

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЬ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЕ ИМАТЬ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.

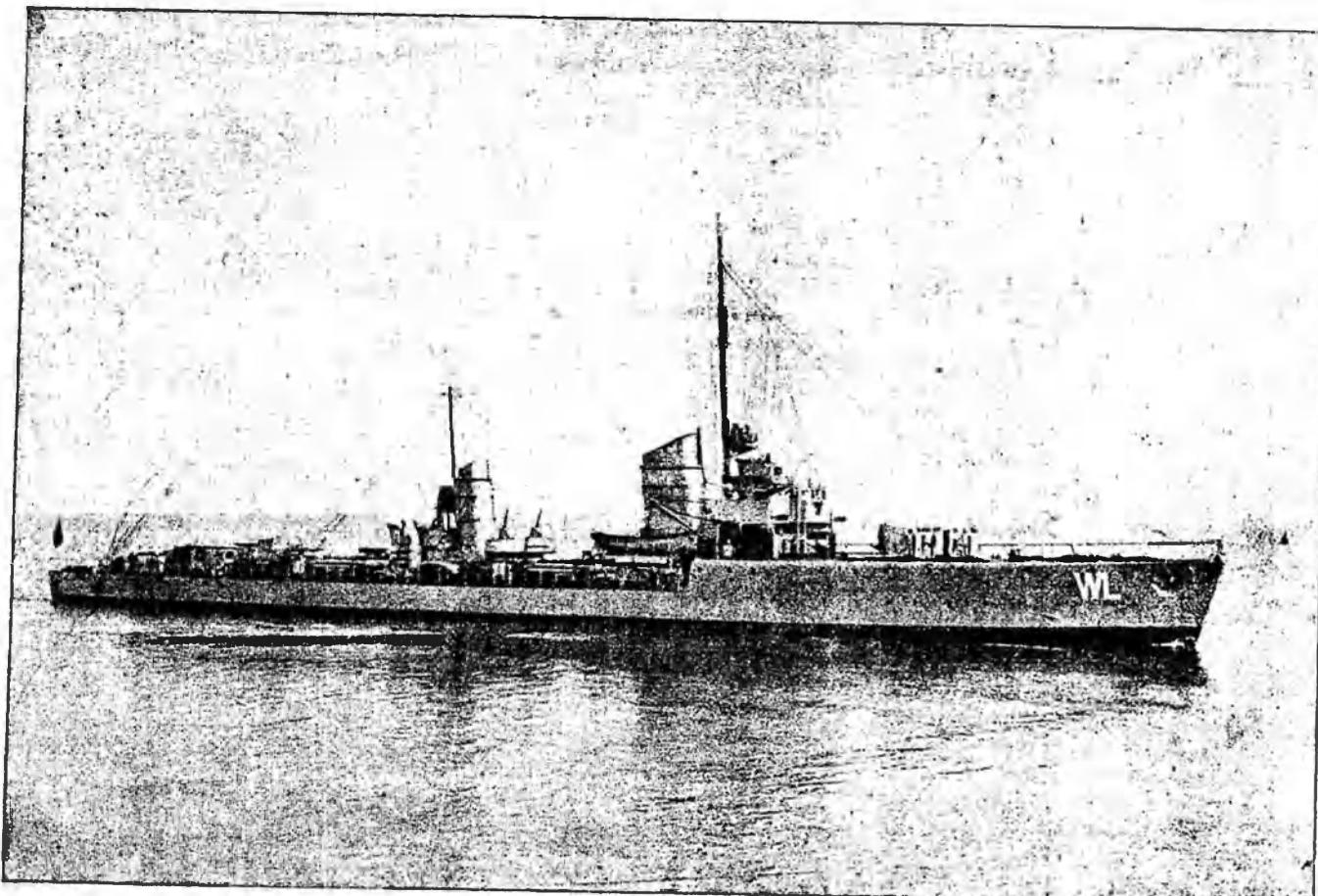


Година IV.

Варна, 15 октомври 1937 год.

Брой 75.

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



ГЕРМАНСКИЯТЪ ГОЛЪМЪ ТОРПЕДОНОСЕЦЪ „ВОЛФЪ“,

Притежава следните данни: водоизместяване 800 тона; дължина 89, ширина 8·6, газене 2·6 метра; въоръжение: 3-105 мм. оръдия, 2 картечници и 6-533 мм. торпедни тръби; скорост 34 мили (63 км.); обслужка 125 човека.

КОЛОНА ЗА ЧЕТЦИТЕ

Отъ миналия брой на вестника, редакцията откри специална колона за четците, въ която ще се поместват кратки отговори на зададени отъ тяхъ въпроси.

**На Иванъ Божковъ—София —
Относно понятията „народъ“ и
„племе“.**

Дължимъ да Ви изкажемъ нашиятъ искренни благодарности за данното добро мнение и отправениетъ отъ Васъ ласкави отзиви за двуседмичника „Морски прегледъ“, а така също и за повдигания бълпростъ относно смъсването на понятията „народъ“ и „племе“.

Върно е, че въ колонитъ на „Морски прегледъ“, най-вече въ уводните статии, често се поместватъ изрази, завършващи съ думите „българското племе“, обаче, редакцията подъ тия думи всъкога е разбирала единството на всички българи, като нация, като потекло, като нѣщо цѣло, съставено отъ всички български синове, живѣщи не само въ границите на българската земя, но и по всички краища на Свѣта.

Като имате предвидъ горното, а също и обстоятелството, че редакцията използва пomenятия изразъ, абстрактирайки се отъ строго му филологическо значение, единствено отъ желанието да подчертаса изключително единодушието и сплотеността на българската раса, упававайки се на Вашата готовност, отправяме молба за получаване съответната Ваша статия, третираща уяснението на тоя въпросъ.

На Петъръ Хр. Топузановъ — с. Кметовци, Габровско — Отъ какъвъ металъ е направена подводната частъ на бойните кораби.

Външната обшивка, както надводната, така и подводната на всички търговски и военни кораби е съградена отъ дебели листове стомана. Изключение правятъ нѣкои малки вътрюходни кораби, конструкцията на които е дървена.

Обшивката се закрепя за скелета на кораба: гръбнака, надлѣжните и напрѣчни ребра, вълнорѣза, кърмовия упоръ и пр. Стоманените листове се нареждатъ по дължината на кораба и скрепяватъ посредствомъ желязни болтове, а въ последно време чрезъ електрическо заваряване. Всъки редъ отъ обшивката се наименува поясъ.

Въ близко минало дървените кораби за по-голяма здравина сѫ били обшивани съ тънки медни листове.

КАЛЕНДАРЪ НА
„МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“

— На 4 октомври 1916 год. пръвата, първа портова рота, която била изпратена на северъ да удължи фланга на войските, действуващи североизточно отъ гр. Добричъ, съ устремъ и краткотрайно сражение съ ромънските предни линии, заела определената ѝ позиция до с. Первели, като дала само нѣколко леко ранени моряци.

— На 5 октомври произлѣзла кратка престрелка, обаче нашите моряци успѣли да се задържатъ на заетата позиция до 18 октомври.

— Една отъ важните задачи, възлагана на първия български подводникъ презъ Свѣтовната война, била да прикрива, поддръжа и охранява дѣсния флангъ на нашите войски, настѫпващи надлѣжъ по Добруджанския брѣгъ.

Руските бойни кораби съ далеко бойната си артилерия всъкога могли неочаквано да се появятъ и застрашатъ дѣсния флангъ на нашата III армия, обаче присъствието на подводникъ № 18 нито веднъжъ не позволило на голѣмите неприятелски кораби да приближатъ и действатъ върху фланга на нашите победоносни войски.

На 10 октомври 1916 г. два руски изтребители отъ вида на „Капитанъ-лейтенантъ Барановъ“ придружени отъ две моторни лодки приближили и обстреляли нашите позиции при с. Татлайджикъ (южно отъ Кюстенджа). Подводникъ № 18 също се приближилъ до вражеския кораби, и въпрѣки малката дѣлбочина, на която плавалъ и голѣмага опасност да бѫде унищоженъ отъ бързоходните и леко подвижни противникови единици, произвѣлъ торпедна атака срещу една изтребител. Последниятъ обаче, навреме открилъ следата отъ приближаващото къмъ него торпедо и чрезъ маневрирания успѣлъ да се отклони отъ гибелния торпеденъ ударъ.

По подводника билъ откритъ усиленъ артилерийски огньъ, като корабите и моторните лодки се спуснали да го гонятъ.

Благодарение самообладанието на обслужата и съобразителността на командиря, подводникъ успѣлъ да се измѣкне отъ мястото на атаката, и гурквайки се на голѣма дѣлбочина сполучилъ да се отдалечи невредимъ навѣтре въ морето.

ВЕСТИКЪТЪ Е БЕЗПЛАТЕНЪ

ПОЩА

Редакцията благодаря за следните постѣжили дарения:

1. Варненско пристанищно управление, сумата 230 лв.
2. Иванъ Бѣлчевъ, лесничей отъ село Бѣлица, сумата 30 лв.
3. Никола Георгиевъ отъ Варна, сумата, 30 лв.
4. Пъю Георгиевъ отъ Варна, сумата 20 лв.
5. Аврамъ Ароновъ отъ гр. Плевенъ, сумата, 20 лв.
6. Филио Ивановъ Лаевъ отъ село Керекъ, сумата, 20 лв.
7. Александъръ Цоловъ отъ село Гджмазово—Видински, сумата . 15 лв.
8. Дѣлчо Варадиновъ отъ с. Гджмазово—Видинско, сумата, 15 лв.
9. Михаилъ Георгиевъ отъ с. Гджмазово, сумата, 15 лв.
10. Колю Пенковъ Цоновъ отъ гр. Ловечъ, сумата, 10 лв.
11. Антонъ Цаѣтковъ отъ с. Нотоево—св. Врачско, сумата, 10 лв.
12. Тончо Хр. Коновъ отъ гр. Ловечъ, сумата, 10 лв.

