

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЕ ИМАТЪ ВУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.



МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

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

ДВУСЕДМИЧНИКЪ ЗА МОРСКА ПРОСВЕТА И ОБНОВА
ДЪЛКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

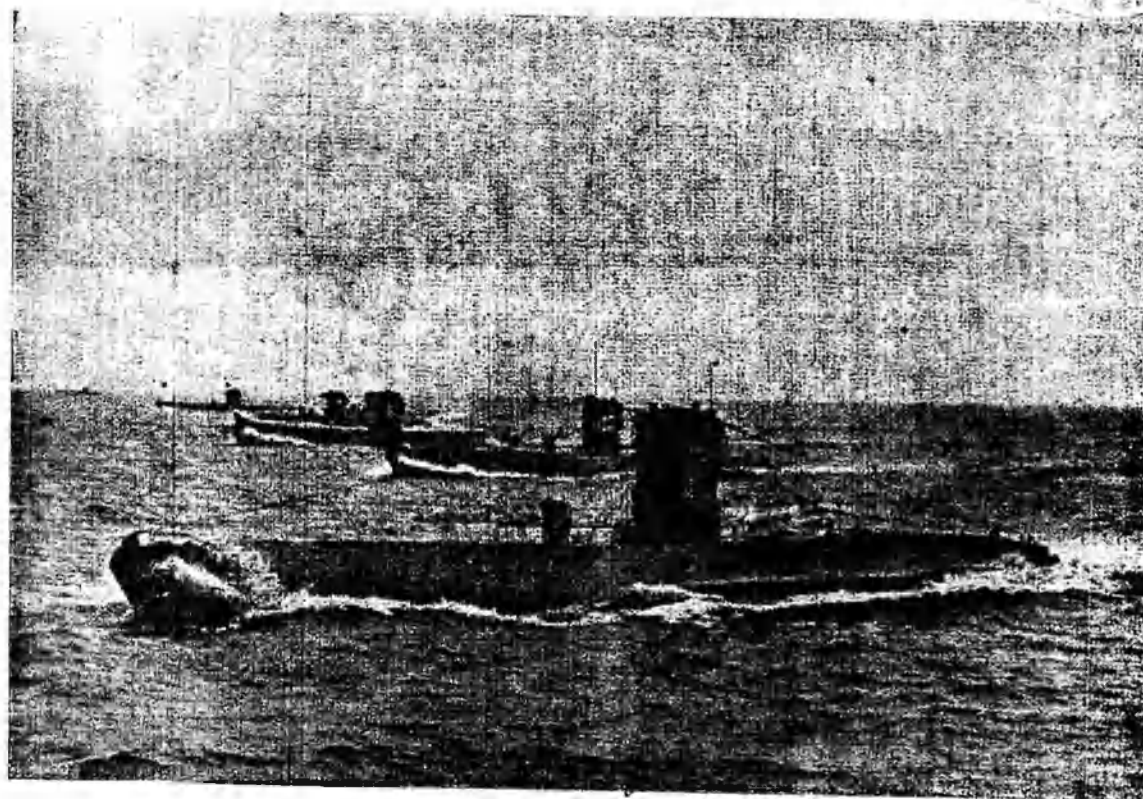


Година VI.

Варна, 1 ноември 1939 год.

Брой 124.

Не чакай да създавашъ флотъ, когато те нападнатъ, защото не се конае
кладенецъ, когато ожаднѣешъ.



Флотилия отъ подводници

КОЛОНА ЗА ЧЕТЦИТЪ

На Н. Стояновъ — Плѣвенецъ Какви кораби сж миночистачитѣ

Отъ тогава, отъ когато въ морската война започнаха да се употребяватъ миннитѣ заграждания, плаването на корабитѣ въ време на война стана не само трудно, но и извънредно рисковано. Воюващитѣ страни започнаха усилено да разхвърлятъ по пѣтя на корабитѣ мини, поставени на специални коиви и тяжести, отъ удара въ които (минитѣ) даже най-голѣмитѣ кораби загиваха въ продължение на нѣколко минути.

Въ време на руско-японската война отъ минни заграждания загинаха твърде много военни и търговски кораби. Въ време на обсадата на Портъ-Артуръ японцитѣ нахвърлиха мини предъ пристанището, за да може всѣки корабъ, който излиза въ морето, по какъвто и пѣтъ да тръгне, да се натъкне на мина. Въ време на Свѣтовната война мината получи още по-голѣмо употребление. Ако преди въ време на война поставяха десетки мини на разни мѣста, то сега засипваха цѣли пространства отъ морето, като образуваха по този начинъ минни полета, въ които имаше съ хиляди мини. Това се правѣше, за да се лишатъ противниковитѣ кораби отъ възможността да се движатъ или появяватъ въ този районъ; за да могатъ пѣкъ въ случай на нужда собственитѣ кораби да минаватъ — въ тѣзи минни полета се оставяха неминирани проходи. Когато на противника бѣха известни тия проходи, то той се мъчеше и тукъ да постави мини и по този начинъ да направи неприятна изненада.

За борба съ миннитѣ заграждания, т. е. да се узнае, где сж тѣ поставени и да се извадятъ изъ водата, или да се унищожатъ, бѣха приспособени специални кораби, наречени „миночистачи“ или „тралчици“. Тази дума произлиза отъ английската дума „траулеръ“, означаваща

малко вѣтроходно рибарско корабче, което се занимава съ риболовъ съ помощта на мрежа, която то влачи задъ себе си. Това корабче е газило плитко и твърде много е било пригодно за ловене на мини, защото минитѣ винаги сж били поставяни по дълбоко отъ неговото газене и то е могло да минава надъ тѣхъ безъ да ги закача.

И действително въ време на войната започнаха да употребяватъ въ борбата съ миннитѣ заграждания тѣзи „траулери“, които се оказаха великолепно срдѣство противъ новата опасностъ.

Какъ се извършва миночистенето?

Преди всичко трѣбва да се забележи, че мината стои на котва, която лежи на дъното, и е прикрепена за тази котва съ вжже. Мината, която има плавучестъ, стои на вжже то вертикално на известна дълбочина отъ повърхността на водата. Ето защо борбата съ минитѣ се състои въ това да се залови мината и да се извади. Обикновенно за да се почистятъ нужното мѣсто т. е. да се увѣрятъ има ли мини или не, излизатъ съ миночистачни двойки.

