

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТИНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЪ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

406. Варна — Градската библиотека

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

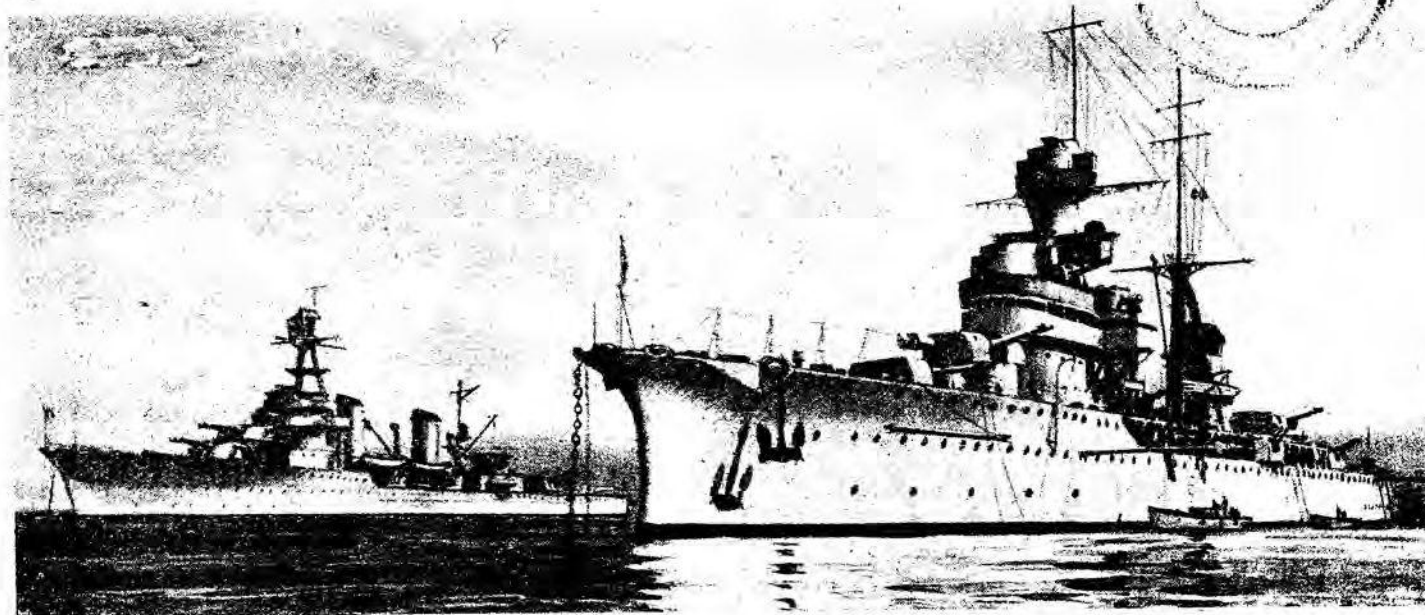
ДВУСЕДМИЧНИКЪ ЗА МОРСКА ПРОСВЕТА И ОБНОВА
ДЪКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Година II.

Варна, 15. Май 1936 год.

Брой 41.

Не чакай да създавашъ флотъ когато те нападнатъ, защото не се копае
кладенецъ, когато ожедиѣшъ.



ФРАНЦУСКИЯ КРЪСТОСВАЧЪ „LA GALISSONNIÈRE“.

Построенъ въ 1933 год. Дължина 180, ширина 17.5, газене 5 метра; водоизмѣстване 7,600 тона, скоростъ 31 мили; въоръжение: 9—155 мм., 8—90 мм. орджия; 4—550 мм. торпедни тръби и 2 водосамолета.

ИТАЛИАНСКИЯ КРЪСТОСВАЧЪ „ARMANDO DIAZ“.

Построенъ въ 1930 год. Дължина 169.3, ширина 15.5, газене 4.4 метра; водоизмѣстване 5080 тона; скоростъ 37 мили; въоръжение: 8—152 мм., 6—109 мм.; 6—40 мм. орджия; 4 каргечници и 4—533 мм. торпедни тръби.

МОРЕТО И ДУНАВА СЪ
НЕИЗЧЕРПАЕМИ БОГАТСТВА



ДЪРЖАВА БЕЗЪ МОРЕ,
КЪЩА БЕЗЪ ПРОЗОРЕЦЪ.

ХРОНИКА

На 10 май към 8 часа, спусна котва предъ вълнолома на Варненското пристанище нѣмския пѣтнически корабъ „Генералъ Фонъ Шойбенъ“.

Кораба е пригоденъ изключително за туристически цели. Има следнитѣ данни: дължина 168 м., ширина 20 метра, водоизм. 14,690 тона, обслужва се отъ 311 души.

На главната палуба сж разположени два къпални басейни и единъ съоръженъ съ необходимитѣ игрални уреди гимнастически салонъ.

Кораба има печатница за отпечатване на корабния ежедневникъ, който държи пѣтниците въ течение на по-важнитѣ свѣтовни, политически, стопански и спортни събития.

Съ „Генералъ Фонъ Шойбенъ“ пътуватъ 238 души излетници нѣмци, французи, швейцарци и др. Между тяхъ се намира и принцъ Райсъ съ съпругата си, който е въ родственни връзки съ нашия царски домъ.

Следъ извършване необходимитѣ митнически и полицейски формалности, излетниците слѣзаха на брѣга и разгледаха града и околноститѣ му.

Къмъ 15 часа, обслугата на кораба начело съ коменданта и множество излетници, посетиха протестантскигѣ гробища, гдето положиха вѣнецъ върху гроба на загиналитѣ моряци отъ подводникъ „УБ 45“.

Присъжителстваха Началника на Варненския гарнизонъ, г. генералъ Поповъ, Началника на Флота, к-нъ I р. Ивановъ, кмета на града, германския консулъ и една почетна рота моряци.

Предъ строената корабна обслуга, коменданта г. Хегемонъ произнесе прочувствено слово, като каза: Ние сме дошли тукъ да чествуваме паметта на моряцитѣ отъ подводникъ „УБ 45“, които загинаха при изпълнение своя дългъ въ защита на Отечеството. Ние благодаримъ сърдечно на българския народъ, който почете паметта и даде гостоприемство въ вѣчното имъ жилище.

При полагане вѣнца отъ живи цвѣта върху гроба на моряцитѣ, почетната рота взе за почестъ и флотската музика изсвири германския народенъ химнъ, следъ завършването на който, музиката на кораба изсвири „Шуми Марица“.

Сжщиятъ день къмъ 20 часа, „Генералъ Фонъ Шойбенъ“ вдигна котъз и напусна българскитѣ води.

Постжпили статии

220. Използване торпеднитѣ кораби при блокадата.
230. Бѣлата яхта.
246. Подготовка на брѣговитѣ батареи за стрелба.
270. Операции на рѣчнитѣ флотилии.
275. Бази за рѣчнитѣ флотилии.
278. Воднитѣ пѣтища като комуникационни линии.
280. Торпедото като срѣдство за брѣгова отбрана.
281. Надводни минни заградители въ чуждитѣ флоти.
282. Радиозасѣчникъ съ електроненъ осцилографъ.
286. Подводници.
287. Минни загради.
294. Кратки данни за морската тактика.
298. Развоя на корабостроителната техника.
300. Морския пиратъ.
301. Нашитѣ интереси на Дунава.
302. Бързоходнитѣ бойни кораби.
303. Бойветѣ край брѣговетѣ на Белгия презъ есента 1914 г.
304. Новиятъ каналъ Кра въ Сиамъ.

УДОБРЕНИ.

220, 230, 246, 304.

НЕУДОБРЕНИ.

294, 298, 301.

НА ПРЕЦЕНКА.

270, 275, 278, 280, 281, 282, 286, 287, 300, 302, 303.

Морски речникъ

МОРСКА МИНА

Мината е затворенъ, имащъ различни форми металически сждъ, въ който се поставя взривно вещество, което, посрѣдствомъ необходимитѣ съоръжения и прибори е нагласено да се взриве, когато надъ мината мине или се удари вражески корабъ.

Мината съ помощта на котва и дебело стоманено вжже се задържа неподвижно, на различно разстояние подъ морската повърхност и загражда воднитѣ пространства предъ заливитѣ и брѣговетѣ, като ги запазва отъ безнаказаното приближаване и действие на противниковитѣ бойни кораби.