(Следва)

— По липса на място въ колоната поща, редакцията нѣма възможност да напечата своевременно името на всички дарители.

— Умоляватъ се абонатите, при промѣна адресите да известяватъ своевременно редакцията, като съобщаватъ и абонаментния си номеръ.

Въ отговоръ на постѣжилите запитвания за цената на вестника и условията за получаването му, известяваме на извѣшилите желание да се абониратъ, че вестникътъ се изпраща **даромъ**, по възможност на всички, които желаятъ да го получаватъ, безъ **вноска за абонаментъ**; редакцията приема само дарения, които се отбелзватъ въ отдѣла **Поща**.

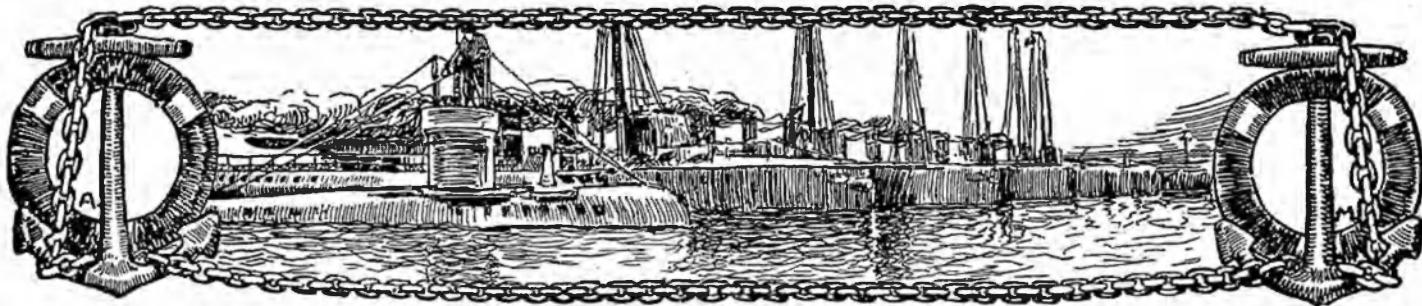
Всички писма, снимки, помощи да се изпращатъ на адресъ

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ—ВАРНА.

— Известява се на заинтересованите, че всички излѣзли до сега броеве на „Морски Прегледъ“ сѫ изчерпани. Редакцията съжалява, че не може да удовлетвори молбите имъ.

— Известяватъ се сътрудниците да съобщаватъ автора и източника на преводните статии. Безъ тия данни статиите се считатъ нередовни и нѣма да бѫдатъ помѣствани въ вестника.

— Въ отговоръ на запитванията, съобщаваме, волнитѣ пожертвувания за вестника да се изпращатъ по пощата съ пощенски записъ или въ гербови и пощенски марки.



ВЪЗШЕСТВИЕТО

Когато историцът ще разгръща кървавите скрижали на последните тридесет години, изминати от българския народъ, той несъмнено ще намъри, че вътъх тръбва да се отбележи съ нужната сериозност, две събития: едното—обявяване Независимостта на България, като начало на формиране самостоятелността на българската държава, и второто—Възществието на престола на НЕГОВО ВЕЛИЧЕСТВО ЦАРЬ БОРИСЪ III.

Възществието на престола на НЕГОВО ВЕЛИЧЕСТВО ЦАРЬ БОРИСЪ III е историческо дъло съ което се поставиха здрави основи за развитие на народъ и държава.

На този ден преди 19 години, при тежка и мрачна неволя за народа ни, на престола на българският царе

дойде нашия любимъ и желанъ отъ всички ЦАРЬ БОРИСЪ III, който съ любовъ и смелостъ, застана на чело на своя народъ и го поведе къмъ миръ и здравяване. Съ своята отзивчива душа и държавническа мъдростъ, той успе да спре народното разложение и тласне въ новъ пътъ развитието на народа и държавата.

Това е нова епоха отъ развитието на българската държава за да се поставятъ гранитни основи върху които ще продължава народностния строежъ презъ въковетъ на живота.

И днесъ, следъ 19 години отъ тогава—3 октомври 1918 г., ние можемъ да се поздравимъ. Благодарение на уморнитъ грижи на ДЪРЖАВНИЯ ГЛАВА България се радва на вътрешенъ миръ, а зна-

чението и вънъ расте ежедневно. Тя отново стъпи на свойте нозе и съ право се стреми да заеме мястото, кое то и подобава.

Съ вътра въ мъдростта на своя държавенъ глава и преизпълнени съ чувство на въчна признателност къмъ ВСЕВИШНИЯ и съ молебствия да дарува здраве и мъдростъ на любимия на всички ни НЕГОВО ВЕЛИЧЕСТВО—ЦАРЬ БОРИСЪ III нека въ деня на Неговото Възществие на престола на българският царе се проникнемъ отъ сериозността на времето, за да застанемъ като гранитна скала задъ Него—така, както въ близкото и далечно минало, когато свиреха бойните тръби, подъ чийто победни пъсни се изградиха бесмъртните епопеи на българския народъ.

МОРСКА МИСИЯ

ФЛОТЪ ИЛИ АВИАЦИЯ?

Въ миналия брой на „Морски прегледъ“, въ статията съ надсловъ „Флотъ и авиация“, се отбелязаха бѣгло изпитанията, които флотът на С. А. С. Държави бѣ предприелъ презъ 1922 г., за да установи разрушителното действие и възможности на самолетните бомби върху линейния корабъ. Настоящата статия обхваща по-подробно тия изпитания, като използва данните за тѣхъ, тъй както сѫ помѣстени въ руското списание „Морской сборникъ“ кн. 1 отъ т. г. а именно:

Произведените опити съ линейния корабъ — цель „Ню-Джерси“: На последния, заложенъ въ постройка презъ 1901 год., не били предприети никакви особени мѣрки въ свръзка съ опитите; водонепроницаемите врати не били поправени. Извършени били всичко четири атаки, въ резултатъ на които се получили следните постижения:

Първа атака. Хвърлени били 20 бомби по 270 кгр., отъ които 15 улучили и се взривали въ целята. Корабътъ получилъ незначителни повреди, обаче, подводната му част останала невредима.

Втора атака. Хвърлени били 10 бомби по 910 кгр. Въ целята нѣмало нито едно попадение, освенъ нѣколко много близки удари. Отъ взрива на една бомба съвсемъ близко до кораба, последниятъ получилъ едва следъ 2 часа страниченъ наклонъ отъ 5°.

Трета атака. Хвърлени били 7 бомби по 910 кгр., които паднали подъ носа; корабътъ не получилъ никакви повреди.

Четвърта атака. Хвърлени били 3 бомби по 910 кгр.; едната паднала 30 м. отъ кораба; другата — въ него, или съвсемъ близко до борта му; а третата не се взривала: корабътъ потъналъ следъ 5 минути.

Опитътъ съ линеенъ корабъ „Виржиния“, еднотипенъ съ „Ню-Джерси“:

Първа атака Хвърлени били 14 бомби по 500 кгр., отъ които 10 попаднали въ целята и произвели значителни разрушения, (повидимому близки попадения на разни разстояния, главно на дѣсния бортъ). Корабътъ получилъ страниченъ наклонъ отъ 10° и потъналъ следъ 10 минути.

Съ германския линеенъ корабъ „Остфрисландъ“, постройка 1911 г.:

Корпусътъ билъ повреденъ още преди започването на опитите, ималъ

страниченъ наклонъ отъ 2° и газене 100 см. по-голѣмо отъ нормалното. Бомбардировката продължавала два дена. Въ първиятъ день били хвърлени 69 бомби съ тежестъ по 105—910 кгр., отъ които 13 попаднали въ целята. Корабътъ получилъ слаби повреди, страничниятъ наклонъ се увеличилъ незначително, а газенето само съ 10 см. Получените пробойни не били поправени.

На другия денъ били хвърлени 11 бомби по 450 кгр. Три се взривали въ целята, обаче не причинили повреди застрашаващи плавкостта и съпротивителната сила на кораба; Появila се течь на вода, която въ продължение на 4 часа увеличила газенето на кораба на носа съ 90, а на кърмата — съ 30 см. Следъ 4 часа били хвърлени също 6 бомби по 910 кгр. Не се получило ни едно попадение, но имало три близки, отъ които едно съвсемъ близко до борта. Корабътъ потъналъ въ продължение на 10 минути.

Като се има предвидъ, че самолетите не били обстреляни, резултатътъ би билъ съвсемъ другъ, ако кораба имаше обслуга, която, разбира се, би предприела борба съ навлизащата вода.

По-късно, за изясняване действието на подводните взривове, били предприети серия опити съ недовършения линеенъ корабъ „Вашингтонъ“. На последния били взривани въ непосредствена близостъ до борта и на най-действителна дълбочина, 3 бомби по 910 и 2 по 180 кгр.