Въ водата се спускатъ миночистачнитѣ прибори т. е. дебело телено вжже, двата края на което се намира на миночистачитѣ. За да може вжже то да залови мина, на него се поставятъ тяжести, които го поставятъ да отиде на известна дълбочина. Двата миночистача, отдѣляйки се единъ отъ другъ, бавно започватъ да се движатъ по пространството, което трѣбва да провѣрятъ. Вжже то презъ цѣлото време се влачи между миночистачитѣ на дадена дълбочина. Когато миночистачното вжже се опре въ минното вжже, тогава започва да се натѣга и понеже е трудно мината да се отдѣли или скъса отъ мѣстото си, това веднага се забелязва отъ миночистачитѣ, благодарение на единъ приборъ съ пружина, който показва, че нѣщо се е закачило.

Тогава двата миночистача се движатъ така, че да могатъ да омотаятъ миночистачното вжже около това на мината и по този начинъ да могатъ да я изтеглятъ.

{(Следва).}

ПОЩА

Редакцията благодари за следнитѣ получени дарения.

1. Огъ Варненското пристанищно управление . . . 250 лв.
2. Никола Фурнаджиевъ — Самоковъ 50 лв.
3. Ж. Кръстевъ—София . . . 30 лв.
4. Ив. Запряновъ, Бургасъ . . 30 лв.
5. М. Орѣшковъ — София . . 28 лв.
6. М. Антонова — София . . 20 лв.
7. М. Стефановъ—Варна . . . 20 лв.
8. Цвѣтко Симеоновъ — Орѣховско 20 лв.
9. Кръстьо Гайдаровъ — Ямболъ 20 лв.
10. Иванъ Иосифовъ — Каспичанъ 20 лв.
11. Петъръ Комитовъ—Варненско, с. Засмѣно . . . 20 лв.
12. Станчо Димовъ—Доленъ Близнакъ 20 лв.
13. Саиди Николовъ—София . . 20 лв.
14. Кирилъ Поповъ — Новоселско 20 лв.
15. Б. Димитровъ—Варна . . . 20 лв.
16. Тодоръ Атанасовъ—Стара-Загора 15 лв.
17. Димитъръ Недевъ — село Теинско 15 лв.
18. Спасъ Вапцаровъ—Свиленградъ 15 лв.
19. Роза Блажова — Видинъ . . 10 лв.
20. Г. Д. Поповъ — Бургасъ . . 10 лв.
21. Тенчо Тодоровъ—София . . 10 лв.
22. Стефанъ Ив. Караманджиевъ — Плѣвенецъ . . . 10 лв.

(Следва)

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

Всички писма, снимки и помощи да се изпращатъ на адресъ МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ—ВАРНА

— Умоляватъ се ученицитѣ, които изявяватъ желание да получаватъ „Морски прегледъ“ да съобщаватъ домашнитѣ си адреси, а не тия до гимназиитѣ, до гдето вестника не ще бжде изпращанъ.

МОРСКИ ЧАСЪ ПО РАДИОТО

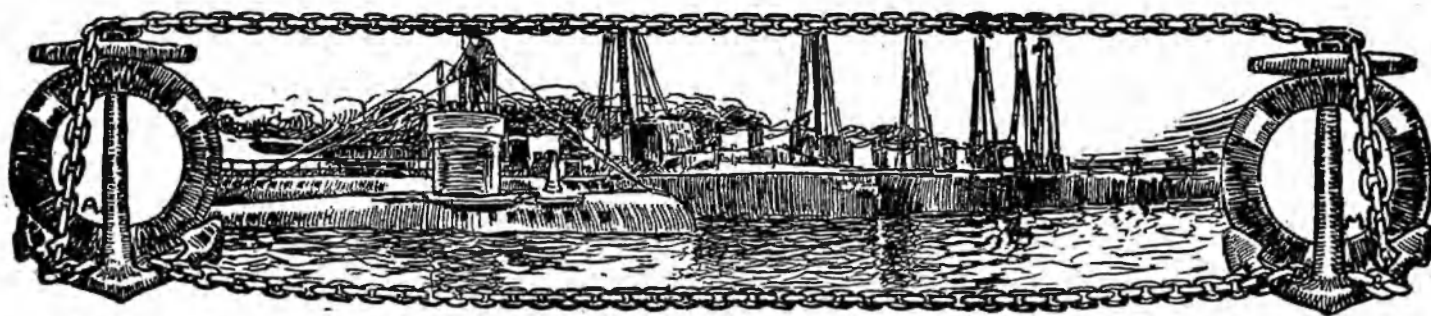
Слушайте всѣка сръда отъ 12 до 13 ч., интересни морски съобщения и литература!

Приятна музика, изпълнявана отъ оркестъра при Флота на Негово Величество!

Всѣка сѣбота сутринъ отъ 7 ч. 45 м. до 8 ч. 30 м. слушайте традиционната морска церемония

„Вдигане на знамената“. Участвува и флотската музика.

Опознайте морето, за да го обикнете! Морето носи блага и мощъ на страната!



ТЕЗОИМЕННИЯТЪ ДЕНЬ НА Н. В. ЦАРИЦА ИОАННА ДЕНЬТЪ НА НАРОДНИТЪ БУДИТЕЛИ

Изграждането на българската държава и оформяването на българската народностна общност е изключително дѣло на народни синове — на самоотвержени българи, които въ дни на тежки изпитания и народна покруса надра снаха себе си, за да се самоотрекатъ отъ живота, въ името на свешената идея на Родината.

Велико е дѣлото на народнитѣ будители, защото, съ дѣлата си, тѣ превъзмогнаха живота за да създадѣтъ могъща, славна и велика народност, отъ която не единъ пжтъ и не една империя изпита нейната сила, за да си осигури свободно съществуване на Балканитѣ, тъй както народната повеля зове...

На 1. ноемврий признателниятъ народъ чувствува тѣхнитѣ безсмъртни дѣла. Но заедно съ това велико всенародно тържество, българскиятъ народъ

чувствува Тезоименния день на Нейно Величество Царица Иоанна, чийто патронъ е единъ отъ народнитѣ ни будители Св. Ив. Рилски, носителъ на българската вѣра и първи ратникъ за духовния ни възходъ.

Съ царствена смиреностъ и мъдростъ Нейно Величество Царица Иоанна прие великиятъ кръстъ на народнитѣ будители. И години наредъ нейниятъ образъ — образътъ на българската майка, озарява сърдцата и сгрѣва душитѣ ни по пжтя на свѣтлото бждеше на народността.