ВЕСТНИКЪТЪ Е БЕЗПЛАТЕНЪ

ПОЩА

Редакцията благодари за следнитѣ постжпили дарения:

1. Отъ Б. Т. П. Д — Варна, сумата 1000 лева.
2. Петъръ Серафимовъ, чиновникъ популярната банка — Варна сумата 50 лева.
3. Василь Димитровъ отъ гр. Сливенъ, сумата 40 лева.
4. Мирчо Д. Геновъ отъ гр. Варна, сумата 30 лева.
5. Кузма Димитровъ отъ гр. Варна, сумата 20 лева.
6. Димитъръ Бакаловъ отъ гр. София, сумата 20 лева.
7. Димо Стояновъ отъ гр. Бѣла Слатина, сумата 20 лева.
8. Стефанъ Апостоловъ отъ гр. София, сумата 15 лева.
9. Цвѣтко Боневъ отъ гр. София сумата 10 лева.
10. Александъръ Цанковъ отъ гр. София сумата 10 лева.
11. Петъръ Тончевъ отъ гр. София сумата 10 лева.
12. Димитъръ Терзирадевъ отъ гр. София сумата 10 лева.
13. Любенъ Койчевъ отъ гр. София сумата 10 лева.

(Следва)

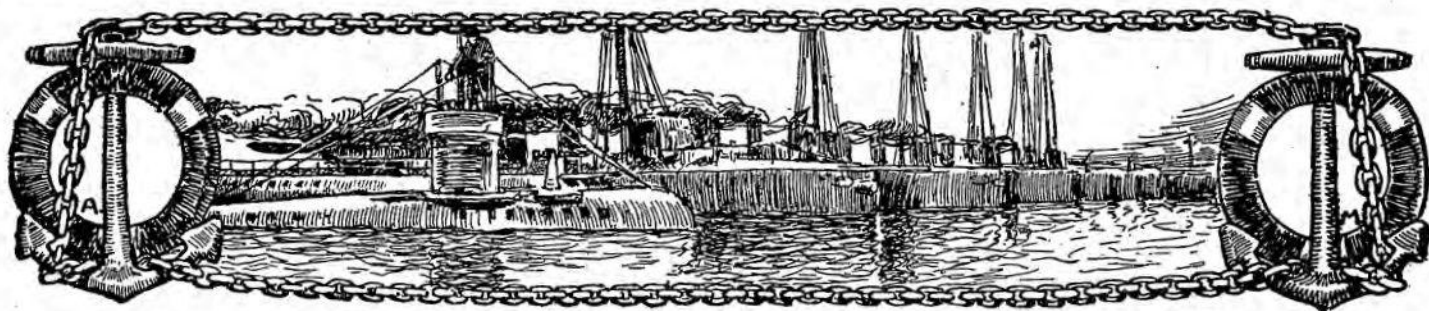
Въ отговоръ на постжпилитѣ запитвания за цената на вестника и условията за получаването му, известяваме на изявицитѣ желание да се абониратъ, че вестника се изпраща даромъ, по възможностъ на всички, които желаятъ да го получаватъ, безъ вноса за абонаментъ; редакцията приема само дарения, които за въ бждеще ще се публикуватъ въ отдѣла Поща.

— Известяватъ се сътрудницитѣ да съобщаватъ автора и източника на преводнитѣ статии. Безъ тия данни статиитѣ се считатъ нередовни и нѣма да бждатъ помѣствани въ вестника.

— Редакцията препоръчва сътрудничество и съ снимки. Ония сътрудници, които иматъ такива, свързани съ живота и историята на флота или съ морето, се умоляватъ да ги представятъ.

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

— Въ отговоръ на запитванията, съобщаваме, волнитѣ пожертвования за вестника да се изпращатъ до началника на отдѣлението за Морската и Рѣчна полицейска служба—Варна.



СВЕТИ ЦАРЬ БОРИСЪ.

Епохата на Свети Царь Бориса, чиято памет се чествува ежегодно на 15 май, е означена с покръстването на българитѣ и създаването на българската азбука и писменност.

Тоя денъ е свързанъ и съ спомена за проявата на най-висшата любовъ къмъ Родината, подчертана отъ Свети Царь Борисъ, който, за запазване интереситѣ на държавата е ослѣпилъ родния си синъ Владимира.

Постъпката на Светия Царь историята отбелязва като вѣликъ примѣръ на родолюбие, обичъ и безпредишно себеотрицание предъ олтара на скъпата Родина, достоенъ

жертва за възхода на Отечеството. Ежегодно на 15 май България, дишаша съ Бѣлото море.



НЕГОВО ВЕЛИЧЕСТВО ЦАРЬ БОРИСЪ III
ВЪ ЛѢТНА АДМИРАЛСКА ФОРМА.

жертва за възхода на Отечеството. Ежегодно на 15 май България, дишаша съ Бѣлото море.

народъ чествува тезоименния денъ на Негово Величество Царь Борисъ III. Въ тоя светълъ денъ, сърдцето на всѣки българинъ тупти въ избликъ на безгранична вѣрностъ и обичъ къмъ Върховния Вождь, като нашепва топли молебствия къмъ Всѣблагия Творецъ за здраве, бодростъ и дълголѣтие на любимия Царь, символъ на мъдростъ, благостъ и безкрайна любовъ къмъ родната земя, вдъхновяващъ българското племе за следване височайшия примѣръ на всеот-

жертва за възхода на Отечеството. Ежегодно на 15 май България, дишаша съ Бѣлото море.

МОРСКА МИСЪЛ

НАШАТА ФЛОТА

Подъ горния надсловъ вестникъ „Банковъ съюзъ“, брой 555 съ дата 1 априлъ н. г. излага статията на г. Драгомиръ М. Божиновъ относно необходимостта за създаване достатъченъ търговски флотъ на Дунава и Черно море, извадки отъ съдържанието на която помѣстваме:

Ние нѣмаме флотъ, особено на Дунава, макаръ да притежаваме около 800 км. водни граници. Грижитъ въ миналото за търговския ни флотъ сж били крайно недостатъчни, но ние сме увѣрени, че появата на малкото позиви, третиращи тоя жизненъ въпросъ не ще останатъ безъ резултатни.

Преди нѣколко години, въ колонитъ на сжщия вестникъ показахме съ цифри сточния и пѣтнически трафикъ по воднитъ пѣтища, както и загубитъ, които търпи държавата и народното стопанство съ даване субсидии на чуждитъ дунавски кораби, плащане навла и такси. Трѣбваше едва презъ 1935 год. да се направи първия опитъ за създаване българско рѣчно корабоплаване, който опитъ да ни стресне, насърдчи и обнадееди за бъдещето. Защото до края на 1935 год. дветъ български корабчета по Дунава донесоха на Държавата 3½ милиона чистъ доходъ.

На Дунава за сега притежаваме три малки пѣтнически корабчета съ по 211 бр. р. тона водоизмѣстване, които едва до есента 1936 г. ще бждатъ окончателно приспособлени за целта. Това сж тритъ предвестника на рѣчното крайбрѣжно плаване (Р. К. П.): „Искъръ“, „Витъ“ и „Осъмъ“.

Какви кораби и плавателни сждове е необходимо да притежаваме на Дунава, за да можемъ съ гордостъ да кажемъ, че имаме **нашъ** флотъ? На първо мѣсто сж необходими 20 бързи моторни шлепа за превозъ на нашето грозде, зеленчукъ и овощия до Виена, Пасау, Регенсбургъ и Улмъ; 6 влѣкача отъ типа на „Рудолфъ“, както и 60 шлепа съ товароподемностъ по 50—60 вагона и 2 пѣтнически кораба отъ типа на „Виена“ или „Вишеградъ“, които корабостроителницата въ Линцъ днесъ би ни построила по 10 милиона лева.

Стойността на горнитъ сждове, достатъчни за размѣра на нашия търговски и пѣтнишки трафикъ, ще е около 120 мил. лева (грубо изчисление).

Притежавайки собственъ търговски флотъ, ние преди всичко ще

бждемъ напълно независими, не само презъ време на една бждеща война, но и при възникнали економични стѣлкновения. Освенъ това ние ще облекчимъ претоварената централна ж. п. линия София—Видинъ и Мездра—Варна. Дори и сега, при наличността на тритъ малки пѣтнически параходчета, които пренасятъ и стока, много такава отъ и за София минава вече отъ и за Русе презъ Ломъ и Сомовитъ по Дунава! Българския търговски флотъ би допринесълъ и за търговското съвземе на Русе, който въпрѣки загубитъ на хинтерланда въ Добруджа би се оживилъ отъ трафика, който ще се създаде по Дунава за северна България, особено, ако държавата допусне обявяването на Русе за свободна търговска зона. Постройката на ферибоота и зимнитъ пристанища въ Русе и Ломъ ще допринесатъ българското крайбрѣжие да стане естественъ центъръ за стокообмѣна по Дунава. Нека при това не пропускаме важната международна артерия Гдиня — Варшава — Букурещъ — Русе и връзката по Дунава съ Западна Европа.

Оня, който е плувалъ и гледалъ отъ детинство Дунава, съ тѣжа и скръбъ е наблюдавалъ по него развѣващитъ се знамена на множество английски, грѣцки, холандски, египетски, ромѣнски, югославянски, шведски и други сждове... безъ да види българския народенъ стѣгъ върху свои, родни кораби.