Следъ като корабътъ билъ огледанъ, установило се, че той получилъ страниченъ наклонъ отъ 5°, а главните напрѣчни прегради и скрепления останали неповредени. Ако личниятъ съставъ е билъ на кораба, той би могълъ успѣшно да се бори срещу пробойните, дори безъ да употреби водоотливни срѣдства, да изравни страничния наклонъ и запази боеспособността на кораба. Сътресенията на въздуха при взривовете не могли даже да изгасятъ восъчните свещи, поставени за опитъ на палубата въ краищата на кораба.

Подхвърлениятъ на тия петъ взрива корабъ, останалъ да плава още 4 дена, като при това издържалъ тридневна силна буря, безъ каквито и да било поправки и изхвърляне нахлуващата въ вътрешността му вода. Най-подиръ той билъ потопенъ чрезъ артилерийски огънь отъ 14

попадения на 356 мм. снаряди.

Английското адмиралтейство сѫщо така произвело въ широки размѣри опити съ бомбени взривове (надводни и подводни). Тия опити показали, че бомбените взривове произвеждатъ незначителни повреди на надводната корабна частъ.

Позволяваме си да дадемъ нѣкои пояснения за корабите, върху които сѫ направени гореозначените опити.

Двата кораба отъ типа „Ню-Джерси“ сѫ стари съ водоизмѣстване по 16,300 тона, спуснати на вода въ 1904 год. и сѫ били най-голѣмите кораби, като сѫ съставлявали главните сили на бойния флотъ презъ времето на Руско-Японската война въ 1904—5 г. Тия кораби презъ Съѣтъвната война се употребяваха за съвсемъ второстепени задачи. Тѣхната конструкция, вътрешно разпределение, бронировка и въоръжение — не позволяваха да се взематъ въ линията на главните сили. Въ боя при Скагеракъ 1916 г. германците си позволили да взематъ нѣколко кораба и отъ тоя типъ, но следъ боя ги извадили веднага изъ строя, защото въ Скагеракското сражение корабътъ „Помернъ“ (Померания) отъ тия типъ, билъ потопенъ само отъ удара на едно торпедо и то толкова бѣзо, че отъ обслугата му, състояща се отъ 750 човѣка успѣли да се спасятъ само 12 души. При това, до торпедния ударъ, корабътъ не получилъ никакви повреди, защото не взель почти никакво участие въ боя.

Корабътъ „Остфрисландъ“ — 23,000 тона, спуснатъ на вода въ 1909 г. бѣше почти съвремененъ за началото на Съѣтъвната война, но по тонажъ и въоръжение — доста назадъ отъ другите подобни нему въ английския флотъ. Въ 1918 г. бѣ предаденъ на англичаните, заедно съ цѣлия германски флотъ, а следъ това, при подѣлбата, се падна на американците. Както и по-горе се спомена, вследствие нѣколко годишното неподдържане, много части отъ подводната му обшивка били изхабени и пропускали вода, така щото, къмъ времето на опитите корабътъ ималъ толкова вода въ себе си, (около 5,000 тона), че притежава газене 1 м. по-голѣмо отъ нормалното, което обстоятелство понижило значително неговата съпротивителна мощъ, плавкостъ и устойчивостъ срещу действието на бомбите и нахлуващата вода.

Линейниятъ корабъ „Вашингтон“ съ 33,000 тона водоизмѣстване, е заложенъ въ постройка въ началото на 1918 г. Този корабъ по съвършенство и като типъ надхвърля линейния корабъ „Остфрисландъ“ вече съ цѣла епоха—опита отъ тритѣ години на Голѣмата война. Като така, неговата съпротивителна мощь би следвало да се смѣта много по-висока и фактитѣ го потвърждаватъ, макаръ, че при опититѣ корабътъ билъ съ недовършена постройка.

Огъ резултатитѣ на приведенитѣ по-горе опити се вижда ясно, че линейниятъ корабъ отъ типа на построениитѣ въ края на Голѣмата война, притежава действително повишена конструктивна защита.

Вѣрно е, че въ последвалия 15 годишенъ периодъ, авиацията се усъвършенствува твърде много, но нека не изпускаме изъ видъ и фактътъ, че и линейниятъ корабъ получи сѫщо така много нови усъвършенстваия чрезъ по правилно разпределение на палубната и бортовата броня, съответна система во-

донепроницаеми прегради, нови противовъздушни артилерийски срѣдства и корабна авиация — срѣдства, каквито корабитѣ въ последната война имаха въ твърде ограничени размѣри.

Разглеждайки резултатитѣ отъ горепосоченитѣ въздушни атаки, произведени срещу кораби съ доста пострадала конструктивна съпротива, неподвижни (като цели), безъ обслуга, която би могла да вземе мярки за борба срещу нахлуващата вода, безъ противодействие срещу атакуващите самолети и вземайки подъ съображение количеството на хвърленитѣ при тая спокойна обстановка бомби, се добива ясното заключение, че съ появяването на въздушните сили и тѣхното усъвършенстване, линейниятъ корабъ още не е отживѣлъ своя вѣкъ и че авиацията въ морската война ще се обособи като единъ родъ спомагателно за военния флотъ оръжие, способно да изпълни много, но не всички, задачи.

Изказванитѣ очаквания, че съ появата на авиацията, военниятъ флотъ,

и по специално линейниятъ корабъ, ще бѫде измѣстенъ и ще бѫде вече излишенъ, не се оправдаха, тъй както не се оправдаха навремето тия очаквания при появата на торпедоносца съ торпедото, а въ последствие и на подводника съ своето мощното срѣдство за борба—усъвършенстваното торпедо.

Въ началото на свое то появяване всѣко ново оръжие поражда изказването на редица мисли за пресилени очаквания, но времето окасря и оглежда тия очаквания, докато се дойде до положението, новото оръжие за борбѣ да намѣри точното си място въ редицата на другите оръжия.

А на поставения въ заглавието на настоящата статия въпросъ „флотъ или авиация“? най-правилниятъ отговоръ е „и флотъ и авиация“, споредъ обективно преценениетѣ нужди на времето, безъ да се влагатъ увлѣчения, рожба на професионаленъ егоизъмъ.

Д. Дудевъ.

РѢЧНИ ДЕСАНТИ.

При водене военнитѣ действия около рѣкитѣ наложително е понѣкога да се извѣрши десантъ съ назначение: Нанасяне фланговъ ударъ на претърпеника; Действия въ тила на вражеските войски и произвеждане набѣзи въ вѫтрешността на неприятелската територия.

Рѣчнитѣ десанти въ основата си подхождатъ на морскитѣ, но иматъ нѣкои особенности произтичащи изключително отъ условията и обстановката въ рѣкитѣ.

При рѣчнитѣ условия, подхождането на десанта и стоварването на войскитѣ е въ много слаба зависимост отъ състоянието на времето, тъй като въ рѣкитѣ липсватъ голѣмитѣ вълнения, както въ морето. Затова, превозането на десантните войски ще се извѣрши не съ специални превозни кораби, а съ рѣчни боеви еденици, плоскодѣнни шлеппове, които ще служатъ и за стоварване десанта на брѣга. Това твърде много облекчава стоварването на десанта, което може всѣкою да бѫде извѣршено непосрѣд-

ствено на пристанишната стена или брѣга чрезъ прехвърлянето на множество дѣрвени стѣлби.

При подхождане на десанта, корабитѣ не сѫ подхвърляни на опасност отъ атакитѣ на подводници които не могатъ да действуватъ въ рѣкитѣ.

Едничкиятъ недостатъкъ на рѣчнитѣ десанти е липсата на възможността за скритото движение на корабитѣ, тъй като по рѣкитѣ то се извѣршива само по опредѣлено направление, а не както десанта въ открыто, при които се използва предимно принципа на изненадата и внезапнитѣ действия на море.

Стоварването на десанта при рѣчнитѣ условия е много просто: плоскодѣнните рѣчни кораби могатъ да се долепятъ плътно до брѣга и следователно, за стоварването не ще има нужда отъ прехвърляне на тежести и войски чрезъ десантни лодки. Обикновено корабитѣ приближаватъ, се долепятъ до самия брѣгъ и поставятъ своите стѣлби, по които десантните войски слизатъ,

стоварватъ тежести и оръдия.

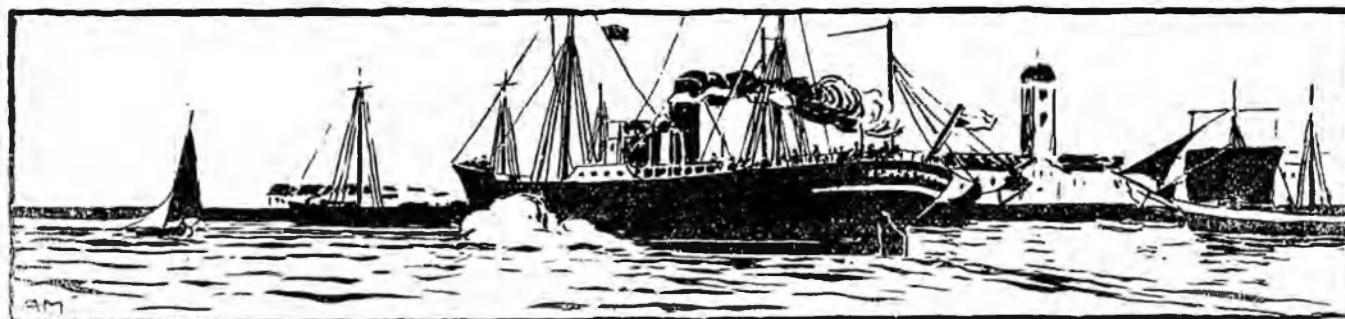
За поддържането на рѣчните десанти при стоварването и съпровождането имъ презъ похода, тъй както и въ морскитѣ десанти се предава отрядъ корабна поддръжка, състояща се отъ рѣчни монитори, кононерки, въоружени кораби и бронирани котери.