Царствениятъ синъ — Негово Царско Височество Симеонъ Князь Търновски — наследникътъ на престола на българскитѣ царе, е голѣмиятъ даръ и подвигъ, който ни даде българската царица за величието на българскиятъ Престолъ и благоденствието на народа.

Името на българската Царица отдавна вече е записано въ златната книга на най-новата българска история — тамъ, гдето блестятъ само имената на великитѣ чада на народа, които наистина разбраха голѣмитѣ задачи на времето, за да продължатъ великото дѣло, което единствено води къмъ създаване на мощна, славна и велика народност.

Българскитѣ моряци, чувствайки народностната радостъ и гордостъ, по случай всебългарския празникъ, съ дълбока почитъ отправятъ молитва къмъ Всевишния да дарува на Нейно Величество Царица Иоанна здраве и дългоденствие, за да заеме презъ вѣковетѣ едно отъ най-голѣмитѣ мѣста въ трема на народнитѣ будители, чийто дѣла навѣки ще напомнятъ за достойно изпълненъ дългъ къмъ Царъ и народъ.

ПОДВОДНАТА ВОЙНА

Въоръжение на съвременния подводникъ

Артилерия. — Презъ предвоенния периодъ на подводника се е гледало като на чисто торпеден корабъ. Неговото бъдеще предназначение се е смятало изключително въ борба съ противниковитъ кораби, които далечъ го надвишавали въ артилерийско отношение. Затова на тоя последния считали за съвсемъ излишно поставянето на орждия. Едва месецъ преди войната и въ началото на самата война се разбира, че подводникътъ може и трѣбва да бжде използванъ съ сжщия успѣхъ и срещу търговския флотъ на противника. За пестене скъпитъ торпеда на подводникътъ почватъ да поставятъ малки полуавтоматически орждия (до 65 см.) и картечници. Въоръжаването презъ войната на търговскитъ кораби предизвиква засилване артилерията на подводникътъ, дори до 30'5 см. орждия (подводникътъ монитори).

Нормалнитъ калибри, обаче, намиращи се на въоръжение почти въ всички модерни типове подводници, сж отъ 10 до 15 см. орждия като корабна артилерия; отъ 4'7—8'8 като зенитна артилерия и по нѣколко картечници. Запасътъ отъ бойни припаси носенъ на борда е значително увеличенъ и достига: за 15 см. калибри — 200, а за 10 см. до 600 изстрела на орджие. Далекобойността е максималната: за 15 см. орджия — до 20 км., а за 10 см. — 13 км. Подводникътъ сж снабдени съ модерни далекомѣри и всички артилерийски прибори и часовници за водене систематична пристрелка и правилно поражение, плюсь това, самитъ перископи сж пригодени и като далекомѣри за определяне разстоянията въ подводното положение.

Орждията, картечницитъ и далекомѣритъ сж снабдени съ освѣтление за нощна стрелба, а по-модернитъ подводници иматъ и прожектори.

Орждията сж снабдени съ автоматически електрически прекъсвачи, които позволяватъ даването изстрела само когато цапфитъ на орждията сж приблизително хоризонтални. На тѣзи прекъсвачи, използвани презъ войната само отъ германцитъ, отчасти се дължи и много голѣмия боенъ процентъ попадения, дори и въ бурно време, отъ такива малки кораби, каквито сж подводникитъ, при които клатенето се чувствува извънредно силно.

Като се прибави къмъ всичко това, че въ новитъ подводници вече отъ двамата или трима помощници на командира (вахтъ—офицери) единътъ непременно е специалистъ-артилеристъ, ясно е, че много е еволюирала артилерийската идея въ подводното плаване. Сега подвод-

никътъ, както и торпедоносцитъ сж престанали да бждатъ само торпедни, а на тѣхъ се гледа съ еднаква сериозностъ и като на артилерийски кораби.

Характерно е, че при подводникитъ използването орждията е много по-добро отколкото въ всички други типове военни кораби. До като дори въ дреднаутитъ главната артилерия има обсегъ на обстрела максимумъ 270° — тукъ, благодарение отсъствието на всѣкакви надстройки (освенъ една съвсемъ тѣсна кула), обстрелътъ на орждията е доведенъ дори до 345°. Като се прибави при това и малката поражаема плоскостъ на подводника въ сравнение съ тази на надводнитъ кораби, обяснимо ще ни стане на пръвъ погледъ парадокса, че при еднакво число еднокалибрни орждия подводникътъ въ сравнение съ другитъ типове кораби е артилерийски най-силния корабъ и има най-благоприятна артилерийска диаграма.

Артилерийскитъ бой подводникътъ води съвсемъ по сжщитъ принципи и правила, както и съответно въоръженитъ надводни кораби, съ голѣмото преимущество, че често пжти може незабелязанъ отъ противника въ подводно положение да маневрира подъ водата и да заеме най-изгодната си артилерийска позиция (положение по отношение вътъра, вълнитъ, слънцето, задния фонъ, разстоянието, предстоящитъ курсове за преследване или отстъпление и пр.) и следъ това да изплава и открие огънь, нѣщо, което е невъзможно за надводнитъ кораби.

Като примѣръ на артилерийски бой на подводникъ съ надводенъ корабъ ще опиша на кратко боя на U 152 съ английския спомагателенъ кръстосвачъ „Тикондерога“. Двата кораба се срещатъ рано при зори на 30.IX. 1918 г. въ Атлантика. U 152 вижда своя противникъ, благодарение на много по-доброто наблюдение, въпрѣки мъгливото време, още отъ 3,000 м. до като „Тикондерога“ вижда подводника едва вече сблизили се на 1200 метра. Това обстоятелство дава, решителни резултати за изхода на цѣлия бой. До като U 152 вече се пристрелва и минава на поражение, орждията на изненадания кръстосвачъ сж все още, поради влажното време, покрити съ калѣфитъ си. Спомагат. кръстосвачъ е билъ натоваренъ съ бойни материали за войскови части и презъ нощта се изгубилъ отъ своя конвой, къмъ когото при зори търсилъ да се присъедини. Тъкмо въ това време става срещата между него и подводника. Първитъ два пристрелочни залпа, дадени отъ подводника,