Дунавътъ е обявенъ за международна рѣка, но Дунавътъ отъ Видинъ до Русе е българска национална и стопанска собственост. Нека се погрижимъ за нея като добри стопани!

На Черно море Българското т. п. д-во притежава 6 товаропѣтнически кораба: „Родина“, „Балканъ“, „Мария-Луиза“, „Бургасъ“, „Царъ Фердинандъ“, „България“ и 1 за крайбрѣжно обслужване: „Евдокия“. Общиятъ имъ тонажъ е 25,500 бр. р. тона.

Какво е необходимо още за българския черноморски флотъ?—На първо мѣсто 3 товарни кораба отъ по 10,000 тто т. за Континенталната линия; 3 товарни кораба отъ по 5,000 тто т. за Александрийската линия; 2 товарни кораба отъ по 2,500 тто т. за Черноморската линия (ромѣнски и руски пристанища); 2 хладилни парахода отъ по 5,000 тто т. и 2 пѣтнически парахода, които, освенъ редовнитъ рей-

си, заедно съ „Евдокия“ биха се използвали за устройване на излети, така необходими за морските лѣтовници, особено европейци. Доставка на тѣзи 12 парахода ще струва 150 мил. лева. Като прибавимъ и нуждитъ на дунавския флотъ, съ 270 мил. лева ние ще можемъ да считаме, че имаме набавенъ необходимия търговски и пѣтнически флотъ.

Българскиятъ търговски флотъ би обслужилъ каузата на държавната национална стопанска пропаганда. Българскиятъ собственъ флотъ ще икономиса разходи и валути, които се плащатъ на чуждитъ кораби. Въ тоя флотъ ще намѣрятъ приложение трудътъ и способноститъ на възпитаницитъ на морското и технически училища. Той ще култивира любовъ и преданостъ къмъ морето и рѣкитъ. Ще даде просторъ на волния български духъ. Той ще бжде цененъ влогъ въ осъществяването на голѣмитъ международни пѣтища, които ще прекосватъ страната ни, а именно: Западна Европа—Виена—Буда-Пеща—Русе—Варна—Цариградъ—Срѣдиземно море—Индийски океанъ и, Балтийско море (Гдиня)—Варшава—Букурещъ—Русе—Раковски—Деде-Агачъ (Цариградъ).

Необходимитъ суми? Ето страшниятъ въпросъ. Възможноститъ, като изхождаме отъ претоварения бюджетъ сж две: субсидия на Б. т. п. д-во или създаване държавно параходство по Черно море и Дунава съ външенъ или вътрешенъ заемъ. Вътрешниятъ заемъ би могло да се подири отъ Бълг. земл. и кооп. банка, мина Перникъ, Спестовната каса и застрахов. д-ва, и е за предпочитане предъ външния. Налага се, обаче, отъ всички срѣди единодействие, настойчивостъ и категоричностъ за обща и бърза доставка, а не на година-две по единъ корабъ. Като имаме предъ видъ получения доходъ на Дунава презъ миналата година и чувствителната печалба отъ първия рейсъ на „Родина“, конкурентно—способността на българскитъ кораби и икономитъ на народното стопанство, нека твърдо да вѣрваме, че заемитъ въ недалечно бъдеще ще се погасятъ. Трѣбва, обаче, еднакво да отправимъ позивъ за волни помощи отъ частни лица, учреждения и организации.

Прочее, по-вече върховни и настойчиви отечествени грижи за нашия търговски флотъ!

Кратък прегледъ на техническия развой на подводниците.

Всички флоти сж въ постояненъ стремежъ да повишатъ общата мощь на подводника. Въпрѣки направенитѣ многобройни опити, въ всички подводници е запазена досегашната двигателна система отъ дизелмотори и акумулатори, защото още не може да се намѣри единъ и сжщъ двигателъ, който да работи подъ и надъ водата. Предпретитѣ въ нѣкои флоти опити съ парния двигателъ не дадоха задоволителни резултати. Направиха се подобрения за повишаване мощьта на дизела, което се постигна чрезъ пълнене цилиндритѣ съ въздухъ подъ налягане. Извършени сж технически усъвършенствувания за повишение дълготрайността и вмѣстимостьта на акумулаторнитѣ батерии, които до известна степенъ сж дали положителни резултати. Въпрѣки това обаче, продължителността на пълния ходъ въ подводно състояние не превишава единъ часъ, а общото разстояние, което подводника при скоростъ 4 мили може да премине, се движи все около 100 мили. Голѣмиятъ напредѣкъ въ областьта на срѣдствата за преследване на подводницитѣ и употребата на усъвършенствуванитѣ подводни подслушвателни апарати, наложи да се взематъ мѣрки за постигане възможното безшумно движение на машинитѣ подъ водата, въ което отношение сж постигнати значителни успѣхи.

Скоростьта за потапянето на подводницитѣ значително е повишена: потапянето се извършва за по-малко отъ една минута. (Новитѣ амеркански 250-тонни подводници сж достигнали скоростъ на потапяне до 20 секунди. Бел. на прев.). Повишаване на потопителната скоростъ е постигнато чрезъ автоматичното управление отъ

разстояние на различнитѣ механизми и съоръжения за потапяне.

Торпеднитѣ тръби сж съсрѣдоточени отъ 4 до 6 въ носа и 2 въ кърмата, съ изключение на французкитѣ подводници, които иматъ нѣколко подвижни тръби подъ горната палуба, вѣнъ отъ твърдата черупка.

Начина за изстрелване на торпедото е подобренъ. Правятъ се опити за отстранение на следторпедната следа, обаче не е напълно известно, до колки тия опити сж успѣшни.

Най-употрѣбванитѣ калибъръ е 550 м.м. Не е известно, дали за близкитѣ цели се употребяватъ торпеда съ голѣма скоростъ.

Всички флоти сж обърнали голѣмо внимание за подобрене на спомагателнитѣ срѣдства за торпедната стрелба. Правятъ се опити, чрезъ по-финно устройство на морегледа, да се улесни и уточни измѣрване на разстоянието, курсовия жгълъ и скоростьта на цельта, за да се дадатъ по-добри условия за успѣшенъ изстрелъ. Чрезъ специалнитѣ апарати за автоматичното пресмѣтане и решение задачитѣ при стрелбата, сж получени значителни улеснения и съ помощьта на всички нововъведени спомагателни срѣдства, точността на стрелбата е повишена значително.

Освенъ тия подобрения, за улеснението на торпедния изстрелъ сж направени и такива относно усъвършенствуване прислужването на морегледа. Въ нѣкои флоти сж на пжтъ да въведатъ морегледи, които при издигане и спущане позволятъ непрекъснато наблюдение, безъ наблюдателя да измѣня своето мѣсто. Апаратитѣ за движение и издигане морегледа сж подобрени по отношение на безшумность и бързина.

Използване на подводника като минозаградителъ не е отхвърлено, макаръ, че числото на подводнитѣ заградители е сравнително малко. При една бждеща война, подводниятъ минозаградителъ ще действа и, съ положителность може да се предположи, че усъвършенстванията по минното оръжие въ отдѣлнитѣ флоти сж разчетени и за действия съ подводника.

Въ полето на подводното подслушване и засичане сж постигнати чувствителни успѣхи; подводницитѣ могатъ да подслушватъ своитѣ преследвачи и жертви така добре, както и последнитѣ—тѣхъ. Тѣ могатъ въ всѣки моментъ да следятъ мѣстоположението на преследвача си, безъ да има нужда да показватъ морегледа. Напредѣкътъ на радиографа дава възможность подводникътъ да разполага въ всѣко време съ новини отъ всѣко естество. Чрезъ радиозасичането, корабоводенето на подводницитѣ е вече много по-надеждно.

Отъ краткия прегледъ по отношение техническия развой на подводника въ настоящата статия и тая, помѣстена въ брой 38 на „Морски прегледъ“ проличава, стремлението на всички флоти къмъ следното:

- 1) Увеличаване района на действие.
- 2) Строежъ на типове подводници, които да действатъ срещу търговията по свѣтовнитѣ презморски пжтища.
- 3) Чрезъ подобрене на отдѣлнитѣ механизми да се повиши боеспособностьта на подводника.

Въ всички тия направления сж постигнати чувствителни резултати, и значението на подводника, въпрѣки напредѣка въ противоподводната отбрана не е понижено.

Изъ „Марине Рундшау“ Дудевъ

Радиозасичане.

Радиозасѣчникътъ е уредъ, посрѣдствомъ който всѣкой корабъ опредѣля посоката на приетитѣ радиовълни и сигнали излъчени отъ брѣговитѣ и корабни радиостанции.

На различни мѣста по морския брѣгъ има устроени специални радиозасѣчни станции, които, запитани радиографно отъ намиращитѣ се въ открито море кораби, предаватъ посоката на радиосигнала, достигналъ отъ кораба до станцията. Мѣстонахождението на радиозасѣчнитѣ станции сж известни на мореплавателитѣ и сж нанесени на морскитѣ карти.