За запазване на десанта отъ нападението на неприятелските рѣчни сили предъ десанта се движатъ корабно прикритие, което при стоварване на десанта го обезпечава отъ опасното направление.

Организацията на товаренето, придвижването и стоварването на десанта е сѫщо както и при морските десанти.

Рѣчниятъ десантъ се извѣршива по предварително добре съставенъ планъ. И тукъ частитѣ се товарятъ така, че при слизане на брѣга да могатъ веднага да се разврнатъ и влѣзатъ въ бой, т. е. по цѣли тактически единици.

Ив. Ивановъ.





ВЕНЕРНА МОРСКА ИСТОРИЯ

ЗАГРАДАТА ПРЕДЪ ТАТЛАДЖИКЪ.

Бъше октомври. Най-усилено се подготвяше отъ нашите победоносни войски атаката на неприятелската линия Кубадинъ — Топра-Хисаръ. Но, както ромънците така и руснаките също действуваха. Часть отъ руския флотъ по това време се намираше въ пристанището на Кюстенджа, често кръстосващо край Доброджанския брягъ и постоянно беспокоише и обстреляше нашето дългото крило. Руски изстрѣбители постоянно сновѣха около носъ Калиакра предъ Варненския заливъ, достигаха дори и до носъ Емона.

Главното командване бъше затруднено въ намиране начина, за да се обезпечи нашето дългото крило отъ къмъ морето. За целта ние не приижавахме достатъчно силенъ флотъ, освенъ нѣколкото торпедоносци съ малъкъ тонажъ, които въ никакъвъ случай не можеха да се покажатъ денемъ предъ такъвъ силенъ неприятель, какъвто бъде рускиятъ флотъ, но упоритостта и настойчивостта на българина съ всевъзможни. На 17 октомври, само два дни преди опредѣлената за атака дата въ прохладната сутринь, неочаквано пристигнаха на военното пристанище цѣлъ възводъ дърводѣлци. Наредили своите всевъзможни съчиващи бѣзо, подобно на работливи мравки пълзнаха по палубите на торпедоносците.

— Това пъкъ какво ли означава? се питаха моряците. Скоро обаче се поясни причината на това ранно посещение.

Дърводѣлците имаха заповѣдъ само за единъ день да поставятъ по дветѣ страни, върху горната палуба на торпедоносците тѣснолинейка, като за целта пригодятъ дървени подложки споредъ мястото и наклона.

Въпрѣки краткото време и трудната задача, тѣ енергично започнаха своята работа.

За обслужуга бъше ясно, че ще товарятъ заградни мини, които ще се хвърлятъ нѣкъде, но кѫде и кога, това никой не знаеше.

Привечеръ дърводѣлците още не бѣха приключили своята работа, когато единъ локомотивъ дотласка на кея предъ торпедоносците вагонъ пъленъ съ мини за заграждане новъ образецъ.

Следъ усилена работа презъ нощта, на следния денъ дърводѣлци-

тѣ завършиха своята задача. Започна се бѣрзото товарене на мините.

На смръчаване на торпедоносците всичко бѣ готово за походъ и въ пълна боева готовностъ: заградните мини бѣха заредени, готови за спуштане, торпедните тръби готови за атака, ордията провѣрени и стъкмени за действие, а моряците съна щрекъ, защото не се знае въ тъмната нощ какво може да се случи и какъвъ противникъ ще срещнемъ. Та нали въ тъмнината на подобна непрогледна нощ изненадахме турците презъ Балканската война, атакувахме и сразихме „Хамидие“!

Точно въ 21 часа на 18 октомври 1916 г. торпедоносците „Строги“, „Смѣли“, „Дръзки“ и „Летящи“ напълно затъмнени, бавно се отдѣлиха отъ кея, безшумно излѣзоха отъ пристанището и се насочиха къмъ носъ Калиакра. Къмъ полунощта минахме близо край носа и забелязахме въ тъмнината силуета на фара Калиакра, който сега не свѣтѣше и не ни направляваше въ нашийтъ опасенъ путь.

Отъ тукъ на северъ опасността за нашите малки торпедоносци значително се увеличаваше защото всички могъха да се появятъ руски бойни кораби, а подобна среща е съвсемъ нежелателна. Ето защо, всички дежурни и свободните отъ нарядъ моряци най- внимателно се взираха въ тъмнината и съобщаваха веднага за всичко забелязано.

Всички бѣха на щрекъ и схващаха сериозността на положението, затова удвояваха своите усилия и готовностъ за действие.

Торпедоносците се движатъ съ възможната най-голяма скоростъ, защото целта е далечъ, а путьтъ дълъгъ, и тръбва да се върнатъ обратно, преди разсъмване, иначе ще бѫдатъ открити и назначението на мината заграда ще се бѫде вече безпредметно.

Малкиятъ корабчета, следващи пълното единъ задъ другъ водаческия торпедоносецъ, като таинствени призраци се пълзгаха по глад-

ката и тъмна водна ширъ на морето и смѣлъ се насочваха къмъ целта, която бѣ въ подробните известни само на командирите.

Следъ известно време минаваме фара „Шабла“ низините около Дурънъ-Кулакъ, а курсътъ ни сочи право за Кюстенджа. Нима ще отидемъ и хвърлимъ заградни мини тъкмо подъ носа на русите? Но ако ни откриятъ? Изгубени сме; отидоха всички торпедоносци, защото възможността за връщане невредими обратно въ тихото пристанище на нашата база бѣше изключена.

**

Полунощъ минава. Торпедоносците се отклонятъ отъ своя курсъ въ лѣво, къмъ брѣга. Пълзятъ вече бавно, като чели дебнатъ въ тъмнината. Изведнажъ отъ брѣга свѣтла едва видимо фенерче, знакъ че сме на самата боева линия. Корабите забелязватъ сигнала, минаватъ отъ строй върволица въ строй стъпалата и всички едновременно започватъ хвърлянето на своите мини, като въ вследствие създадоха твърде много грижи, безпокойства и усилия на неприятеля за почистването имъ.

Поставянето на минната заграда трая кратко време, точно по дадения планъ, следъ което корабите поеха обратния путь за Варна.

Сега вече обслужгите си отдъхватъ защото задачата е изпълнена успѣшно.

На душите ни е по-леко, а също и на самите кораби, защото мините съ хвърлени и половината отъ въглищата изгорени.

Движимъ се радостни съ повишено самочувство и съзнание за изпълненъ дългъ.

Първите слънчеви лъчи ни посрещатъ въ началото на Варненския заливъ, а усилениятъ тънтекъ на ордията, който свежия утрененъ вѣтрецъ отъ равнината на Добруджа донася, известява, че атаката е започнала по цѣлата боева линия.

Така презъ нощта на 18 срещу 19 октомври, четирирѣхъ наши малки торпедоносци изпълниха единъ наистина смѣлъ подвигъ, като поставиха минна заграда предъ Татладжикъ, въ района, кѫдето руските кораби често кръстосваха и безпокояха дългото крило на нашата побѣдоносна трета армия.

Ст. Смоковъ





МОРСКИ ВЕСТИ

ХУДОЖЕСТВЕНАТА МОРСКА ИЗЛОЖБА НА ТИХОМИРЪ РАДИНОВЪ.

Въ голѣмия салонъ на „КООП“ въ София отъ 3 т. м. се откри художествената изложба на младия художникъ Тихомиръ Радиновъ, въ която талантливиятъ младежъ излага 54 платна, изобразяващи само морето, нашето родно Черно море. Съ постиженията си художникътъ смѣло може да се счита за маринистъ, до-сроенъ последователъ на известния нашъ художникъ маринистъ Александъръ Мутафовъ. Тая изложба по-скоро бихме могли да наречемъ **поема на морето**, защото отъ първата, та до 54-та картини младиятъ художникъ ни разкрива чара на морското огледало, върху което се преливатъ синьо-розовитъ ивици, въ зелено-морави мантии на огненото утро или на тихия розовъ залѣзъ. А понѣкога, съ открыто сърдце надниква въ гладкитѣ му води синьото небе, което иска да достигне тайнственитѣ му дѣлбочини.

Следъ сладкия сънъ на нашето море, художникътъ го следва презъ цѣлиятъ му пътъ на живота и ни го представя въ бурнитъ часове сърдито, немирно до разкъсването на гиздавиятъ му гребенъ, който прилича, както го нарича народътъ — на „зайчета“. А срещне ли по пътя си твърдостта на самотнитѣ скали, морето пресича пътъ на бѣгащите вълни и тѣхнитѣ безбройни капки се очертаватъ на художественото платно. По-нататъкъ зрителътъ отстъпва предъ капризната вълна, дръзка да се покачи на брѣга, като остава разпиляна по ситния пѣстъкъ.

Отначало и до край една динамика люлѣе стената, на която сѫ окачени платната на Тихомиръ Радинова, оцвѣтени съ много багри, съ много вкусъ и съ вѣрна линия на формата. Ясно е, че съ тая първа изложба художникътъ очертава своя избранъ художественъ пътъ, познатъ още отъ детството и юношеството му, отъ когато е поставялъ на сравнение творчеството на четката си съ образа на морето.