попадатъ въ командния мостикъ, кормилото и радиотелеграфа на кръстосвача: стражата на мостика бива избита, единиятъ кракъ на командира откъснатъ, кормилото заклинено и кръстосвачътъ почва да се върти въ кръгъ на едно мѣсто. Следъ първитъ 6 изстрела на подводника, носовото 7'6 см. орджие на кръстосвача бива разрушено и прислугата му избита. Остава въ действие само кърмовото 15'2 см. орджие, което е било достатъчно да даде само едно попадение въ подводника, за да бжде последниятъ съвсемъ унищоженъ, благодарение чувствителността си къмъ повреждания въ корпуса и загубване способността за потапяне. Това орджие на кръстосв. поддържа борбата до самия край. Следъ 35-я си изстрелъ, понеже вижда нови свѣткания отъ къмъ страната на „Тикондерога“, които биватъ взети като артилерийски изстрели на нѣкой отъ приближаващитъ се охранителни кораби отъ конвоя, подводникътъ прекъсва артилерийския бой, потапя се, опитва се да минира кръстосвача, обаче, това не му се удава, поради постоянното въртене на последния. За това, следъ като се разсѣмва и се вижда, че наблизилъ нѣма други кораби, подводникътъ наново изплава на повърхността, застава въ изгодна артилерийска позиция на разстояние 2,500 м. и наново открива огънь. До като U 152 успѣва да улучи многократно кръстосвача, дава загуби само единъ раненъ. Презъ този бой положението на кръстосвача става все по-трудно и по-трудно. Наистина, презъ време стоенето на подводника подъ водата на кръстосв. успѣватъ да загасятъ появилия се на палубата пожаръ, обаче, даватъ вече много голѣми загуби въ хора. Отъ намиращитъ се на борда 237 военни лица оставатъ още боеспособни само около 50. Палубата на нещастния крейсеръ се покрива съ обезобразени хора и разкъсани отъ снарядитъ трупове. Поради това, командирътъ му решава да вдигне бѣлия флагъ. Обаче намиращото се назадъ 15'2 см. орджие не се подчинява на заповѣдта за предаването и продължава борбата, до като единъ ударилъ въ основанието му снарядъ го изважда отъ строя и избива цѣлата му прислуга. Едва следъ това и подводникътъ прекратява огъня. Въ 8 ч. 15 м. „Тикондерога“, следъ отчаянъ артилерийски бой въ течение на 2½ часа, се превръща и потъва. Отъ намиращитъ се на борда 237 човѣка биватъ спасени само 24. Подводникътъ изстрелва всичко 83 снаряда — 35 презъ първата и 48 презъ втората половина на боя.

ЛИНЕЙНИТЪ КОРАБИ

Свѣтовната война, която изобилствуваше съ многобройни сражения и сблъсквания едва ли не по всички океани и морета, послужи като нагледна провѣрка на идеите, вложени въ основата на съвременните линейни кораби. И въ резултатъ на тази провѣрка се оказа, че появата на новите класи оръжия — подводното и надводното и свѣткавичните торпедни изтрѣбители — създаде небивала още заплаха за линейния флотъ, като разклати вложената въ него идея. Войната компрометира доктрината за господството на линейния корабъ по морета, по силата на която доктрина се смяташе за неопровержимо, че мощниятъ линейен флотъ господствува тамъ, където се намира по-слабъ флотъ, и че последниятъ не е въ състояние да предприеме каквито и да било операции, докато силниятъ флотъ се намира наблизо. Наедно съ това войната ни показва, че линейниятъ бой не решава още войната по моретата. А по късниятъ напредѣкъ на подводното, минно-торпедното и въздушното оръжие още повече дискредитира тази доктрина. Линейниятъ флотъ се оказва като че изблъсканъ отъ повърхността на моретата къмъ просторите на океаните.

Борбата на народите по тѣзи простори за океанските свѣтовни пѣтища доведе до стихийното развитие на средствата за взаимно изтрѣбване. Започналото се съперничество предизвика естественото въ такива случаи съревнование въ изобретателността на умовете. Най-необузданата фантазия, която не се е присънвала и на Жюль Верна, започна да се въплѣта въ живота. Днесъ линейните кораби се превърнаха въ невиджани дори и въ Скагеракския бой електрифицирани мастодонти, боевите мостове само на които представляватъ отъ себе си цѣли небостъргачи, наситени съ смайващи прибори за управляване на могъщите сили на разрушението. Изглежда, че нищо не е страшно за такъвъ великанъ. Гърмежътъ и огънятъ сж го родили, гърмежъ и огънь ражда той...

Но каква равностойностъ отъ народенъ трудъ е потребна, за да се създаде такава чудовище! Изразена въ злато, тази равностойностъ е минимумъ 12 милиона фунта стерлинги (близо петъ милиарда лева). Но не е достатъчно да се построи чудовището. Трѣбва още да му се придаде нервна система съ високо чувствителностъ, да се влѣе въ жилите му кръвъ, да му се вдѣхне душа, за да затупти сърдцето му, да може чудовището да диша, да се движи, да се бори и да побеждава. Гениятъ

на човѣка даде всичко това. Той оживи стоманата съ енергията на електрическата кръвъ и ѝ вдѣхна наистина дяволската сила да хвърля задъ хоризонта гърмове и мълнии, безъ да изисква отъ обслугата почти никаква физическо усилие. Но сега и това вече не задоволява гения на разрушението. Въ борбата си „за мѣсто подъ слънцето“ човѣкътъ започна да дири още по-големо увеличение на разрушителните сили. Предъ нашите очи размѣрите на чудовищата растатъ не съ дни, а съ часове, като оставятъ далечъ назадъ онѣзи, които се бѣха срещнали въ Скагеракския бой и ни се струваха за свръхъ великани. Днесъ водоизмѣстването на линейните кораби надминава вече 42.000 тона.

Толкова напредващиятъ ръстъ на мостодонните не може, разбира се, да се не отразява най-пагубно върху бюджета на тази или онази държава, и въпреки това надпреварването продължава. Всѣко увеличаване на водоизмѣстването на линейните кораби предизвиква грамаденъ допълнителенъ разходъ за разшираването на заводите, басейните и пристанищата, за отчуждаване на потребните за това земи и за създаването на нови корабостроителници, докове и разни други необходими съоръжения, не говоримъ вече за техническия персоналъ и работните ръце, които сжщо растатъ прогресивно.

