитанъ на кораба, преди отплуването на последния въ открито море, изпадналъ въ твърде тжжно настроение и при раздѣлата съ своя най-близъкъ приятель съ въздишка прошепналъ: „Чувствувамъ, че тоя корабъ ще бже погребалниятъ ми ковчегъ“.

Неговото голѣмо куче, което придружавало своя господаръ въ всичкитѣ му пжтувания съ другитѣ вѣтроходи, тоя пжтъ не искало да се изкачи върху полубата на вѣтрохода, на нѣколко пжти се хвърляло обратно презъ високитѣ стени на кораба и достигнало брѣга, докато най-подиръ било насила довлѣчено и вързано съ здрава верига. Тогава то започнало зловещо да вие. „County of Aberdeen“ напусналъ

пристанището срещу колада 1884 год. Нѣколко дена по-късно той билъ забелязанъ въ открито море отъ други кораби, обаче следъ тово безследно изчезналъ.

Вториятъ отъ вѣтрокодитѣ „County of Selkirk“, презъ февруари 1896 год., на пжтъ отъ Калкута за Англия, сжщо така изчезналъ безъ да остави и най-малката следа за мѣстото и причината на загиането.

Третиятъ корабъ, който ималъ сжщата сѣдба, като на двата други едновидни вѣтроходи се именуваъ „County of Haddington“. На 2 февруари 1901 год. корабѣтъ отплуваъ отъ Ню Йоркъ за Шанхай и не се върналъ вече.

Жената на капитана отъ изчезналия корабъ, въ послѣствие разправила на своитѣ близки, че нейниятъ мжжъ, преди извършване на последното свое пжтуване проявилъ особено и необикновено държане.

Капитанѣтъ на „Haddington“ билъ известенъ като твърде веселъ човѣкъ. Той всѣкога напушалъ своятъ домъ съ усмивка на уста и отправяйки шеговити думи къмъ своитѣ близки. Тоя пжтъ обаче, той билъ мълчаливъ и достигайки градинската врата, отъново се върналъ въ

своята домъ. Натъженъ и безъ да промълви нѣкаква дума, той още веднѣжъ преминалъ съ бавни стѣпки презъ всички стаи, спирайки се предъ и дълго съзерцавайки всѣка вещь, както това човѣкъ извършва при всѣко сбогуване. Следъ това той мълчаливо стисналъ ржката на своята млада жена, заминалъ и не се върналъ вече.

Относно сѣдбата на тия три вѣтрохода, притежаващи еднакво устройство и построени по единъ и сѣщи планъ, първоначално се предполага, че се дължи на нѣкоя грѣшка въ корабостроенето.

Отъ подробното изследване на това предположение обаче се установило, че въ случая била изключена възможността, изчезването на вѣтроходитѣ да се дължи на грѣшки въ корабостроенето, тъй като строителницата, която построила тия кораби била всеизвестна и една отъ най-добритѣ въ Англия. Така сѣщо и капитанитѣ на вѣтроходитѣ били познати като твърде опитни въ корабоплавателното дѣло, странствуващи продължително време съ различни вѣтроходи по Свѣта, поради което изключена била възможността, потъването на корабитѣ да е било следствие неумѣлото командване и неправилно управление и обслужване. Тогава на какво се дължи таинственото и безследно изчезване на тритѣхъ вѣтрохода? Това съставлявало загадка, пълна загадка, която морето запазва въ своитѣ просторни води.

Въ дневника на английския воененъ корабъ „Васчанте“, намиращъ се въ състава на една ескадра движеща се въ открито море, на 11 юли 1881 год. било отбелязано следното:

„Единъ таинственъ корабъ, подобно на „Летящия холандецъ“, обгърнатъ въ особена червена свѣтлина прекоси на близко разстояние нашия пѣтъ. Излизащитѣ отъ сѣдната частъ на вѣтрохода пламъци освѣтляваха стожеритѣ и платната на загадъчния корабъ, който бързо изчезна въ тъмнината.