Съ тая изложба младиятъ маринистъ ни вдѣхва гордостъ съ достоинство на талантливия художникъ, който може да принесе цѣлото наше Черно море върху стената на

една художествена галерия въ неговата сѫщинска вълшебна и трудно узнаваема природа.

Не ще посочиме, както обикновено се прави, по-хубавитъ картини на художника, защото всички изложени творби притежаватъ достатъчно съдѣржание, съобразно съ изискванията на художественото творчество.

Като се има предвидъ, че художниците въ нашата страна, които рисуватъ необятното море съ неговите многобройни живописни картини, освенъ знаменитиятъ Александъръ Мутафовъ, сѫ твърде малко, може де се надяваме, че младиятъ художникъ Тихомиръ Радиновъ, роденъ и израстналъ край брѣговете на Черно море ще бѣде достоенъ замѣстникъ на нашия маринистъ и ще има успехъ и добро бѫдеще.

А. Друмевъ



Скалите при „Св. Константина“.

— За обучението на морските кадети, предназначени за офицери на корабите отъ търговския флотъ на Германия, въ последно време се използватъ множество вѣtroходи.

Голѣмото нѣмско параходно дружество „Нордойче-ллойдъ“ за увеличение своя офицерски съставъ притежава четиристожерния вѣtroходъ „Комадоре Ионсенъ“, а дружеството „Хамбургъ—Америка“ за сѫщата целъ въ последно време е купило за 17,000 лири ст. (8,500,000 лева) финландския вѣtroходъ „Л’Авенгъ“, имашъ водоизмѣстване 2754 бр. р. тона.

Последниятъ чрезъ съответните поправки ще бѣде пригоденъ за учебенъ корабъ и ще притежава съоръжения и удобства за обучението на 80 морски кадети.

КНИЖНИНА.

Излѣзла е отъ печать книгата „Скагеракъ“ отъ Лейтенантъ Валентинъ Паспалеевъ. Автора известенъ съ своята книга „Корсари“ въ лекъ и увлѣкителъ стиль списва най-голѣмото морско сражение—боятъ при Скагеракъ състоялъ се на 31 май срещу 1 юни 1916 год. между флотите на дветѣ морски съперници Англия и Германия.

Книги отъ подобно естество у насъ, отъ наши автори, сѫ голѣма рѣдкостъ, затова тѣ сѫ твърде ценни. Авторътъ не само разказва начина по който е протекъл боя, спазвайки строго историческата истината, но съ вещества, описва твърде интересни сцени и епизоди отъ исполинското сражение.

Четейки книгата човѣкъ неусетно се пренася на командния мостъ при английския главнокомандуващъ, или на ржководното място на командуващъ германския флотъ, като мислено съпроводжа бѣрзия ходъ и смѣлата дейност на нѣкой линеенъ корабъ, лекъ кръстосвачъ или торпедоносецъ, кѫдето се разкриватъ многобройните драматически моменти отъ боя.

Книгата е ценна, крайно интересна и достѣжна, както за всѣки воененъ, така и за всѣки гражданинъ.

Въ тая си дейност авторътъ, не щадейки сили и срѣдства за пропагандиране морската идея въ нашата страна е жаръкъ радѣтель въ това отношение, и за тая си благородна инициатива заслужава да бѣде подкрепенъ широко и безрезервно. Пуснатата въ продажба книга „Скагеракъ“ като ценно и полезно четиво трѣбва да я има всѣки бѣлгаринъ.

В. Пѣевъ

Презъ септември е излѣзалъ първиятъ брой отъ новото месечно популярно списание „Бѣлгарски металистъ“, редактирано отъ преподавателя на Варненската Т. И. Камара, Ив. В. Стоенчевъ.

Списанието третира въпроси изъ областта на техниката, като излага както теоритически новости, така и практически опити относно обработването на различните метали въ нашата страна.

СВЕДЕНИЯ ЗА ЧУЖДИТЕ ФЛОТИ.

ИТАЛИЯ.

На 25 юли въ Триестъ билъ спуснатъ на вода линейниятъ корабъ „Витарио Венето“, който, до колкото е известно притежава следните данни: водоизмѣстване 35,000 тона, дължина 236'5, ширина 32'4 и газене 9'4 метра; мощност на машините 150,000 конски сили; скорост 30 мили (56 км.). Новиятъ корабъ ще биде въоръженъ съ силна, 381 мм. артилерия.

Въ близко време ще биде спуснатъ на вода неговия близнакъ — „Литорио“, който се намира въ постройка въ корабостроителницата на Генуа. Двата линейни кораба ще бѫдатъ окончателно завършени и ще влѣзатъ въ строя въ края на 1938 год., като съставятъ новата дивизия линейни кораби, къмъ която по настоящемъ принадлежатъ модернизирани линейни кораби „Контиди-Кавуръ“ и „Юлий Цезаръ“.

Съ това италианскиятъ флотъ въ началото на 1939 год. ще превъзхожда по сила французкия, който едва презъ сѫщата година ще има въ своя съставъ новиятъ корабъ „Страсбургъ“, еднотипенъ на „Дюнкеркъ“.

Така сѫщо и линейните кораби „Дуилио“ и „Андрея Дория“ се основно преустрояватъ и следъ завършването си ще надвишаватъ съ свое то ново и усъвършенствувано артилерийско въоръжение французските кораби отъ вида на „Бретанъ“, които по настоящемъ се преустрояватъ.

— Броятъ на италианските подводници, намиращи се въ строя и въ постройка възлиза на 88.

— Освенъ упорните пунктове въ Триполи и Тобрукъ, морското командване предвижда устройването на нова база въ Либия, която ще притежава голъмо военно значение. Така сѫщо ще бѫдатъ създадени упорни бази за италианския флотъ въ Източна Африка; Асдобъ (Еритрея) и Могадисчио (Сомалия), за преустрояването и съоръжението на които до сега сѫ разходвани грамадни срѣдства.

— Състояйтъ се презъ първата половина на настоящата година голъми морски маневри сѫ имали за задача да се установи възможността за преграждане Средиземно море въ най-тѣсната частъ, като съ това се откажнатъ и се умаловажи значението на Суеския каналъ и Гибралтаръ.

Главните действия сѫ произлѣзли около островъ Пантелерия, който заема голъмо стратегическо място и е отдалеченъ на 60 мили отъ островъ Сицилия и на 40 отъ северния Африкански брѣгъ.

Съгласно плана на маневрите, тѣснините северно и южно отъ острова били обявени за преградени съ заградни мини, като близко до Пантелерия били оставени проходи за минаване на корабите.

Проходите били охранявани отъ достатъченъ брой подводници. Триполи и Тобрукъ били използвани като упорни пунктове и снабдителни бази.

Маневрите били завършени въ Неаполския заливъ на 7 юни въ присъствието на германския генералъ-фелдмаршъл Фонъ Бломбергъ. Въ устроения по тоя случай морски парадъ взели участие 131 кораба, между които и 72 подводника.

Съгласно новата морска програма на Италия, създадена следъ победата надъ Абисиния, предвижда се въ скоро време разширенето на търговското корабоплаване къмъ Далечния Изтокъ.

По настоящемъ корабоплавателната линия за далечните източни страни се обслужва главно отъ търговските кораби на Англия, Германия, Япония и Италия.

Германия поднови съобщението съ Далечния Изтокъ презъ 1935 год. съ три нови, притежаващи за двигатели турбо-електрическо устройство кораби, които преминаватъ разстоянието за 23 денонощия.

Англия наскоро пустна въ движение нови бѣрзи кораби отъ вида на „Sthratmore“, които пристигатъ въ Шанхай за 24 денонощия. Япония не притежава бѣрзи кораби обслугващи това съобщение.

Италия, която чрезъ Лойдъ Тристино поддържа пътническото и товаропревозно съобщение съ Далечния Изтокъ, скоро ще бѫдатъ разположение на превъзходство, защото има въ усилена постройка много-бройни бѣрзи и економични търговски кораби, които ще оживятъ значително корабоплаването и ще осигурятъ първенството на Римската империя.

Цв. Поповъ.

АНГЛИЯ.

Зачеркнати сѫ отъ списъците на флота поради продължителна служба и ще бѫдатъ разоръжени следните кораби: 3 флотиловодача отъ вида на „Abdiel“ построени презъ 1917—20 год. Притежаващи водоизмѣстване 1700 тона, скорост 36 мили, въоръжение: 3—102 мм. оръдия и 6—533 торпедни тръби; 28 изтрѣбители, построени презъ 1917—18 год., а така сѫщо и подводникъ „X 1“, спуснатъ на вода презъ 1923 год.

Тоя подводникъ, построенъ съоб-

разно опитъ и постиженията на нѣмските подводници презъ Световната война е трѣбвало да послужи за образецъ на редица подобни подводници, обаче презъ пробните си плавания и продължителната си служба не е показалъ очакваните резултати и постижения.

Притежава водоизмѣстване въ надводно състояние 2425, а въ подводно 3600 тона; развива надводна скорост 19'5, а подводна 9 мили; има необикновено за подводниците отъ сѫщия типъ въоръжение, състоящо се отъ 4—132 мм. оръдия поставени по две въ артилерийски кули и 6—533 торпедни тръби.

Въ корабостроителницата John Brown въ Clyde на северозападния брѣгъ на Англия се намиратъ по настоящемъ въ постройка следните бойни кораби: 1 линеенъ корабъ — „Anthon“ — 3500 тона, 2 изтрѣбителя: „Jackal“ и „Kashmir“ по 1650 т.