Но освенъ финансовите и стопански жертви увеличаването на водоизмѣстването влѣче за нѣкои държави и множество опасности отъ военно-политически характеръ. За Съединените щати, напримеръ, по-нататъшното увеличаване на водоизмѣстването на военните кораби граничи едва ли не съ катастрофа поради зависимостта на корабните размѣри отъ баражите на Панамския каналъ. Заплашващата невъзможностъ да се използва този каналъ за прехвърлянето на новите великани отъ единия океанъ въ другия предвещава сериозни стратегически затруднения, а можеби и загубване на морското могъщество, следователно и на известна частъ отъ международното политическо влияние. Предъ Съединените щати се изправя трудна дилема: или да прокапаватъ новъ още по грандиозенъ каналъ, или да построятъ втори флотъ — атлантически, който да не отстъпва на тихоокеанския; но това едва ли е достижимо дори за Америка. Понятно е защо Вашингтонъ полага и продължава да полага всички усилия, за да ограничи чрезъ международни споразумения водоизмѣстването на линейните ко-

раби. Обаче неговиятъ скритъ врагъ — Токио — умишлено не се съгласява на това; напротивъ, като отказва да се присъедини къмъ лондонската морска спогодба отъ 1936 год., той побърза да започне пострѣйката на два свръхъ-дреднаута отъ по 42.000 тона водоизмѣстване, острието на които е насочено право срещу Америка, тъй като такава водоизмѣстване явно надминава пропускателната способностъ на Панамския каналъ.

Ние токущо видѣхме, каква равностойностъ отъ народния трудъ е потребна, за да се създадатъ тѣзи страшилища. А въ сжщностъ тѣ не сж повече отъ великани съ глинени крака. До поясъ тѣ действително сж въоръжени и защитени чакъ до жбитѣ, но по-долу сж безобразно оголени. Нищожното торпедо — обикновена пура за тѣхните уста, което има всичко на всичко нѣкаквисити триста килограма „тютюнъ“, съ единъ сполучливъ ударъ може да повали и да потопи който и да било отъ тѣхъ. На дълбочина отъ 3 до 5 метра нѣма поясъ отъ броня, но именно на тази дълбочина атакува торпедото, а радиусътъ на разрушителното му действие такъвъ, че обхваща площъ отъ около 70 квадратни метра. Можете да си представите, какъвъ отворъ се пробива!..

На какъвъ въ сжщностъ, тъничъкъ косъмъ виси животътъ на тѣзи великани! А пъкъ колко трудъ, енергия, умъ, знания, опитъ и пари се влагатъ въ тѣхъ...

Привеждамъ по-долу извадка отъ рапорта на торпедния офицеръ на австроунгарския линейен корабъ „Сентъ Ишванъ“, отлично илюстриращъ този жизненъ косъмъ. Това станало презъ пролѣтътъ на 1918 г., когато единъ отредъ отъ два австрийски дреднаута и флотилия отъ торпедоносци билъ атакуванъ отъ единъ нищоженъ въ сравнение съ тѣхъ италиански торпеденъ катеръ-изтрѣбителъ. Ето какъвъ резултатъ се получилъ:

„Въ 2 часа презъ нощта, — донася въ своя рапортъ торпедниятъ офицеръ, — азъ постъпихъ на вахта. Около 3 ч. 30 мин. замѣждаха зората, но на западъ бѣше още тъмно. Командирътъ заповѣда да провѣриме мѣстата на пазещите ни торпедоносци. Въ това време, когато азъ докладвахъ, че тѣ всички сж по мѣстата си, се чува два остри взрива: единиятъ подъ командния мостикъ, а вториятъ на кърмата. На запитването ми по телефона отдолу отговориха, че въ кърмовото отдѣление на лешите се появила вода, но че въ предните котли налѣгането продължава да се държи на шестъ атмо-

сфери. Но веднага почти наклонът на кораба се увеличи до 7 градуса, и на мостика ми предадоха, че водата започва да залива носовите пещи. Скоро се лишихме от пара, светлина и радио, а главно от възможността да действваме съпомпите. Наклоняването се увеличаваше съпо единъ градусъ на всъки четвъртъ часъ. Въпрѣки това обслугата се държеше добре и работѣше неуморно. Вследствие на засиления наклонъ два котела въ залѣтия секторъ излѣзоха изъ водата, което даде възможностъ да ги запалимъ и да получимъ пара за помпите. Макаръ двата котела да работѣха до последния мигъ, помпите все пакъ се оказаха безсилни противъ стихийния напоръ на водата, която нахлуваше въ кораба. Водата пробиваше водонепропускаемите прегради и проникваше навредъ.

Въ 6 часа и 5 минути сутринта наклонътъ стана заплашителенъ. Предъ себе си азъ видѣхъ оголилата се подводната частъ. Съ неимовѣрни усилия пълзешката достигнахъ до страничния килъ, но едва се уловихъ за него, и корабътъ се преобърна. Водовъртежътъ на нѣколко пѣти ме всмуква въ дълбочината, но въ края на краищата благодарение на спасителния поясъ бѣхъ изхвърленъ на повърхността. Изъ водата стърчеше само дъното, което изригваше вода и пара...

Доколко изобщо сж чувствителни линейните кораби къмъ торпедните атаки, (подводни и надводни), свидетелствува загиването миналата година на испанския линеенъ корабъ „Еспана“ и новия кръстосвачъ „Балеаресъ“.

Още по показателенъ е примерътъ отъ сегашната война съ „Кърейджъсъ“. Този грамаденъ 22,500-тоненъ кръстосвачъ, превърнатъ въ хвърчилоносачъ, охраняванъ много по-добре и по-грижливи отъ всъки линеенъ корабъ, биде твърде лесно потопенъ отъ единъ германски подводникъ, който съумѣ да премине подъ обрѣча отъ торпедоносци и изтрѣбители въ водите на Северно море.

Не по малко може да се сжди за риска, на който се излага линейниятъ корабъ, и отъ последното торпилиране на английския линеенъ корабъ „Роялъ Окъ“, потопенъ отъ германски подводникъ, проникналъ въ недостъпната иначе база на английския флотъ „Скапа Флоу“.