Движещитѣ се напредъ и въ лѣво отъ насъ кораби отъ ескадрата „Tourmaline“ и „Cleopatra“ запитаха чрезъ морзовата лампа, „дали сме забелязали необикновеното огнено сияние“.

Шестъ часа по-късно, намиращитѣ се въоу горната стожерна площадка наблюдателъ, който първи забелязалъ таинствената свѣтлина, неочаквано се сгромолясалъ и разбилъ главата върху горната палуба.

Въ миналото сѣществували множество сведения относно забеляза-

нитѣ въ открито море различни чудновати морски животни, чийто описание не се намирало и не схождало съ това означено въ учебницитѣ по зоология. Тия грамадни животни въ по-вечето случаи имали продълговатъ видъ и наподобавали воднитѣ змии, което се установявало отъ следващитѣ нѣколко извлѣчения отъ дневницитѣ на различни вѣтроходни кораби, плаващи изъ обширнитѣ океани.

Презъ май 1872 год. капитанъ Хаселъ, пѣтуващъ съ своя вѣтроходъ „Олафъ“ въ открито море, забелязалъ въ непосредствена близостъ на кораба продълговатото змиеобразно животно съ дължина 20 до 21 метра съ жълто-зеленъ цвѣтъ и кафяви петна, притежаващо върху своя грѣбъ четири грамадни перки;

На 4 декември 1875 год. капитанъ Денисъ, намиращъ се съ своя вѣтроходъ „Диадемъ“ на 43° северна ширина и 15° западна дължина, забелязалъ голѣмо, подобно на сѣдната голѣмина китъ животно; съ глава на акула, стърчаща високо надъ водната повърхностъ;

На 28 августъ 1892 год. при съвършено спокойно море и твърде ясно време, обслугата и пѣтницитѣ на кораба „Ангола“, намиращъ се на пѣтъ за Лагосъ забелязали грамадно животно съ дължина около 45 метра. За потвърждение истинността, както капитана, така и 4 офицери и 2 пѣтника сложили подписитѣ си върху съобщението за забелязаното чудновато животно.

За сѣществуването на огромнитѣ и загадъчни непознати на широкия Свѣтъ животни, които морето крие въ своитѣ просторни води, свидетелствува обичаятъ на туземнитѣ дивни племена, населяващи островитѣ Фиджи, които и въ настояще време подобно на своитѣ прадѣди въ миналото принасятъ жертва въ честъ на гигантското морско животно „Дакувака“.

Не по-малка загадъчностъ представляватъ многобройнитѣ съобщения презъ последнитѣ двадесетъ години относно „самоубийството на китоветѣ“.

Презъ 1927 год. на високия шотландски брѣгъ били намѣрени само-изхвърлили се на сушата 56 голѣми кита. Коя била причината, поради

която тия грамадни животни, съ тежестъ по-вече отъ 50 тона, сѣ били принудени да изхвършатъ тоя гигантски скокъ изъ водитѣ на Атлантически океанъ? Вѣроятно тѣ сѣ били подгонени отъ други нѣкои животни и подъ страха на смъртната опасностъ били принудени да изхвършатъ тоя отчаянъ опитъ да се спасятъ върху морския брѣгъ? Каква била тая страховита и загадъчна сила, която подплашила едновременно стадото отъ петдесетѣхъ и шестъ кита? Ето загадката, която морето крие въ себе си и която изисква да бѣде разгадана.

Презъ 1928 год. въ Каптоунъ се появило съобщението, че въ близостъ на Симонстоунъ, на брѣга били изхвърлени 108 кита. Кой е заставилъ тия китове да завършатъ своя животъ върху сушата?

Презъ 1930 год. единъ негъръ рибаръ, съобщилъ, че върху високия брѣгъ на островъ Занзибаръ, забелязалъ да лежатъ 87 грамадни кита. За очудване било, какъ сѣ могли тия гигантски животни да изхвършатъ тоя необикновенъ и високъ скокъ?