Въ сѫщата корабостроителница сѫ били построени следните английски кораби: „Barham“, „Hood“ и „Repulse“, 4 кръстосвача, 23 изтрѣбителя, а сѫщо и голъмиятъ презокеански пътнически корабъ „Кралица Мери“ и неговиятъ близнакъ „№ 553“.

Рашеевъ.

ЯПОНИЯ.

Намиращите се въ основно преустройство б линейни кораби: „Мутзу“, „Нагато“, „Хиуга“, „Изе“, „Имаширо“ и „Фузо“ сѫ окончателно завършени и започнали своята служба.

Преустройството обхваща подобрене на машинните съоръжения, усилване на противосамолетната артилерия, увеличение далекобойността на артилерията, подобрене срѣдствата за управление артилерийския огънь, усилване подводната бронева защита и пр. Линейниятъ корабъ „Мутзу“ на пробните плавания развила скорость 26 мили.

„Мутзу“ и „Нагато“ иматъ водоизмѣстване по 34,500 тона; въоръжени сѫ съ 8—406 мм., 20—140 мм., 8—127 мм. оръдия и 8—533 торпедни тръби. Притежаватъ 4 винта и се обслужватъ отъ 1340 души. Разполагатъ съ 3 водосамолета.

Останалите четири притежаватъ водоизмѣстване по 31,750 тона и въоръжение: 12—356 мм., 18—140 мм., 8—127 мм. оръдия; 4—533 торпедни тръби и 3 водосамолета. — Новиятъ изтрѣбителъ „Каванаце“ е влѣзълъ въ строя, притежава следните данни: водоизмѣстване 1368 тона, скорост 34 мили и въоръжение: 5—127 мм. оръдия, 2 картечици и 8—533 мм. торпедни тръби.

СТРАНИЦА ЗА МЛАДИТЪ

ТОРПЕДНИ КОРАБИ.

Най-леките и малки бойни кораби съдят торпедните, които иматъ за главно оръжие торпедото и споредъ водоизмъстването и начината на действие се разделятъ на флотиловодачи, изстрѣбители, торпедоносци и подводници.

На торпедните кораби се възлагатъ следните задачи за изпълнение: Използвайки голѣмата си скорост и многобройност да се впуснатъ въ торпедна атака на вражеските главни сили и въ иай-критически моменти на дневния бой, да решать изхода на сражението или облекчать тежкото положение на собствените сили; да охраняватъ главното ядро на бойния флотъ или ескадрите, които дриджуватъ отъ действията на неприятелските торпедоносци и подводници; чрезъ поставянето на димни и мъгливи завеси да спомагатъ за безопасното отдалечаване на собствените кораби отъ полесражението. Последното се налага, когато собствените кораби съдят при нужда да влязатъ въ неравенъ бой съ превъзхождащи противници и изпаднатъ въ критическо положение.

Торпедните кораби действатъ предимно и успѣшно при лоша видимост и нощемъ, когато иматъ пълна възможност за използване принципа на изненадата.

Когато се наложи да се впуснатъ въ атака презъ деня, при добра видимост, флотилиите торпедни кораби съдят повеждатъ отъ флотиловодачите, които притежаватъ по-голѣмо артилерийско въоружение за борба съ неприятелските торпедоносци.

Въ рѣдки случаи на торпедните кораби се възлага задачата да поставятъ минни загради предъ неприятелските брѣгове и водните райони, въ които кръстосватъ вражеските кораби.

Презъ време на знаменитото морско сражение при Скагеракъ, състояло се на 31 май 1916 год. въ Северното море, германскиятъ флотъ, обхванатъ въ желѣзната примка на многобройните превъзхождащи го въ всѣко отношение английски бойни кораби, можалъ да се спаси отъ окончателно пораже-

ние, благодарение многократните торпедни атаки на немските торпедоносни флотилии, които следъ атаката поставили димни завеси.

Флотиловодачите заематъ място между кръстосвачите и изстрѣбителите.

Притежаватъ водоизмъстване надъ 2000 тона и въоружение: 5 до 6 оръдия съ калибъръ 120—138 мм.; 8—9 торпедни тръби и голѣма скорост.

Най-голѣмъ флотиловодачъ е французскиятъ „Volta“, имащъ водоизмъстване 2884 тона и въоружение 6—138 мм. оръдия и 9—550 мм. торпедни тръби.

Най-бързоходни съдят французските и италиански флотиловодачи, а югославинскиятъ „Дубровникъ“ приете-

водоизмъстване отъ 1200 до 1900 тона и съдят въоружени съ четири до шестъ 120 мм. оръдия и шестъ до деветъ 533 мм. торпедни тръби.

Най-голѣми и силно въоружени съдят японскиятъ изстрѣбител отъ вида на „Оборо“, притежаващи 6—127 мм. оръдия и 9—533 мм. торпедни тръби, а най-бързоходенъ е гръцкиятъ изстрѣбител „Псара“, който развива скорост 41·1 мили (76 км.).

Холандскиятъ изстрѣбител „Банкеръ“ е въоруженъ съ 1 водосамолетъ, а тоя на Перу — „Алмирante Виларъ“ носи 80 заградни мини.

Торпедоносците иматъ предназначение отбелязано по-горе, въ общото назначение на торпедните кораби.

Притежаватъ водоизмъстване отъ 100 до 800 тона и въоружение до 6—533 мм. торпедни тръби и 3—120 мм. оръдия.

Най-усъвършенствани и бързоходни съдят новите германски торпедоносци отъ вида на „Волфъ“, данни за които съдят дадени на първа страница отъ вестника.

Най-силно въоружение притежава японскиятъ торпедоносецъ „Карунайа“: 3—120 мм. и 4—533 мм. торпедни тръби.

Отъ нашите съседи Романия притежава 3 торпедоносца, Турция 5, Югославия 8, Гърция 13.

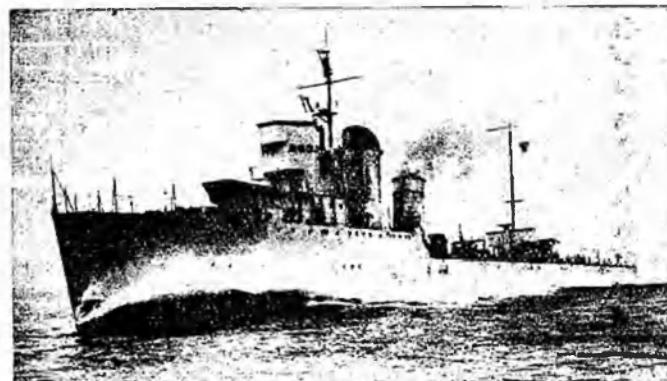
Най-малките торпедоносци въ Света бѣха наши, които по настоящемъ изпълняватъ службата на морски полицейски кораби.

Последните съдят построени въ Франция преди 30 години и на времето притежаваха скорост отъ 27 мили и бѣха въоружени съ 3 торпедни тръби. Водоизмъстването имъ едва достига 100 тона (98).

Но и съдия малки „черупчици“ българскиятъ морякъ извѣши презъ Балканската война чудеса, като атакува и срази турския кръстосвачъ „Хамидие“.

Къмъ торпедните кораби следва да се причислятъ и появилите се въ последно време торпедни катери, за които е писано доста много въ миналите броеве на вестника.

Въпросът заназначението на подводниците е предметъ на следващата статия въ вестника. Пампуловъ.



Турскиятъ изстрѣбител „Заферъ“, построенъ презъ 1931 година. Притежава следните данни: водоизмъстване 1870 тона; дължина 94·2, ширина 9·2, газене 3·4 метра; въоружение: 4—120 и 2—40 мм. оръдия и 6—533 мм. торпедни тръби; мощност на машините 5000 конски сили; скорост 38 мили (70 км.). Обслужва се отъ 150 души моряци.

жава голѣмокалибрена артилерия отъ 4—140 мм. оръдия.

Французскиятъ флотиловодачъ „Ла Фантасъ“ развива скорост 45·2 мили (84 км.) а италианскиятъ „Авизо-да-Мосто“ — 41·5 мили (77 км.)

Изстрѣбителите представляватъ усъвършенстванъ типъ торпедоносци съ предназначение да атакуватъ голѣмите кораби, а освенъ това превъзхождатъ по сила и скорост обикновените торпедни кораби и съдят въ състояние да отбиятъ торпедната атака на торпедоносните флотилии, като ги догонятъ и унищожатъ съ своята артилерия.

Затова се наричатъ изстрѣбители на торпедоносци или за по-кратко — изстрѣбители.

Обикновено изстрѣбителите иматъ

ПРЕЗЪ ЗАГРАДНАТА МРЕЖА.

Тиха ясна юлска ноќь въ Атлантическия океанъ. Най близката земя, северниятъ бръгъ на Англия отстои на 160 мили. Германскиятъ подводникъ „У 62“ има заповѣдь, да кръстосва изъ тѣзи води, кѫдето ионѣкога, при хубаво време се виждатъ на хоризонта отдалеченинѣ отблѣсъци на северните сияния, и да потапя онѣзи английски търговски кораби, които, избѣгвайки обикновенитѣ пѫтища се опитватъ да преминатъ подводната блокада, обявена отъ Германия. Днесъ е четиринадесетия день отъ както „У 62“ деконечно носи своето несполучливо дежурство: Презъ цѣлото време бѣха забелязани и потопени само два малки вѣтрохода.