А презъ епохата на свѣтовната война имаме не по малко подобни примѣрии. Ето единъ отъ тѣхъ:

На 21 септемвй 1914 г. три английски кръстосвача „Абукиръ“, „Креси“ и „Хъгъ“ се намирали на

стража въ Северно море. На разсѣмване, когато тѣ се движели въ строй фронтъ съ интервали по 2 мили, до дѣсния бортъ на „Абукиръ“ внезапно избухналъ силенъ взривъ. Кръстосвачътъ започналъ да се наклонява на дѣсния си бортъ. Когато наклонътъ достигналъ 20 градуса, по-нататъшното навеждане на кораба като че спрѣло. Но изведнажъ той остро се люшналъ и... се преобърналъ. „Хъгъ“ се впусналъ да спасява хората, но веднага потъналъ, торпилиранъ отъ сжщия подводникъ („UB—9“). Отъ „Креси“ забелязали нови торпеда, но не успѣли да ги отбѣгнатъ. Две торпеда се ударили въ борта му. И този кръстосвачъ последвалъ другаритѣ си... Пакъ тѣй показателно е и загиването на английските линейни кораби „Одъшиусъ“, „Едуардъ VII“, „Триумфъ“, „Мажестикъ“ и „Ирезистиблъ“, на руските „Пересветъ“ и „Палада“, на френските „Голуа“ и „Буве“ и на много други. „Одъшиусъ“ се е борилъ десетъ часа за живота си. Повреденъ му билъ само единъ секторъ задъ машината, но поради неизправността на люковетѣ и неправилното устройство на гърловинитѣ въ подводната частъ и на водосточните трѣби въ банята на огняритѣ, водата постепенно прониквала изъ повредения секторъ въ съседния, и нѣмало никаква възможностъ да бжде спрѣна.

Много у м о в е работиха надъ въпроса за непотопимостта на линейните кораби и надъ разработката на система за тѣхната противоторпедна защита, но е трудно още да се каже нѣщо за резултатитѣ. За сега на лице има две противоторпедни системи: английска и американска. Първата система се състои отъ специални външни бортови надстройки, тѣй наречените „були“, които обхващатъ цѣлата подводна частъ на кораба: американската е въ видъ на редица добавѣчни надлъжни и напрѣчни прегради, построени вжтре въ подводната частъ на коритото. Булевитѣ надстройки сж вече поставени на английския линеенъ кръстосвачъ „Худъ“, благодарение на което неговото дъно е добило видъ, като че се е подуло. Подуването обхваща дъното по цѣлата му дължина и образува нѣщо като поясъ, задъ който се намира раздѣленъ на сектори коридоръ, който се съобщава съ външната вода. Задъ този коридоръ, който е ограниченъ отъ бронираната преграда, сж помѣстени нефтените отдѣления съ филтриращи прегради за въ случай че преградата на нефтения секторъ бжде повредена. Тукъ идеята се заключава въ хипотезата, че за из-

тласкването на водата въ взривания булевъ секторъ ще отиде значителна частъ отъ енергията на взрива.

По американската система за противоторпедна защита, между външния бортъ и надлъжната преграда, която отдѣля жизнените части на кораба, се поставя цѣла мрежа отъ водонепропускаеми прегради на разстояние около единъ метъръ една отъ друга. Получава се редица малки сектори. Отъ тѣхъ най-близкиятъ къмъ външния бортъ е празенъ, а останалите три сж напълнени съ нефтъ; петиятъ (последниятъ) сжщо е празенъ. Тукъ идеята се заключава въ надеждата да се унищожи отъ тази стоманена мрежа силата на взривовата вълна и да се защитятъ отъ летящите разкъсани отъ взрива части най-важните сектори на кораба. При удара на торпедото върху борта взривътъ разбива онѣзи части на коритото, които сж най-близко до центъра на взрива, а парчетата действатъ като парчета отъ снарядъ и съкрушаватъ всичко по пътя си. При измѣрването на взривоветѣ съ опити сж сполучили да установятъ че натискътъ въ празните сектори, които се намиратъ въ сферата на потоцитѣ отъ газове, нараства, но тѣй като натискътъ и скоростта на газа сж обратно пропорционални на квадрата отъ разстоянието до центъра на взрива, то е важно да се има не толкова голѣмъ обемъ на противоминните сектори, колкото по възможностъ по-голѣмо отдалечаване на центъра на взрива отъ жизнените части на кораба. Такава е хипотезата, която е легнала въ основата на американската система за противоторпедна защита на линейните кораби.

Жизнеспособността на кораба изцѣло зависи отъ неговата устойчивостъ и непотопимостъ. Въ каква степенъ английската и американската системи ще преодолеятъ опасността отъ страшната сила на взрива на съвременните торпеда, ще ни покаже навѣрно сега опитътъ на войната.

Поучителното за насъ заключение отъ настоящата статия е, че трѣбва да побързаеме да си създадемъ жизнеспособенъ флотъ отъ модерни подводници съ достатъченъ районъ на действие и отъ торпедни катери-изтрѣбители, за да можемъ да имаме една ефикасна, подвижна и заплашителна отбрана на своите брѣгове. Такъвъ флотъ е напълно въ бюджетните възможности на нашата страна, и за него не може да не държи смѣтка евентуалниятъ вражески флотъ, снабденъ дори съ линейни кораби.

Мичманъ отъ флота

АДМИРАЛЪ С. О. МАКАРОВЪ

Единъ отъ найголемитѣ руски морски военачалници, ползващъ се съ заслужена голѣма свѣтвна известностъ, е адмиралъ С. О. Макаровъ. Той се е родилъ на 27.XII.1848 г. Още въ първитѣ години на своята военно-морска служба той излъкна съ своитѣ богато надарени всестрани способности и се прояви като остроуменъ, опитенъ и храбъръ морски офицеръ.

Още презъ време на руско-турската война въ 1877—1878 г., която се води за нашето освобождение, въ главата на тогавашния младъ лейтенантъ С. О. Макаровъ се зароди идеята за торпеднитѣ катери. Следъ дълги настойчиви доклади, за да убеждава началницѣ си въ правотата и полезността на замисленото отъ него дѣло, и следъ преодоляване на много прѣчки, които даже за моментъ не го разколебаха, най-после той успѣ да реализира идеята си и да я използва въ време на руско-турската война въ Черно море. Лейтенантъ Макаровъ получи разрешение да поеме командването на обикновения търговски параходъ „Велики Князь Константинъ“ и да го приспособи за воененъ корабъ. Той въоръжи кораба съ влачещи се и пѣргови мини, съ една 15 см. мортира и четири 9 фунтови орждия. Главната бойна сила на кораба, обаче, се състоеше отъ 4 парни катера, които можеха да се вдигатъ и поставятъ на палубата на парахода. Съ този корабъ той се бори съ мощния тогава турски флотъ, всяваше ужасъ между турцитѣ съ своитѣ смѣли и нечувано дрѣзки действия и имаше пълненъ боевъ успѣхъ.