Обикновенно тия станции сж разположени по две и по начинъ такъвъ, щото корабътъ, приемайки радиосигналитѣ може да опредѣли своето мѣсто посрѣдствомъ прокар-

ване и засичане върху картата линиитѣ на изхождащитѣ отъ станциитѣ радиопосоки.

Освенъ намиране своето мѣсто, снабденитѣ съ радиозасѣчници кораби иматъ възможность нощемъ, при лоша видимостъ и въ времена мъгла—да опредѣлятъ отъ коя посока идватъ радиосигналитѣ и а други кораби, намиращи се въ близость, и чрезъ вземане съответнитѣ мѣрки и маневриране, да отбѣгнатъ сблъскването.

Описание устройството на радиозасѣчника и манипулирането при радиозасичането е свързано съ необходимостьта отъ разяснението на различни технически познания и наименования и съставлява предметъ на отдѣлна, чисто техническа статия.

Обаче, обслужването на радиозасѣчника, при нѣколко кратни опити е лесно и резултатно.

Радиозасичането улеснява до висша степенъ мореплавателя въ трудната му задача при корабоводенето на кораба въ отдалеченитѣ отъ брѣга водни пространства, като осигурява надеждното и лесно намиране корабното мѣсто въ всѣко време и случаи при които общоизвестнитѣ досегашни способности сж неприложими.

Необходимо е и по нашия брѣгъ да бжде устроена поне една радиозасѣчна станция, а корабитѣ ни да бждатъ снабдени съ това нововъведение на техниката, за да се улесни корабоплаването въ водитѣ на Черно море.

Ал. Райновъ.



Бързоходните катери въ военните флоти.

Торпедни катери.

Катерите отдавна се използват за военни цели. Още през време на Американската междоусобна война въ 1862—64 год., няколко катера, въоръжени съ първи метателни мини действаха напълно сполучливо и потопили конфедеративния брониран кораб „Албемарл“. През време на Руско-турската война въ 1877 год., русите, които не сж имали линейен флотъ въ Черно море, широко използвали катерите въоръжени съ разни образци мини. Благодарение на смелите настъпателни действия на тези катери, инициативата на турския флотъ била скована и руското морско командване добило значителни преимущества и спечелило господството на море.

Въ 1905 год., през време на Руско-японската война, катерите, въоръжени съ метателни мини и торпеда били еднакво използвани, както от русите, така и от японците, най-вече за охранна служба, като въ някои случаи сж действовали успешно и резултатно.

Обаче, широкото приложение на катерите за бойни цели е било използвано едва въ Свѣтовната война 1914—1918 год., което се обяснява съ постигнатите успехи въ моторостроенето, даващо възможност да се строят леки и мощни мотори, обезпечавщи на катерите голѣма скоростъ. Въ тая война бързоходните катери били използвани, както за действия съ торпеда, така и за стражна служба и борба съ подводниците. Катерите имали последното назначение били въоръжени съ водни бомби, малък калибъръ орджия, картечници, подводни подслушвателни апарати и съоръжения за поставяне на димни завеси.

Действията на море през Свѣтовната война показваха, че торпедните катери, при благоприятна обстановка, могат да нанесат на противника чувствителни удари. Като ярък примеръ на това, историята отбелязва успешната атака на италианските торпедни катери „М. А. С. 15“ и „М. А. С. 21“, които потопили въ Адриатическо море австро-унгарския линейен корабъ „Сцентъ Истванъ“.

Първите малки торпедни катери били построени преимущественно от дърво. Корпусътъ на английските пет тонни катери, билъ направенъ отъ червено дърво, като въ носовата частъ ималъ тройна обшивка. Оба-

че дървениятъ корпусъ има сжществено недостатъкъ, че при дългото си престояване въ водата поглъща значително количество влага и увеличава теглото, поради което при бързото си движение не издига вече предната си частъ надъ водата и намалява скоростта. За отстранение на тоя недостатъкъ, катерите е трѣбвало периодически да се изваждатъ на сухо за основно изсушаване. Освенъ това, горната корпусна частъ на дървениятъ катери, отъ действието на силната горещина съхне, изкривява и измѣта дъските на обшивката, следствие на което, тяхното използване въ топли страни (напр. белгийско Конго) е затруднено. Дървените корпуси на катерите сж опасни и въ пожарно отношение. Предвидъ на тия неудобства и недостатъци, въ настояще време постройката на дървените катери е преустановена. Строятъ се катери отъ леки метали, преимущественно отъ дюралуминъ, алуминиеви слѣтини и стомана.

Металните корпуси отстраняватъ посочените неудобства и увеличаватъ трайността. Дюралуминевиятъ корпусъ, при еднакви размѣри е съ 40% по лекъ отъ дървения. Построения катеръ отъ алуминиеви слѣтини по-леко се плъзга по водата. Стоманата, поради голѣмото си относително тегло се използва за постройката на голѣми торпедни катери.

Основния тактически елементъ на торпедния катеръ е голѣмата му скоростъ, която дава възможностъ за бързо приближаване, нанесане на мълниеносен ударъ и отклонение отъ попаденията на неприятелските снаряди.

За развиване на голѣмата си скоростъ, торпедните катери, освенъ че сж снабдени съ леки и мощни мотори (подобно на тия отъ самолетите) иматъ и специална конструктивна форма, благодарение на която, при пълна скоростъ се движатъ съ издигната надъ водната повърхностъ предна частъ и съ потопена въ водата само на няколко сантиметра кърма. Подводната частъ на катера е плоска и затова той се плъзга по повърхността, а не „цепи“ водата, при което се намалява значително съпротивлението на последната.

Съвременните торпедни катери иматъ два или три винта и съответно за тяхното движение — два или три мотора.

Главното оръжие на торпедните катери е торпедото. Обикновено катерите притежаватъ едно или две торпеда съ подходящи торпедни тръби или устройства за тяхното изстрелване. Сжществуватъ различни системи съоръжения за стрелба на торпедата. Най-разпространено е улейобразното приспособление, което въ видъ на дълъгъ улей е разположено надлъжъ въ кърмовата частъ на катера и завършва съ торпедни стойки и гнѣзда. Изстрелътъ отъ такова приспособление се извършва посредствомъ сжстенъ въздухъ или съ помощта на необходимия барутенъ зарядъ, при което торпедото излита задъ кърмата на катера съ опашката напредъ. При освобождаването отъ улея, автоматически се отваря клапана за сжстенъ въздухъ и падналото въ водата торпедо подъ действието на своите машини, започва да се движи въ обратна на изстрелването посока, съпадаща съ направлението на катера въ момента на изстрела.

Италианските торпедни катери иматъ торпедни тръби, чрезъ които торпедото се изстрелва не назадъ, а напредъ и косо, подъ жгълъ съ курса на катера.

Освенъ съ торпеда, катерите сж въоръжени съ картечници, водни бомби, а голѣмите и съ орджия малък калибъръ.

По настоящемъ, бързоходните катери, влизащи въ състава на военните флоти на почти всички държави сж предназначени, както за действия съ торпеда, така и за изпълнение на други задачи.

Благоприятните географски условия за действия на катерите и придобитиятъ боевъ опитъ през Свѣтовната война, сж заставили италианското морско командване да отдели голѣмо внимание за торпедните катери. По настоящемъ италианския флотъ разполага съ голѣмъ брой бързоходни торпедни катери. Подробни сведения за тяхната бързоходностъ липсватъ.

Още въ 1923 г. направените опити въ Англия за постройката на торпедни катери съ голѣма бързоходностъ сж дали превъзходни резултати. Построенъ билъ 23 тонненъ катеръ, който е развилъ скоростъ 55 мили въ часъ. Сждейки по последните достижения на спортните бързоходни катери, тази скоростъ не трѣбва да се счита за предѣлна за най-новите торпедни катери.

Отъ оповестенитѣ официални сведения относно торпеднитѣ катери, най-добри и съ голѣма скоростъ сж французскитѣ.

Френското морско командване отбелязва стремление за използване катеритѣ, не само за действия край брѣговетѣ, но и за открито море. Французскитѣ торпедни катери отъ типа на „VTB8—10“ иматъ водоизмѣстване 19 тона, дължина 19'5, широчина 4'2 и газене 2'1 метра; притежаватъ 2 винта и 2 мотора съ мощностъ 1000 конски сили; развиватъ скоростъ 48 мили (89 километра); въоръжени сж съ по 2 картечници и 2 торпеда съ калибъръ 450 м.м. и се обслужватъ отъ 5 човѣка. Катера „VTB10“ е достигналъ скоростъ 55 мили (102 километра).

Поради малкитѣ си размѣри, торпедния катеръ е трудно забележимъ и се използва за действия при условия на лоша видимостъ: нощемъ, въ време на мъгла и денемъ, подъ прикритието на димни завеси. Торпеднитѣ катери действуватъ масово и самостоятелно. Наричатъ ги „морски оси“. За предпочитане е тѣхнитѣ действия да бждатъ съгласувани съ атаката на надводнитѣ кораби, подводницитѣ и водосамолетитѣ.