Командирът на подводника въпреки къснинята сръднощенъ часъ, седи предъ писмената маса въ своята кабина. Предъ него сѫ разгънати карти и донесения. Той държи върху таблициата за изразходваното течно гориво и масло, предадена отъ механика на подводника и внимателно я проучва. Значителна част отъ горивото на мотора е изразходвана, а торпедата сѫ все още не изстреляни.

Ще тръбва да се отиде на югът, тамъ, където се събиратъ морскиятъ търговски птища, водещи отъ всички краища на свѣта къмъ Англия.

Но за завръщането имъ обратно около Англия, нѣмаше да имъ стигне нефтьтъ. Необходимо бѣ да се промъкнатъ презъ Ламаничъ, въпреки че той е засипанъ съ неприятелски мини, преграденъ съ стоманени мрежи и както денемъ така и нощемъ се охранява отъ стотици всевъзможни кораби и самолети, които затрудняватъ преминавнето на подводниците дори и нощемъ. Нема какво, трѣбва да се прибѣгне къмъ този голѣмъ рискъ. Но не е ли по добре, до като не е още късно, да се върнатъ по сравнително побезопасния путь около Англия, и да се откажатъ отъ операцията.

Има ли право той, лейтенантъ Хасхагенъ, да рускува заради потапянето на десетина парахода, не само своя животъ, но и тоя на своята отлично подготвена обслуга, повѣрена на неговото благоразумие и опитностъ? Нима подводникът и моряците не ще бждатъ необходими и за друга операция съ сигуренъ успѣхъ? Необходимо е да се действува сега, съ каквъто и рисъкъ да е свързано това. Защото „У 62“ съ своята опитна и добре обучена обслуга е нужднъ за родината сега, когато се решава нейната сѫдба, а не въ нѣкакво далечно бждаше, когато може би войната ще бjurde свършена съ поражение. Лейтенантъ

Хасхагенъ още веднъжъ препрочете краткото донесение на фландърския подводникъ, който преди три седмици се бѣ промъкналъ презъ това минно заграждане.

Разположението на стоманените мрежи и заграднитъ мини не беше точно известно и постоянно се променяше. Въ най-добрия случай можеше да се премине подъ мрежките, но само по сръбата, въ най-дълбоката част на пролива. Изобщо успяхътъ до голъма степенъ бѣ свързанъ съ щастието.

Но ако това промъкване бѣше трудно за сравнително малкият, поврътливи подводници отъ фландрската флотилия, познаващи добре обстановката, постоянно получаващи сведения за нея, и специално построени за подобни операции, то за този голѣмъ мореходецъ подводникъ „У 62“, който никога не бѣ кръстосвалъ въ този край, промъкването бѣше още по-трудно изпълнимо.

— Три дена походъ съ економи-
ченъ ходъ на югъ, къмъ западния
входъ на канала, — прегъвайки пръ-
стите си съмѣташе командира, — че-
тири дена „работа“ около най-бога-
тия съ ловъ участъкъ предъ носъ
Лизардъ, или предъ Старъ Лойнъ,
и следъ това промъкване презъ ка-
нала и минното поле, мръжитѣ за
заграждане, гранатитѣ, воднитѣ бом-
би и други подобни развлечения.

Командирът си спомни за луната, бавно взе календара, разгъна съ свсйтѣ дебели пръсти нѣколко листа и започна да дири даннитѣ за изгрѣва ѝ.

Преминаването щешедасе извърши презъ ноща на 1. августъ, когато ще има пълнолуние, слодователно, освенъ при ясно време и тихо море ще тръбва да се промъкне още и подъ пълно луно освещение.

Решението бъеше взето. Хасхагенъ, както всъкога спокоенъ и решителъ, излѣзе на горната палуба и се покачи въ кулата кѫдето при разгарящата се заря чернѣеха фигуриятъ на стражника и кърмчията.

— Курсъ югъ, — кратко произнесе той.

Когато подводника легна на новия курсъ и следъ като известно време се полюшка върху новия профилъ на вълните, намъри тъхния новъ ритъмъ и се успокои, стражникътъ отправи изпитателенъ погледъ къмъ своя командиръ. Вече отъ нѣколко дни той догаждаше съмнението въ неговата душа, и сега отлично разбра, какво означаватъ дрмите: „курсъ на югъ“. Изпълнението на дълга е несъмнено, смъртъта е повече отъ сигурна.

Наставници 31 юли. Задачата е изпълнена. Потопени съз няколко тър-

търговски кораби и множество въстроходи. Оставаше завръщането у дома.

* * *

Духа лекъ североизточень вѣтъръ, барометъра се покачва. Още презъ миналата ноќь, пълниятъ месецъ ясно сияеше надъ хилядите отблесъци вѣрху чистата вода

Презъ цѣля денъ, почти непрѣстано звѣнциѣ тревожно звѣнѣха и десетки пожи подводнициѣ се попадяше бѣрзо подъ водата. Торпедъносци, изстребители, подводници и самолети сновѣха постоянно около него, и не даваха на хората възможность да си отдѣхнатъ и успокоятъ. А да се движки само подъ водата, значи подводникътъ бѣрзо да изразходва електрическата енергия, следъ което да бѫде принуденъ да изплава на повърхността и като мишка да попадне въ ноктиѣ на котката.

Бечерът приближаваше, а заедно съ това и заграждането. Но какво ли е неговото разположение подъ водата? Това знаеха само англичанините. Безъ съмнение мините съ расположени на различни дълбочини така, че те бъха еднакво опасни както за големите и малките кораби, така и за подводниците. Противоподводните мрежи съ протегнати отъ единия бръгъ до другия до самото дъно, което отстои отъ водната повърхност на 25—38 м. Наистина има оставени проходи за преминаване на съглашенските стражни кораби, а така също и други места където случайно мрежите и подържащите ги бъчвички съ отвлечени отъ бурите, теченията и силните приливи. Но какъ да ги намърятъ тези места, дори и въ свъгла нощь, при наличността на десетките пазещи канала кораби?

Най-лекото допирране до заградните мини би могло да предизвика мигновеното загиване на подводника, а попадането върху противоподводната мрежа може да бъде също гибелно за подводника, тъй като на това място веднага автоматически се запалваベンгалски огънь поставенъ на съответната плаваща бъчва, свързана съ Дувъръ — щаба на охраната на канала, където на специално табло, предъ което не-престанно дежури опитенъ офицеръ, изкача съответния номеръ, безпогрѣшно показващъ къде е попадналь подводника и къде трѣбва да се хвѣрлятъ бомби за неговото унищожение.

Командирътъ мислѣше за дълбочина улей, за които бѣ чель въ рапорта на фландрския подводникъ. Това бѣ най-тѣсното място на пролива и имаше дълбочина 45 метра.

каждето по всичка въроятност, мрежата не достига дъното. И така ако налучкатъ точно това място, може би ще могатъ да минатъ и подъ водата.

**

Далеко задъхоризонта, надъ французския бръгъ, тамъ кждето се водеха кръвопролитни боеве запламтъ тънка красива ивица. Надъ окърванениетъ ниви се показва червениятъ месецъ. Съ цѣлия си ръстъ той се издигаше надъ прозрачното небе и горастна до огромни небивали като че ли до сега размѣри.

Никога до сега въ живота си мислѣше Хасхагенъ, стойки въ кулата, не съмъ виждалъ такъвъ луната. Това нее луна, а цѣль хипопотамъ, завързанъ за опашката си на небето. И какъ силно свѣти проклетата!

Действително, въ морето бѣше по свѣтло може би отколкото презъ деня. А министо заграждане наближаваше все повече.

Дветѣ машини се движатъ съ пъленъ ходъ. Неприятеля не се вижда. Само проблѣсъците на фара Дунгелскъ осветяваха отъ време на време на лъво отъ подводника.

Едва следъ полунощъ въ свѣтлото, покритото отъ блѣсъка на луната море, въ силния нощенъ далекогледъ се забеляза нѣкаква черна точка. Нѣмаше нито минута за мислене—изтрѣбителъ! Той се движи съ пъленъ ходъ право срещу подводника. Грамаденъ бѣль борунъ се вижда задъ кърмата му. Но подводникътъ не се вижда, вече. Морските вълни се бѣха сълъли надъ него. Следъ минута изтрѣбителътъ ги прореза съ злоба която се усили още повече отъ розочарование то. Но още не е късно.

— Рнимание водна бомба! — се раздае спокоень гласъ отъ бойната кула.

Чу се силенъ трѣсъкъ, цѣлиятъ подводникъ се разтъси, като че ей сега ще настъпи краятъ. Следъ нѣколко минути на водната повърхностъ настана тишина. Присѫтствието на изтрѣбителътъ не се чувствува, но горе тревогата бѣ вдигната и сега оставаше само единъ путь—дълбокиятъ улей.

Следъ малко отъ всички страни започна да се чува шумъ отъ винтове на изтрѣбителъли, торгедоносци, като се движатъ по всички направление на пролива, за да не дадътъ възможностъ на забелязания но не хванатъ подводникъ да изплыва, и да го сграпчатъ въ смъртоноснитъ си обятия, когато той се заплетѣ въ мрежата.