На 28. май 1877 г. командваниятъ отъ лейтенантъ С. О. Макаровъ корабъ „Велики Князь Константинъ“ излъзе отъ Одеса, натоваренъ съ 4 минни катера и влачещъ задъ себе си два малки миноносца. Корабътъ спрѣ късно презъ нощта на 10 километра отъ Сулина, освободи влачениитѣ миноносци и спуска своитѣ минни катери. Корабчетата, прикрити отъ нощта, се построиха въ две върволични колони и се насочиха въ Сулина, за да атакуватъ стоящитѣ тамъ на котва подъ пара и заградени съ бонове 3 турски броненосца и 1 стражеви корабъ. Атаката излъзе сполучлива и дѣлото на лейтенантъ Макаровъ се увѣнча съ успѣхъ. Въпрѣки голѣмата разлика въ съотношение на силитѣ и сериозното противодействие отъ турскитѣ броненосци, броненосца „Иджалие“, бѣше значително повреденъ. На следния день, заедно съ миннитѣ си катери, кораба—носачъ „Велики Князь Константинъ“ благополучно се завърна въ Одеса. Следъ

това, съ този корабъ — носачъ на минни катери, последваха редъ смѣли и удачни атаки въ Черно море срещу турския флотъ, които издигнаха тогавашния лейт. Макаровъ до височината на голѣмъ флотоводецъ.

По-нататъшната служба на С. О. Макаровъ е служба на единъ великъ, съ свѣтвна известностъ адмиралъ, който и сега още блѣсти въ военно-морската история съ своитѣ всестрани дарби. Той е и голѣмъ теоретикъ, и незамѣнимъ практикъ. Едновременно адмиралъ С. О. Макаровъ е голѣмъ флотоводецъ, изследователъ, изобретателъ и великъ военно-морски учителъ. Той изследва основно босфорското течение, изработи първитѣ планове за корабитѣ—ледосѣкачи и работи върху морско-тактическитѣ въпроси. Той е едновременно баща на торпеднитѣ катери, на корабитѣ—ледосѣкачи и руската военно-морска тактика.

Презъ руско-японската война, той е главнокомандующъ на руската Тихоокеанска ескадра, която подъ неговото командване се съвзема и развива енергична и достойна за почитъ и удивление дейностъ, призната и отъ неговитѣ противници — японцитѣ. Своята теория, той я потвърди съ дѣла. Вѣренъ на думитѣ и дѣлга си, той загина геройски съ броненосца „Петропавловскъ“ на 31.III.1904 година.

Адмиралъ С. О. Макаровъ, възъ основа на своитѣ теоритически проучвания и своитѣ практически познания, ни е завещалъ много ценни военно-морски тактически мисли, които и днесъ не сж загубили своето значение и могатъ да послужатъ на всѣки морски офицеръ за поука и напѣтствие по отношение на обучението и бойната служба.

Нѣкои отъ тѣхъ сж следнитѣ:

— По-добре е да се приучатъ моряцитѣ къмъ мисълта, че нѣма да се спасятъ, ако не съумѣятъ да спасятъ кораба си, отколкото да ги учатъ да напушатъ кораба си, когато той е още напълно въ безопасностъ.

— Моето правило е: ако срещнете по слабъ корабъ — нападайте; ако е еднакво силенъ съ вашия корабъ — нападайте; и ако е по силенъ отъ вашия корабъ — пакъ нападайте. Ако видите, че и други вашъ корабъ е избралъ за целъ, на нападение сжция неприятелски корабъ, койго вие сте нападнали, продължавайте вашето нападение, докато не унищожите врага. Не гонете неприятелски корабъ, който е далече, ако предъ васъ се намира други неприятелски корабъ по-близо.

— Забравете всѣкава мисълъ за помощъ на своитѣ кораби. Най-до-

бре ще помогнете на вашитѣ кораби, като нападате вражескитѣ кораби.

— Храбриятъ командиръ ще направи много повече на лошъ корабъ, отколкото страхливиятъ командиръ на най-добрия корабъ.

— По-добре е да се стреля рѣдко, но точно. Нищо не ободрява неприятеля тѣй много, както една безпорядъчна стрелба съ систематически недолеги (къси изстрели).

— Победа може да се нарече само унищожението на неприятеля, и затова повреденитѣ вражески кораби трѣбва да се доповреждатъ, потапятъ или да се заставятъ да се предадатъ. Да се повреди неприятелския корабъ—значи да се направи еднототна отъ работата. Истински трофей — това е вземането или унищожаването на вражеския корабъ.

Колко голѣма е била въ действителностъ военно-морската фигура на този великъ и съ свѣтвна известностъ адмиралъ, се вижда отъ следнитѣ факти:

При загиването на адмиралъ С. О. Макаровъ на 31. мартъ 1904 год., когато той се е връщалъ съ ескадрата си на рейда въ Портъ Артуръ и когато броненосца—водачъ „Петропавловскъ“, на който е билъ адмирала, се ударилъ на вражеска мина и веднага потъналъ почти съ цѣлата си обслуга, италианския вестникъ „Трибуна“ отъ 2.IV.1904 год. писа:

„... Вие синове на велики морета, моряци, служещи подъ различнитѣ свѣтвни знамена, оплаквайте храбреца, увѣнчайте съ лаври паметта за него...”

Единъ день по-рано, на 1.IV.1904 г., английскиятъ вестникъ „Таймсъ“, писа за него:

„... Съ своята енергия и примѣрна неуморна деятелностъ той вроди новъ мощенъ духъ и храбростъ въ личния съставъ на руската тихоокеанска ескадра. Съ загиването на адмиралъ Макаровъ Русия губи единъ вождъ, който трудно ще бжде замѣненъ.“... За него, по-нататкъ се казва, че билъ „превъзходенъ морякъ, познавачъ на военно-морското дѣло и смѣлъ флотоводецъ“.

А германскиятъ вестникъ „Берлинеръ Тагеблатъ“ № 189 отъ 1.IV.1904 г., между другитѣ хвалебствия за неговата деятелностъ, писа:

„... Отъ момента на пристигането на адмиралъ Макаровъ въ Портъ Артуръ, руския флотъ наново повдигна духа си и въ сжщото време можеше да се забележи какъ неговия, сжщо така достоенъ противникъ, адмиралъ Того, съответно на възраждането духа на руския флотъ, въ сжщия темпъ намаляваше своитѣ нападения срещу него...”

СВЕДЕНИЕ ЗА ПОТОПЕНИТЪ КОРАБИ

На 2 октомври един германски подводник потопи гръцкия кораб „Константинос“. 15 души от обслугата му сж се спасили.

На 14 октомври в един час и 30 минути през нощта е потопен от германски подводник в залива на Скапа Флоу английският линейен кораб „Роял Окъ“. В случая не може да не се признае, че германският командир на подводника е проявил извънредно голяма храброст за да проникне в така добре защитената английска база, в която през миналата война нито един германски подводник не можа да влезе.