На 19 ноември 1935 год. при съвършено спокойно море, рибаритѣ отъ залива Гротта, намиращъ се по южното крайбрѣжие на Африка, присѣтствували и останали твърде очудени отъ ненадейната поява на многобройно стадо отъ китове, които единъ по единъ и на групи подскачали отъ водата и се изхвърляли върху прибрѣжнитѣ скали. Нѣкои отъ китоветѣ лежали толкова далечъ отъ водата, щото за изхвърлянето имъ навѣтре въ сушата била действително необходима свѣрхестествена сила.

Мнозина отъ брѣговитѣ и пристанищни власти на Дарлингъ и Капъта дошли да видятъ това необикновено чудо. Нѣкой отъ китоветѣ, чийто брой билъ 206, сѣ проявявали признаци на животъ. Отъ подробното изследване на тия грамадни 206 кита било установено, че тѣ били съвършено здрави и съ пълни стомаси, сѣдователно, гладътъ не билъ причината за изхвърлянето на животнитѣ върху прибрѣжнитѣ скали. Коя е била тогава истинската причина, която заставила тия 206 кита да се изхвърлятъ върху сушата и изхвършатъ това масово „самоубийство“?

Още една загадка въ по-вече, която морето крие въ своитѣ недра, още една пълна неизвестностъ предъ чиято таинственостъ човѣчеството стои безмълвно. Може би ще дойде времето, когато тъмното було на многобройнитѣ тайни, които морето грижливо пази въ себе си ще бѣде разкрито и множеството загатки ще бѣдатъ разяснени и разгадани.



МОРСКО НА Н. ВЕЛИЧЕСТВО УЧИЛИЩЕ—ВАРНА**ОБЯВЛЕНИЕ**

Щабът на Морската Учебна на Н. В. Часть, съобщава, че през тази година въ Морското на Негово Величество Училище ще се приемат около 35 младежи, следвали т. г. средно учебно заведение въ Царството и завършили успешно най-малко V класъ.

Заявленията за постъпване въ училището, заедно съ необходимитъ документи се изпращатъ направо до Началника на Морската Учебна на Негово Величество Часть—Варна. Сжитъ трѣбва да постъпятъ въ частта най-късно до 25 юлий т. година.

Приемането на ученицитъ ще стане следъ установяване редовността на документитъ, медицински прегледъ и състезателенъ изпитъ по Алгебра, Геометрия и Български езикъ върху материала отъ V класъ.

Курсътъ на училището е 6 години.

Допълнителни сведения и упжтвания за условията, на които трѣбва да отговаря кандидата, могатъ да се получатъ отъ Морското на Н. Величество Училище гр. Варна, при поискване, срещу 10 лв. и пощенски разноски.

Упжтвания за постъпване въ училището сж изпратени за сведение въ I, II и III мъжка гимназии София и мъжкитъ гимназии въ Пловдивъ, Варна, Русе, Бургасъ, Пльвенъ, Ст. Загора, Враца, Търново, Видинъ, Шуменъ, Ломъ, Габрово, Пазарджикъ, Ямболъ, Казанлъкъ, Свищовъ, Ловечъ и пр.