Командирътъ на подводникътъ е събрали всички офицери въ централната постъ на кратъкъ воененъ съветъ. Следъ това всички мълчаливо си разотиватъ по свойтѣ мяста. Обслужата е въ напрегнато внимание както всѣки денъ, когато предстои „работа“. Каква е „работата“, това

малко ги интересува. Тѣ вѣрватъ въ командира си. Той вече не веднажъ ги бѣше извеждалъ отъ много тежки положения. За смъртъта не мислеше никой. Цѣлото внимание напрѣгнато по привичка, бѣ обрънато къмъ една точка, върху възложена та на всѣкого малка „работка“, отъ успѣшното изпълнение на която въ критическата минута ще зависи успѣха—У 62? А тамъ, задъ тази „работка“, е Германия и семейството, или?

Тежкото едро тѣло на подводника бавно пълзи по дъното. Понѣкога се раздаватъ леки удари и по силни тласаци. Маномегърътъ показва 28 метра дълбочина. Стрелката трепери но не пада повече. Все още е 28 метра, Въ дълбокия улей—трѣбва да има повече. Може би днесъ течението да е по силно, отколкото обикновено, и да е отнесло подводника къмъ французския бръгъ. Какъ сега да се уясни това подъ водата?

Подводникътъ бавно се движеше по нагатъкъ, пилнешкомъ, като че съ наведена глава, за да не закачи мрежата. Изведенажъ се почувства единъ много по силенъ ударъ.

Мина е! бѣ първата мисъль на всички. Дълбочината е 24 метра. Но какво е това, Господи? Не става по дълбоко, а по плитко. Ето чувствува като че предъ самия носъ се клати тихо по волята на вълните спуснатата проклета мрежа. Това съзнание е така ясно, така силно, така естествено, че всѣки като че ли провижда презъ тъмния непроницаемъ бортъ на подводника.

Вижда ли командирътъ?

— Лѣво на бортъ, — неочеквано се чува неговата остра команда. Значи и той е видѣлъ.

Наклонявайки се послушно.— „У 62“ зави бѣрзо на лѣво отъ мрежата. Новъ тласъкъ. Дълбочината е все още 24 метра. Но кжде е най-после тоя спасителенъ „дълбокъ улей“? Само въ него е спасението и животътъ. Винтоветъ на нѣколко пъти удариха силно и рѣзко на нѣщо, отдалеко се донесе звукъ на заглушението отъ водата взривъ. Нѣщо одраска кърмата, моторите заработиха като че съ прекъсване. Дали не бѣха откъснати перки на винтоветъ? Подводникътъ веднага натежа, като че ли бѣ лишенъ отъ своите сили. Но скоростта оставаше същата. Сега бѣ очевидно че съ се избавили отъ опасността да се заплетатъ въ мрежите, на които за малко не се натъкнаха и отъ които ги спаси въ последната минута нѣкакво тайнствено предчувствие на командира и на цѣлата обслуга.

„У 62“ се движеше по края на мрежите. Следъ нѣколко минути трѣбваше да се появи дълбоката вода и „улейътъ“, или пъкъ подводникътъ ще се натъкне на мините, които

то отъ всички страни обикаляха мрежовото заграждане.

Пакъ лекъ ударъ по дъното. Слава богу! Манометърътъ изведенажъ падна на 30 метра, следъ това все по бѣрзо на 32, 36. Ето вече и 40.

— Дѣсно на бортъ!

Командирътъ даде и курсътъ.

Спокойно, като че ли нищо не бѣ станало, кърмчието движеше кърмилното колело и подводникътъ послушно, съвсемъ спокойно лѣгна на стария курсъ. Той се движеше по дълбокия улей, подъ мрежовото заграждане. Все тъй тихо и спокойно е наоколо. Ето чуватъ се и винтове надъ подводника. Спрѣха умълчаха се, за да не получатъ бомба по главата. Следъ това тихо пълзятъ по нататъкъ. Винтоветъ повредени, чукаха все тъй неравномѣрно, но нѣкакси все по опредѣлено и по уверено. Всички както по рано, стоятъ неподвижно по своите бойни мяста, но на всички като че отъ плещитѣ се съмъкна цѣла планина.

* *

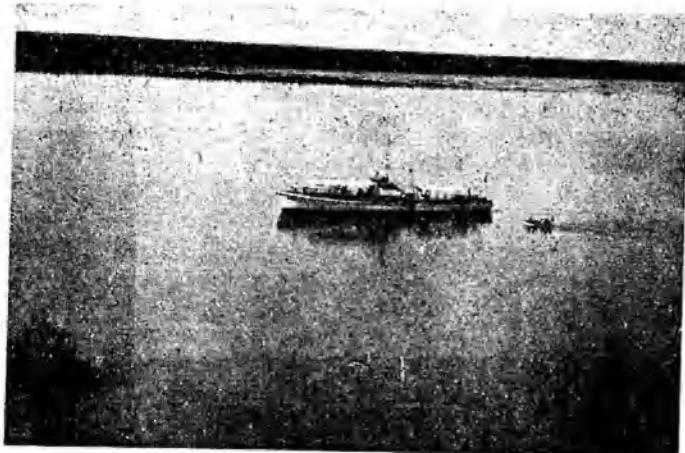
На разсъмване „У 62“ изплава. Далеко назадъ въ утринната лека мъгла се забѣлязаха едва пущени и бавно гаснѣщи свѣтлини. Тамъ сѫ мреженитѣ заграждания, мините, стражевитѣ кораби, надводнитѣ бомби. Отпредъ е откритиятъ путь къмъ Германия, къмъ дома, безъ мини.

Нѣколко дни по късно, следъ като минахме Хелгolandъ, радостно влѣзохме въ Вилхелмсхафенъ. Настанихме се на докъ. Винтоветъ сѫ изкривени и изпочупени, кърмилата сѫ повредени, цѣлата кърмова част е обезобразена. Но кърмовитъ реаервоари бѣха спасили лодката отъ загиване. Следъ острото обръщане предъ самата мрежа кърмата при извиването си я закачила, откъснала парче отъ нея и го бѣ повлѣкла съ себе си. Това парче отъ нѣколко квадратни метра бѣ намѣreno подъ гръбнака.

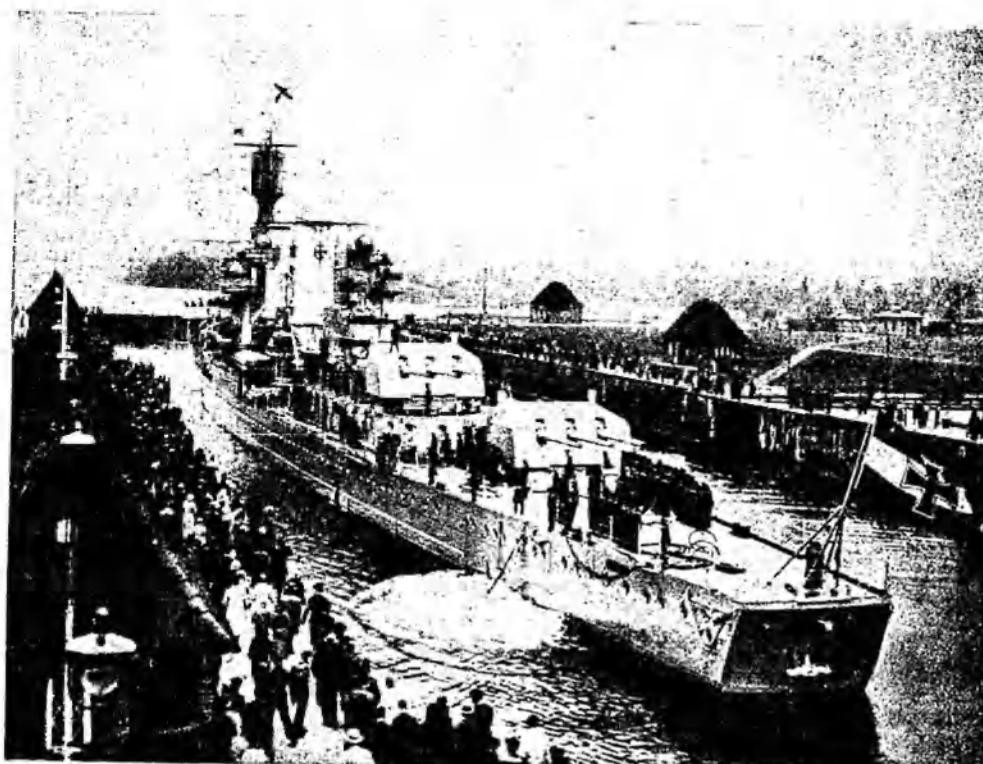
Но, Боже праведни, каква тревога се вдигна на френския и английския бръгъ, когато въ мрежата избухна една мина и съ силна фосфорна гробна свѣтлина пламна дежурния поплавокъ, а на дъската въ Дувъръ изкочи съответния номеръ. Възможно е, че въ адмиралтейството бѣ вписана въ таблицата нова повредена жертва. Тъй мислѣха хората надъ водата тъй като тѣ не можеха да знаятъ, че тамъ долу, въ дълбочината подъ мрежата всрѣдъ мините, невидимиятъ и могъщъ духъ—покровителъ, който предпазва всѣка корабна и жива душа, този путь бѣ решилъ да спаси обречениятъ подводникъ отъ вѣрна, неминуема гибелъ.

— Предчувствие ли? Сигурно случай, — може би ще отсѫди никога невиждалиятъ море читателъ.

Мичманъ отъ флота.



Полицейският корабъ „Черноморецъ“ на котва въ Дунава.



Нѣмският кръстосвачъ „Карлсруе“ въ шлюза, преди влизането му въ пристанището.



Вълнолома при Созополь.