Торпеднитѣ катери, поради малкото си газене сж едничкитѣ бойни сждове, които могатъ базопасно да се движатъ презъ миннитѣ полета и загради.

Противоподводни катери.

Развитието и резултатнитѣ действия на подводницитѣ предизвикали масовото строение на моторнитѣ катери предназначени за преследване и борба съ подводнитѣ кораби. Главното оръжие на тия катери сж подводнитѣ бомби, картечницитѣ и малкокалибрениитѣ оръдия.

Първа Америка е започнала масо-

вия строежъ на тия катери, наречени „ловци на подводници“. Тѣ иматъ водоизмѣстване отъ 60—85 тона, развиватъ максимална скоростъ до 17 мили и сж въоръжени съ едно 75 м.м. оръжие, 2 картечници и водни бомби. Презъ последнитѣ години отъ войната, 1917—1919 г., Америка е построила 441 подобни катери.

Минозаградни катери.

Катеритѣ се използватъ и за други военни цели. Сжществуватъ катери, предимно италиански, за поставяне на минни загради. Италианскитѣ минозаградни катери типъ М. Н. S. отъ № 92 до 320, строени отъ 1916-19 год. иматъ водоизмѣстване 12 тона, развиватъ скоростъ 26 мили и сж въоръжени съ 2 картечници и 4 заградни мини.

Построениятъ презъ 1934 г. италиански минозаграденъ катеръ М. Н. S. 437 има водоизмѣстване 19 тона, развива скоростъ 43 мили и е въоръженъ съ 2 торпеда калибъръ 45 см. и 4 заградни мини.

Управляеми отъ разстояние катери.

Такива катери за пръвъ пжтъ сж били употребени отъ германцитѣ презъ Свѣтовната война. По настоящемъ подобни катери притежаватъ всички голѣми морски държави.

Подробно описание действието на тия катери е помѣстено въ „Морски прегледъ“ брой 20, стр. 11.

Десантни катери.

Германия разполага съ особенъ типъ катери предназначени за стоварване десантъ на брѣгъ съ тинесто и пѣсъчливо дъно. Десантния катеръ има дължина 6'8 и широчина 2'1 метра; Катера е съ високи стоманени стени, низкъкъ носъ и има видъ на моторна кола. Въ водата се движи отъ действието на единъ винтъ, а за движението на суша спомагатъ четиритѣхъ автомобилни колела. Катера

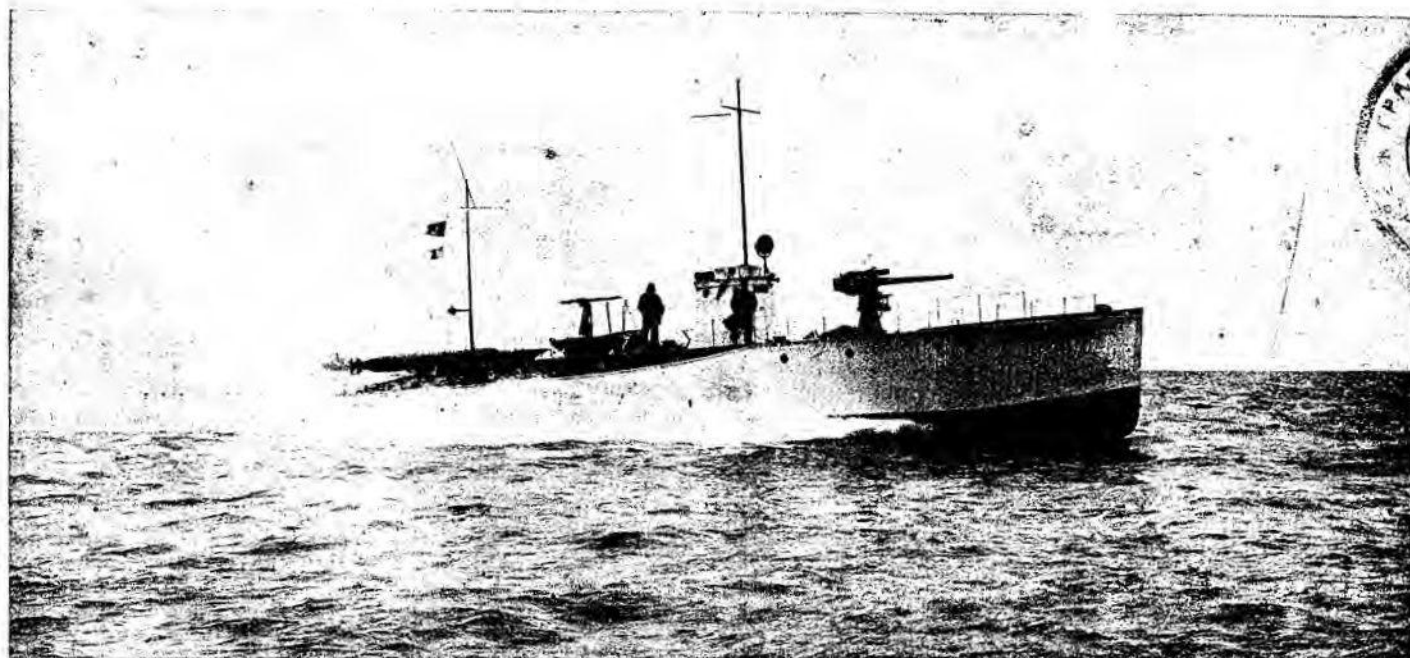
може да излиза на брѣга при най-лошо тинесто крайбрѣжие и се движи по лесно затъващия брѣгови пѣсѣкъ. Скоростъта обаче на тоя типъ катери е много малка: въ водата 11 а на суша 24 километра, но за това пѣкъ удобствата и леснината за стоварване на десанта е голѣма.

Броятъ на бързоходнитѣ катери въ съвременнитѣ морски държави е малкъ. Бързото напредване на техниката и корабостроението, влече следъ себе си бързото остаряване на построенитѣ катери, поради която причина, морскитѣ държави се ограничаватъ да поддържатъ най-вече учебни и опитни катери. Силно развитата военно-морска индустрия на голѣмитѣ държави, въ необходимиятъ моментъ може да достави достатъченъ брой бързоходни бойни катери, построени съгласно последната дума на техниката. Тѣ сж предвидени и включени въ общата програма за подготовката на войната.

По настоящемъ се води голѣма и последователна работа за усъвършенстване на катеритѣ и подготовката имъ за бждеща война. Тѣзи подготвителна работа се води не само отъ адмиралтействата на морскитѣ държави, но и отъ морскитѣ спортни организации, които даватъ отлични резултати. Напримѣръ, американскитѣ бързоходенъ катеръ — бѣгачъ „Мисъ Америка“ има скоростъ надъ 110 километра, а английския „Мисъ Англия“ развива скоростъ надъ 120 килом. Обаче, горивото на английската „мисъ“ стига само за 40 минути пълненъ ходъ.

Голѣмо внимание на бързоходнитѣ катери обръщатъ малкитѣ морски държави Швеция и Финландия, които иматъ специални катерни legionи.

Отъ руски. Ст. Вѣлковъ.



Италиански торпеденъ катеръ.



МОРСКИ ВЕСТИ

ИТАЛИАНСКО МНЕНИЕ ЗА СТОЙНОСТТА НА СРЪДИЗЕМНОМОРСКИТЕ ИТАЛИАНСКИ И БРИТАНСКИ БОЙНИ КОРАБИ.

Въ единъ отъ последнитѣ броеве на „Ревю Маритимъ“ е помѣстено мнението на известния италиански хроникьоръ, Карло де Риски, относно стойността на италианския и английски бойни флоти въ Срѣдиземно море.

Въ следващитѣ редове сж изложени на кратко сравнението и заключението за стойността на двете флоти така, както сж изложени въ френското списание.

„При възможността на единъ конфликтъ въ Срѣдиземно море, Англия би разполагала съ следнитѣ бойни сили:

1. Дванадесетъ линейни кораба отъ които 10 сж построени презъ време на Свѣтовната война, а двата най-нови „Нелсонъ“ и „Родней“, които сж спуснати на вода презъ 1925 год., иматъ вече десетъ годишна служба. Най-голъма скоростъ 25 мили въ часъ иматъ петтѣхъ кораба отъ типа на „Куинъ Елизабетъ“. Двата най-нови развиватъ 23'5 мили, а скоростъта на останалитѣ петъ едва достига 22 мили.

2. Три линейни кръстосвача, отъ които „Худъ“ е на служба отъ 1920 год., а останалитѣ два: „Реноунъ“ и „Репулзъ“ сж построени презъ 1916 год. Скоростъта имъ не надминава 31 мили.

3. Седемъ самолетноносачи, отъ които 3 развиватъ 31 мили, а останалитѣ 4 — по-малка скоростъ.