Отъ управлението

БОТЮ & ВАСИЛЪ ПАРАШКЕВОВИ—ГАБРОВО

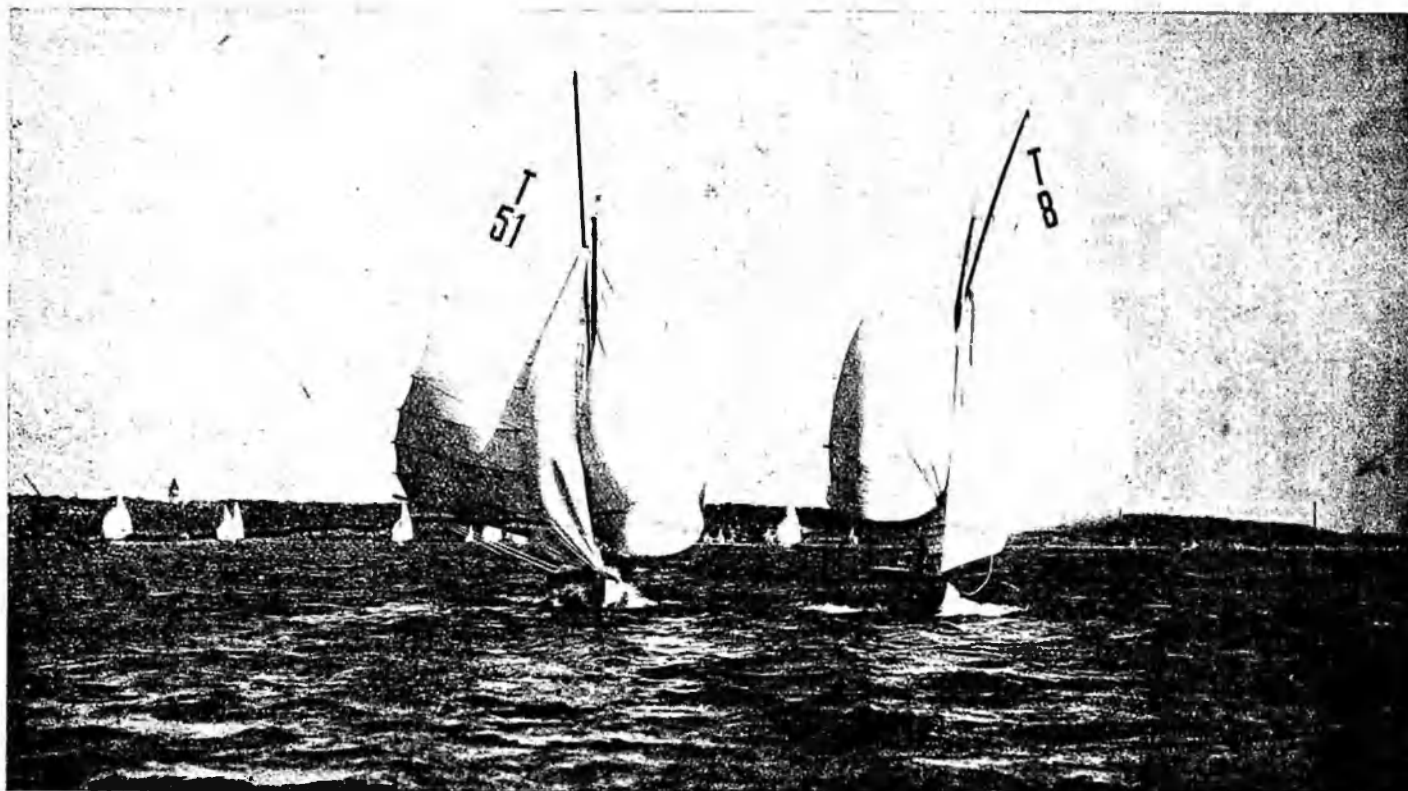
—Телефонъ 218 Представителство — Търговия.

Държатъ винаги на складъ въ неограничено количество германскитъ препарати:

1. Шлайфпаста „Schporbus“ за претриване на метални части: въ кутии отъ по 1 кгр. №№ 1, 2, F, FF, FFF, FFFF.

2. Течната замаска „Schporbus“ за оплжтяване (съединяване) на металически части: въ кутии отъ по 1 кгр.

Употрѣблението на тия два препарата дава само икономия и удобство при работата, спестява време и пари.



При пожитенъ вѣтрѣ

ДИНАМИКА А. Д.

София, пощенска кутия № 190

За телеграми: Динамика, София

ул. „Московска“ 7

Телефонъ: 2—33—33

ТЕХНИЧЕСКО БЮРО И ПРЕДСТАВИТЕЛСТВО

Корабни и лодочни дизелови мотори. Пристанишни транспортни уредби, инсталации и машини.

Мостови строежи отъ всѣкакъвъ видъ (извършени предприятия:

Аспаруховия мостъ въ Варна и ферибота въ Русе).

Котли, водни и парни турбини и парни машини.

Всички видове желѣзни конструкции.

Въздухоопръснителни инсталации и хладилни инсталации.