Иматъ съоръжения и могатъ да носятъ общо 200 самолета.

4. Леки сили: 17 голѣми кръстосвачи съ най-голъма скоростъ 32 мили; 7 леки кръстосвачи, 4 флотиловодачи, 49 изтрѣбителъ и 31 подводника.

Отъ своя страна Италия може да противопостави следнитѣ бойни сили:

1. Линейни кораби, никъкви, тъй като двата кораба отъ типа на „Дуилио“ сж разоръжени и очакватъ да бждатъ преустроени, а двата отъ класата на „Кавуръ“ сж на поправка и подновяване.

Италия нѣма линейни кръстосвачи, нито самолетноносачи. Обаче отъ последнитѣ кораби тя нѣма нужда, тъй като поради особеното си благоприятно географическо положение, изхождайки отъ базитѣ въ Сардиния, Сицилия и Егей-

ско море, нейнитѣ въздушни сили спокойно преброждатъ цѣлото Срѣдиземно море.

2. Леки сили: 7 голѣми кръстосвачи които развиватъ скоростъ до 35 мили; 10 леки кръстосвача съ скоростъ 37 до 42 мили; 15 флотиловодача; 34 изтрѣбителъ и 44 подводника.

Въ това изброяване състава на дветѣ флоти не влизатъ твърде остарѣлитѣ бойни единици, които поради липсата на необходимата скоростъ едва ли биха се използвали за действие.

Италианскитѣ сили, групирани всички въ Срѣдиземно море, разполагатъ съ многобройни бази, упорни пунктове, арсенали и корабостроителници, въ които могатъ лесно да се извадятъ на докъ и подложатъ на всѣкакъв видъ поправки.

Тъй като всѣкога известно число кораби ще се намиратъ на поправка, подтѣгане или ще се снабдяватъ съ бойни и др. припаси, може да се разчита, че 80% отъ италианскитѣ сили ще бждатъ напълно готови за действия.

Условията обаче сж съвършено неблагоприятни за британския флотъ, който не може да извършва важни поправки и подтѣгания, особено на голѣмитѣ кораби другаде, освенъ въ Англия. Поради тая причина авторътъ мисли, че едва 67% отъ британскитѣ морски сили ще бждатъ на разположение въ Срѣдиземно море.

Трѣбва да се прибави още едно обстоятелство въ полза на Италия: Невъзможността на Англия съвършено да опразни своитѣ териториални води, тѣзи на колонинитѣ, както и въ известни зони, отъ които никога не се дезинтересира политиката на Империята.

Може да се предположи, че тѣзи водни области ще ангажиратъ 25% отъ британския боевъ флотъ.

Изобщо Риски счита, че въ качествено отношение, английскитѣ кораби, въ сравнение съ съответния типъ италиански и французски бойни единици, притежаватъ по малка боева стойностъ, и че тѣхното количествено превъзходство едва ли би компенсирало липсата на благоприятното географско положение и наличието на необходимитѣ бази въ Срѣдиземно море, каквито Италия има. Освенъ това италианския флотъ би разчиталъ и на непосредствената помощъ, която биха указали италианскитѣ въздушни сили.

Изъ „Ревю Маритимъ“ Д. Е. Минковъ.

КРЪСТОСВАЧА „ЛАЙПЦИГЪ“

Съвременното младо поколение проявява голѣмъ интересъ къмъ новововеденията на техниката, чиито постижения и усъвършенствувания очудватъ еднакво, както младото, така и старото чевѣчество.

Ето защо, заслужава да се хвърли бѣгълъ погледъ върху новия германски кръстосвачъ „Лайпцигъ“, който представлява огромно постижение на техниката, плодъ на въковни изпитания, гениални изнамѣрвания и многобройни опити.

Дебелитѣ стоманени листове отъ корпуса на съвременниятъ „Лайпцигъ“ сж съединени посрѣдствомъ електрически заварки и образуватъ дългата, гладка и съ елегантни външни линии форма на кръстосвача, който развива скоростъ 32 мили (60 километра) въ часъ.

Отъ единствената ниска димна трѣба, която се издига по срѣдата на кораба, почти неизлиза димъ, въпрѣки, че котлитѣ на кръстосвача развиватъ пара за 32,000 конски сили, каквато е мощността на парнитѣ му турбини.

Въ сравнение съ другитѣ кръстосвачи, „Лайпцигъ“ притежава съвършено гладка палуба, върху която всѣко мѣсто е строго разчетено и смислено използвано, като въ срѣдата е устроено съоръжение за единъ водосамолетъ съ самолетострелно приспособление (катапултъ) за излитане.

Боевата сила на кръстосвача се състои отъ 9—150 мм. орждия, поставени по три въ три бойни артилерийски кули съ голѣмъ обстрелъ, и 12 торпедни трѣби. Торпедното въоръжение на „Лайпцигъ“ превишава това на специалнитѣ торпедоносни кораби (изтрѣбителъ, торпедоносци и подводници), които притежаватъ най-много до 9 торпедни трѣби.

Пренасянето, пълненето и изпразването на орждията съ снаряди и заряди се извършва леко и бърже, посрѣдствомъ електрическитѣ приспособления. Въ случая, освенъ пестенето на хора при обслужване на орждията, печели се време и работоспособностъ, които сж отъ решаващо значение при артилерийския двубой.

Особенно внимание и голѣми грижи сж положени за осигуряване надеждната връзка между различнитѣ отдѣления и командни мѣста въ кръстосвача. Въмѣсто по-раншитѣ приспособления за устнитѣ предавания на различнитѣ заповѣди, които, поради неизбѣжния шумъ въ време на боя, често пжти сж достигали погрѣшни

до мястоприемането, „Лайпциг“ притежава подобрени, усъвършенствувани и сигурни свързочни същества. Множество телефони, телеграфи, различни цифрени плочи и часовници съ показатели и стрелки, свързани съ хиляди, добре бронирани кабели, предават съ абсолютна сигурност заповедите и волята на централното командно място по всички кътища на кораба.

Вмъсто намиращият се високо специален артилерийски наблюдател, който наблюдаваше и докладваше попаденията на собствената артилерия, устроено е място съ приспособления, отъ гдето артилерийския офицеръ на кръстосвача самъ наблюдава попаденията, отстранява гръшките и автоматически извършва необходимите поправки, при което значително се повишава скоростелността и точността на стрелбата.

Въ командния мостъ на „Лайпциг“ не се забелязва вече кърмилното колело. Кърмчията—морякъ е застаналъ предъ една дъска съ електрически копчета, чрезъ натискането на които автоматично се привежда въ действие кърмилната машина, която движи кърмилото и насочва кораба въ желаната посока. Предишните дълги кърмилни пъртове, вжжета и вериги, разстилащи се по цълата дължина на кораба, отъ командния мостъ до кърмилната машина, изложени всъки моментъ на разрушение отъ действието на неприятелските снаряди, сж замънени съ кабели, поставени въ дебели бронирани тръби, представляващи надеждно предаващо сръдство.

Грижитъ за изправността и отстранение на сътресенията на корабния компасъ, сж напълно премахнати съ наличието на така наречениятъ „главенъ-крайзелъ компасъ“, който е напълно запазенъ подъ специалната бронирана покривка дълбоко въ централата на кораба. Съ тоя „компасъ-майка“ сж скачени непосредствено всички спомагателни компаси въ главното и резервни командни мѣста, които сж напълно изправни и свободни отъ всъкакви гръшки.

Дълбочината на морското дъно се измѣрва съ ехо-дъномѣра, действащъ посръдствомъ изстрелването на патронъ който, съ достигане на морското дъно се взривава. Ехото отъ тоя взривъ се приема отъ специално поставената мембрана отъ вънкашната страна на подводната корабна частъ, като съ това се опредѣля времето за което патрона е достигналъ морското дъно, съответно и дълбочината въ момента на взрива.

Машинните и котелни отдѣления на кръстосвача „Лайпциг“ сж устроени съобразно съ последните новости на техниката.

Употрѣбата на каменните вжглища като гориво въ парните котли, изисква обслужването на последните отъ

множество работни ржце и е свързано съ непосиленъ трудъ при набавянето, особено въ открито и развалено море, кждето снабдяването съ вжглища е трудно.

Парните котли на „Лайпциг“ се отопляватъ съ течное гориво, което се впръсква въ котелната пещъ подъ налѣгане, чрезъ спелиална фунийка и се обслужва и регулира само отъ единъ човѣкъ. Горенето на смѣста отъ въздуха и течното гориво се извършва безъ отдѣлянето на черни кълба димъ и искри, които издаватъ при съжитствието на кораба. Измѣнявайки въ случай на нужда съотношението на въздуха спрямо горивото, кораба може силно да се задими и подъ прикритието на гжстия димъ да се отдалечи отъ неприятеля. Освенъ това, товаренето на течното гориво въ пристанището и въ открито море е лесно и бързо.

„Лайпциг“ има 2 парни турбини, работящи безъ сътресение, което е отъ значение за различните измѣрвателни и други прибори. За първоначалното тръгване и движението въ открито море съ икономиченъ ходъ, кръстосвача има дизелъ—моторъ, който повишава боевата готовност и осигурява економия на горивото. Кръстосвача има районъ на действие 7,000 мили, което е отъ голѣмо стратегическо значение.

По отношение водонепроницаемитъ прегради, удачното разпредѣление, дебелията бронировка и притежанието на модерни помпи за изхвърляне навлѣзлата въ кораба вода, а така сжщо и въ всѣко съоръжение и съкъмяване, осигуряващи боевата мощъ, мореходностъ и тактичесто превъзходство на кръстосвача „Лайпциг“, съзираме голѣмитъ постижение и напредъка на корабостроителната техника. Изъ „Die Woche“ В. Кировъ

Личния съставъ на чуждестранните флоти къмъ 1 януари 1936 г.

Наименование на държавитъ	Личенъ съставъ
Америка	120,000
Англия	94,500
Аржентина	12,250
Бразилия	18,000
Гърция	10,000
Дания	1,925
Испания	11,600
Италия	55,000
Норвегия	2,000
Португалия	6,360
Полша	5,800
Русия	29,000
Турция	9,200
Франция	68,800
Финландия	4,000
Холандия	8,200
Чили	6,400
Швеция	5,500
Югославия	7,000
Япония	90,000

НОВИЯТЪ КАНАЛЪ КРА ВЪ СИАМЪ.

Започната е усилената постройка на канала Кра, който ще бжде прокаранъ презъ най-тъсната частъ на Сиамския полуостровъ.

Прокопаването на канала е възложено на японски финансови предприятия и инженери, като още въ края на месецъ май 1934 год., между Сиамското правителство и строителните фирми сж били сключени и подписани необходимите условия и договори.



Юго-източната частъ на Азия.

По настоящемъ за прокарването на канала работятъ нѣколко стоици японски инженери и около 80,000 сиамски работници.

Канала ще бжде окончателно завършенъ презъ 1940 год. и ще съкрати значително морския пътъ между Индийския и Тихи океани, съ което ще се отклони движението на корабитъ покрай Малайския полуостровъ и силната английска морска крепостъ Сингапуръ. Сжсаяването пътя отъ и за китайските пристанища съ 600-700 мили, ще намали голѣма частъ отъ митническите приходи на пристанището Сингапуръ. Освенъ това, при бждещъ англо-японски конфликтъ, каналътъ Кра ще улесни задачата на японския флотъ за действие срещу брѣговетъ на британска Индия.

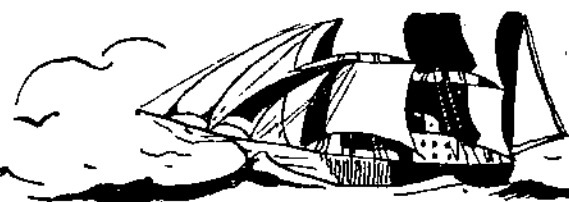
Тая свобода на действие по настоящемъ е затруднена отъ наличието на мощна брѣгова артилерия, пребиваването на морски бойни единици и важното стратегическо положение, което силно укрепената морска база Сингапуръ заема. К.

Филипинската армия.

На 15 ноември 1935 год., Филипинските острови, американско владение въ Тихия океанъ се отдѣлиха въ самостоятелна държава.

За охраната на островитъ е рекрутирана 19,000 филипинска войска, което има за задача, защитата на островитъ отъ чужди посегателства. Новата държава ще сжществува само 10 години.

МОРСКА ЛИТЕРАТУРА



Ст. Станчевъ.

П Ъ С Е Н Ъ

Отпусни ръце върлу греблата
да ни люшкатъ бълнитъ вълни,
както люшкатъ вятрове гората,
лесоветъ, зрълитъ храни...

Твоя съмъ. Вземи ме, младъ моряко,
отнеси ме въ края на свѣта!
Дни и нощи, може би, си чакалъ
твоята сѣдба да понеса.

Пѣй сега онази пѣсень стара,
искамъ да те слушамъ, мой любимъ.
„По море се скитамъ“... Пѣй лодкарю,
любовта ми цѣфва като кринъ.

Ето ме, вълна за твоя устремъ,
за платната ти попътенъ лъхъ.
Бръговетъ съ тебе ще напуснемъ
мой любимъ плувецъ съ кораловъ дъхъ.

Сулати.

Единъ набѣгъ къмъ смъртта.

Нощта на 20 октомври 1914 г. е хвърлила тъмно було надъ залива Боркумъ. Върху черната водна маса не се вижда никакво свѣтлинно отражение. Въ срѣдата на залива се намира нѣкакво неопредѣлено тѣло, приличащо на гигантско животно. Това е седмата нѣмска флотилия торпедоносци: „С 115“, „С 117“, „С 118“ и „С 119“ които сѣ застанали плътно единъ до другъ, дѣлятъ ги само предпазителнитъ топки.

Тѣ сѣ стари торпедоносци, построени въ 1902 год. Иматъ водоизмѣстване 420 тона, скоростъ 18 мили и освенъ торпедното въоръжение, още по три малки 50 м. м. орждия. Отъ флотилията липсва торпедоносецъ „С 116“, който преди две седмици, при входа на залива бѣ торпедиранъ отъ английския подводникъ „Е 3“ и потъна за по-малко време отъ една минута.

Флотилията се командва отъ достойния морски офицеръ, капитанъ лейтенантъ Тииле, който върху кърмата на водачния торпедоносецъ „С 119“ е събралъ командиритъ на четиритѣхъ торпедоносца, за да имъ предаде заповѣдта за предстоящитъ бойни действия на флотилията.

Застаналъ до знамето, флотиловодача говори бавно:

— Господа, седмата флотилия има честта да ѝ бжде възложена една отъ най-опаснитъ и рисковани задачи. Искамъ да предупредя, че много трудно нѣкой отъ насъ ще сполучи да се върне отъ тази тежка мисия, отъ тоя действителенъ „набѣгъ къмъ смъртта“.

Всички сѣ затаили дъхъ и при

пълна тишина слушатъ напѣтственитъ думи на своя началникъ. Младия лейтенантъ Гвилауме, който ще се задоми следъ единъ месецъ, отпраща мислено сбогомъ на далечната и незнаеща нищо своя годеница, на която преди нѣколко часа изпрати вдъхновено и окуражително писмо.

Задачата се състои въ следното, продължава спокойниятъ и твърдъ гласъ на капитанъ-лейтенантъ Тииле:

Флотилията да се отправи за английскитъ териториални води въ областта на Кентъ и промѣквайки се незабелязано между многобройнитъ опасни пѣсѣчни плитковини на Гудвинъ, да навлѣзе въ устието на р. Темза, гдето да постави минни загради и затрудни корабното движение къмъ Лондонъ. Вамъ е известно, какво трѣбва да се прави. Очаквамъ съ общи усилия задачата да бжде изпълнена успѣшно, съгласно повеленията на Отецеството и Кайзера.

Четирмата командири козируватъ и се завръщатъ на корабитъ си за да извършатъ усиленитъ приготовления за трѣгване.

Следъ два дни торпедоносцитъ сѣ напълно готови за походъ. Всѣки отъ тѣхъ е получилъ отъ спомогателния корабъ „Аркона“ по 8 заградни мини, които моряцитъ въ добро настроение наричатъ „яйца отъ нощна птица“.

Въ сивата, студена утринъ на Северното море, торпедоносцитъ трѣгватъ въ своя набѣгъ къмъ смъртта. Осѣмвайки въ открито море, тѣ се движатъ плътно единъ до другъ въ строй върволица и посрещнати отъ

грамадни вълни, клатятъ се значително, като загрибватъ съ стениитъ си разпѣнена вода. Обслужитъ сѣ безстрашни, бодри и съсрѣдоточени на своя постъ. Преодолявайки съ твърдостъ силното вълнение, торпедоносцитъ бавно напредватъ къмъ английския брѣгъ.

Изведнѣжъ, посрѣдъ бѣсния ревъ на вълнитъ, отъ челния торпедоносецъ еква громка моряшка пѣсень, която завършва съ възгласа: Изгрѣващо слънце; Изгрѣващо слънце, ти ще освѣтишъ нашата смъртъ. . . .

Недоволенъ отъ тѣжната пѣсень, мичманъ Швалге дава знакъ да не пѣятъ, но, въ тоя моментъ пѣстроцветенъ сигналъ се стрелка къмъ напрѣчника на водеческия стожеръ. Следъ спущането му торпедоносцитъ бързо се прѣскаатъ и заставатъ на една линия въ строй фронтъ. Какво има? Далечъ въ дѣсно е забелязана за моментъ бойната кула на английски подводникъ, който бързо се изгубва подъ водата.

Флотилията е открита и нейното мѣстонахождение ще бжде скоро предадено и доведено до знание на английското морско командване. Необходимо е да се промѣни посоката на движение, за да се заблуди противника и се отнеме възможността да узнае за предназначението на флотилията. Последната рѣзко измѣня курса на западъ и дълго време се движи въ това направление.

Къмъ 11 часа торпедоносцитъ отново сѣ насочили къмъ английскитъ брѣгове. Върху линията на изжбениятъ отъ вълнението хоризонтъ внезапно се очертаватъ шестъ

отдалечени единъ отъ другъ кълба димъ. Десетки далексгледни се насочватъ на изтокъ. Флотилията намалява скоростта и наново се откланя на лѣво.

Какво е? Английски изтрѣбители? Нима задачата трѣбва да бжде преждевременно свършена. Не, това сж търговски кораби. Тогава напредъ! Обаче следъ единъ часъ, задъ търговскитѣ кораби изникватъ други, по-ясни, по-гъсти и побързи кълба димъ. Единъ лекъ кръстосвачъ и четири изтрѣбители съ пълна скоростъ се приближаватъ. Капитанъ-лейтенантъ Тиеле донася по радиото въ своята база, че флотилията е открита и скоро ще влѣзе въ бой съ врага. Какво друго може да се направи съ тая малка скоростъ, която нѣмскитѣ торпедоносци притежаватъ? Дадена е кратка заповѣдъ: Хвърли минитѣ! Пригответи се за атака!...

Започва се неравенъ бой, изпстренъ съ множество блестящи и героични епизоди, въ който нѣмцитѣ се сражаватъ до край за честта на своето знаме и славата на Отееството.

Английския кръстосвачъ, съ водоизмѣстване 4000 тона, скоростъ 28 мили и въоръжение: две 150 м.м. и шестъ 100 м.м. орджия, следванъ отъ четиритѣхъ хилядотонни изтрѣбители, открива стрелба.

Борбата е неравна. Водачния торпедоносецъ „С 119“ увеличава скоростта и се хвърля въ атака. Приближавайки неприятелската линия той изстрелва торпедо отъ носовата си торпедна тржба и следъ малко обслугата вижда да се издига грамаденъ стълбъ вода до челния вражески изтрѣбителъ.

Ударенъ ли е? Никой не може да каже и никой нѣма време да провѣри, защото градушка снаряди се сипва върху флотилията и я покрива съ черенъ димъ и високи пръски вода. Върху командния мостъ на „С 119“ се взривава снарядъ и раздробява всичко. Лейтенантъ Планге пада смъртно раненъ върху стълбичката. Моряцитѣ го вдигатъ и поставятъ ниско до дим-

ната тржба. Неговата свързка приклева и повдига клюмналата му глава съ башински жестъ. Единъ втори снарядъ смазва и двамата.

Кърмовото орджие на „С 119“ е повредено. Торпедоносца, съ заклинено кормило описва голѣми кръгове и стреля съ носовото орджие. Палубата е покрита съ трупове. Останалитѣ торпедоносци сж далечъ и поддържатъ стрелбата. Капитанъ-лейтенантъ Тиеле вдига сигналъ: „Маневрирай самостоятелно!“

Англичанитѣ сж предпазливи, държатъ се на разстояние и стрелятъ като по мишанки, използвайки напълно абсолютното си превъзходство въ калибъръ и скоростъ. Когато обаче единъ изтрѣбителъ минава на 300 метра отъ „С 119“, нѣмския торпедоносецъ стреля съ кърмовата си картечница и убива стоящитѣ прави на носовата му частъ англичани. Германскитѣ торпедоносци сж надупчени отъ множество гранатни попадения.

Лейтенантъ Гвилауме отива на носа за да провѣри стрелбата на единственото, останало още годно носово орджие. Въ тоя моментъ единъ снарядъ, изстрелянъ отъ кръстосвача пречупва стожера, скъсва антената на радиото, която повлича и знамето на кораба. Ржката на лейтенантъ Гвилауме е пробита и върхътъ на носа му откъснатъ; единъ кжсъ отъ снарядъ го удря въ гърдитѣ, но по чудо попада въ сребърната кутия за цигари. Гвилауме пада въ безсъзнание до орждието, но чува гласа на артилерийския подофицеръ: „пружината повредена!“ Лейтенанта напръгасили и дава заповѣдъ: „Да се смѣни съ резервната и продължи стрелбата!“ Отнасятъ го на кърмата. Въ тоя моментъ се случва единъ, макаръ и незначителенъ епизодъ, който е достатъченъ да подчертае желѣзната дисциплина на обслугитѣ отъ нѣмскитѣ кораби: Отъ носътъ на „С 119“, командирътъ лейтенантъ Винкеръ, който е раненъ и едва се държи на крака, изпраща моряка Зонтагъ на кърмата, да предаде на лейте-

нантъ Гвилауме последното заповѣдъ: „Да се смѣни съ резервната и продължи стрелбата!“

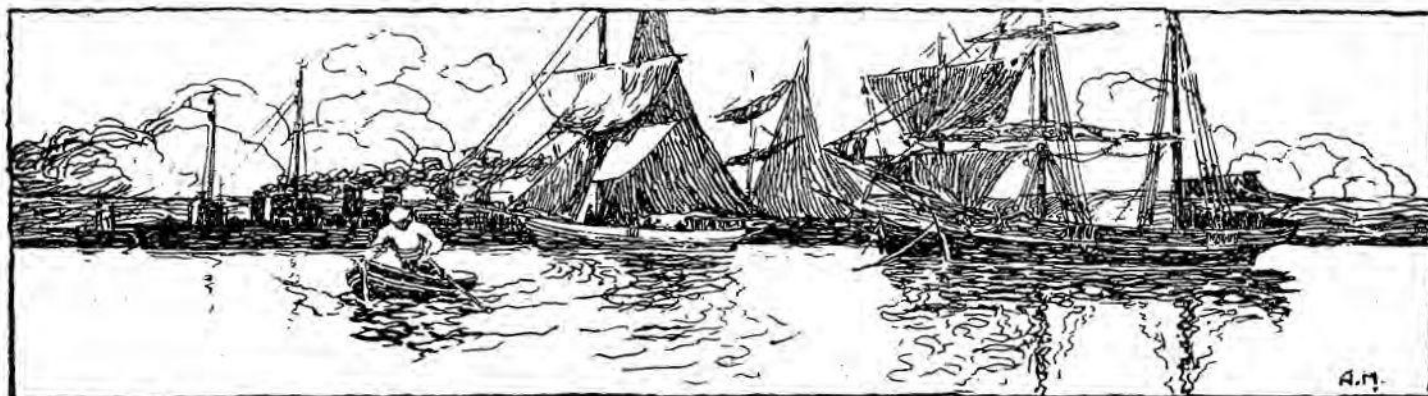
Единия кракъ на Зонтагъ е почти счупенъ отъ снарядъ, следъ себе си той остава широка кървава следа. Въпрѣки това, той още намира сили да премине кораба и се довлѣче до офицера. Тракайки съ сетни сили токоветѣ на обувката, моряка Зонтагъ застава мирно и предава заповѣдта, следъ което се сгромолясва на пода.

Заповѣдта е изпълнена. Съ замиращъ гласъ лейтенантъ Гвилауме подканя последнитѣ, останали живи на кърмата хора, да се хвърлятъ въ водата и приближатъ спуснатитѣ на вода неприятелски лодки. Корабника Краузе и кандидатъ-подофицера Зомерфелдъ оставатъ на потъващия торпедоносецъ и не се отдѣлятъ отъ ранения си началникъ. Последниятъ повтаря заповѣдта, успѣва да постави спасителна риза и се хвърли въ морето. Студената вода го разведрява и спира кръвотечението. Лодкитѣ на англичанитѣ се приближаватъ и събиратъ раненитѣ и победени германски моряци.

Отъ тоя краткъ и неравенъ бой, останали живи само трима души отъ торпедоносецъ „С 115“, единъ отъ „С 117“, двама отъ „С 118“ и двадесетъ и три отъ „С 119“. Останалитѣ, получили тежки рани, умиратъ на пжтъ за английскитѣ морски бази и получаватъ следъ нѣколко дни въ малкитѣ тробища на Харвинъ последнитѣ военни почеси.

Така завърши, почти въ кървавата зора на Свѣтовната война, седмата нѣмска флотилия торпедоносци своятъ пръвъ и последенъ набѣгъ къмъ смъртта. Обслугитѣ имъ, съ съзнанието че отиватъ на сигурна смъртъ, достойно положиха усилия за изпълнение на възложената имъ задача, като подчертахъ своята готовность да се самопожертвуватъ за величието на скъпото свое Отечество.

Преведе Ст. Славчевъ.





СЛЕДЪ ОТЛИВЪ

Китайски вѣтроходъ останалъ на сухо върху една скала следъ оттегляне водитѣ на Жълтото море.