Линейният кораб „Роял Окъ“

Линейният кораб „Роял Окъ“ имаше водоизместване 29,150 тона и бѣ спуснат на вода през 1916 год. Един месец след спускането му на вода той взе участие в Скагеракския бой, намирайки се непосредствено зад адмиралския кораб. През 1936 г. бронята му бѣше преправена и въоръжението усилено. „Роял Окъ“ бѣ въоръжен съ 8—381 мм. 12—152 мм., четири 102 мм. и 16—40 мм. противовъздушни оръжия. Два торпедни апарата и 15 картечници. Имаше скорост 23 мил.

„Роял Окъ“ бѣ единадесетия кораб от британския флот който



Лейтенант Принц, командир на германски подводник който потопи „Роял Окъ“

то носи това име. Първият „Роял Окъ“ е бил спуснат на вода през 1663 година.

През 1937 год. „Роял Окъ“ е бил повреден на пристанището на Валенция където един попаднал снаряд се взривил на палубата, ранил командира му, двама други офицери и двама моряци. Сжщата година е бил открит опит за саботаж.

От обслугата му която се състояла от 1,234 моряци и офицери сж се спасили само 424 души.

Заедно с кораба е загинал и контръ-адмирал Блеговъ.

Потопяването на „Роял Окъ“ е произвело тягостно впечатление в Лондон още повече че той бѣ окръжен съ известен ореол: Той взе участие в Скагеракския бой при който потопи три германски кораба.

През време на войната през 1914—1918 год. британският военен флот е загубил 13 линейни кораба и три кръстосвача.

На 14 октомври сж били потопени от английските изтребители два германски подводника. Нѣколко души от обслугата им сж спасени.

През 14 и 15 октомври сж потопени от германски подводници френските търговски кораби „Емил Менгъ“, „Бретанъ“ и „Лузивнъ“. Обслужителите на трите кораба сж спасени.

На 15 т. м. е потопен от германски подводник английският кораб „Лохванъ“, от 9205 т. 6 души от екипажите и 72 от обслугата му се спуснали в спасителни лодки и след 8 часово скитане из океана били спасени от един английски кръстосвач.

На 16 октомври по съобщение на норвежки рибари три английски военни кораба сж потопили един германски военен кораб в Северно море, в района около западното крайбрежие на Норвегия. Боят севодил вън от териториалните води на Норвегия.

На 19 октомври в водите на Атлантически океан е бил потопен от германски подводник английският кръстосвач „Йоркшпъръ“ 10,000 тонен. Обслугата му е спасена.

На 20 октомври е бил потопен

от германски подводник английският кораб „Санъ Хиданъ“. Обслугата му от 15 души е спасена.

На 21 т. м. един германски изтребител се натъкнал на мина и потънал.

На 22 октомври един английски кръстосвач потопи в Атлантически океан германския корсар—кораб „Шавеландъ“. При спасяване на обслугата му се оказало, че на борта му се намирили в качеството на пленници команданта и механика на английския кораб „Клементъ“, който преди три недѣли бѣ потопен от германския корсар.

На 22 с. м. германският стражеви кораб „ЕСТЕ“ носещ стражева служба на минните полета на юг от остров Зееландъ, се натъкнал на три мини под ред и потънал.

От обслугата която се състояла от 69 човѣка се спасили само 5 души.

На 22 октомври германските подводници сж потопили норвежкия петролен кораб „Деодата“ 3000 т. и шведския товарен кораб „Густавъ Адолфъ“ 900 тона.

На 27 т. м. един германски подводник е бил изхвърлен на пѣсьния брѣг при Гудвинсъ. Подводникът имал големи повреди. Английските моряци сж извлѣкли от вътрешността 60 трупа.

На 27 т. м. през нощта е бил открит и потопен от английските изтребители един германски подводник. Част от обслугата му е спасена.

На 28 октомври е бил потопен при френското атлантическо крайбрежие румънският 7000 тонен петролен кораб „Олтения“, носещ 2000 тона бензинъ предназначен за едно френско пристанище. Тъй като корабът преди да потъне се е запалил, предполага се че цѣлата му обслуга от 50 души е загинала.

На 30 т. м. е потопен един норвежки търговски кораб. Обслугата му е спасена и стоварена на английския брѣг.

На 30 т. м. е бил потопен един германски подводник близо до Па Де Кале от френските изтребители.

МОРСКА ЛИТЕРАТУРА



ОБИЧАМЪ ТЕ, МОРЕ!

Обичамъ те, море, и въ мракъ и въ свѣтлина!
Обичамъ те и въ буря, и въ покой,
И твойта необятна ширина
И твоя шумъ, и стонъ, и вой!

Далечъ отъ тебе чезна въвъ нощта
Безъ хоризонти, безъ небе и радостъ,
Далечъ отъ тебе гасна въ пустота —
Жадувамъ твоята прохлада!

Въ кръвта ми вливашъ свѣтла свежестъ
И съ вихъра отнасяшъ ми скръбта,
Щомъ люшне бурята вълнитъ ти метежни,
Душата ми лети въ безкрайността —
И тамъ залъна въ чиста свѣтлина —
Тя, малка капчица отъ ведрия безкрай,
Трепти подъ твоя стонъ и вой.
Обичамъ те, море, и въ буря, и въ покой!

Мария Матеева

ПЪРВО ПРОНИКВАНЕ ВЪ БОСФОРА

Подъ горния надсловъ капитанъ II рангъ А. Лукинъ въ книгата си „Флотъ“ описва първото проникване на руския подводникъ „Тюлень“ въ Босфора.

Последниятъ събития показватъ, че значението на подводника при изпълнение на самостоятелни морски операции нѣма да отслабне въпреки добре организираната противоподводна борба.

Подводникътъ, като оръжие на изненада въ морската война ще кръстосва океани и морета въ изпълнение на бойнитъ си задачи, ще дебне противника и ще го потопява безмилостно.

Поднасяме въ преводъ тази статия, която вѣрваме ще представлява интересъ за читателитъ на „Морски прегледъ“, понеже действието се развива въ близостъ на нашитъ брѣгове.

Точно въ 1400 часа на 10 декемврий 1915 год. подводникътъ „Тюлень“ подъ командата на старшия лейтенантъ Катицинъ отдаде вжжета и напусна базата...

Въ залива спрѣха машинитъ да се провѣри действието на кърмилата.

— Пригответе се за потопяване!

Прибраха капака на кулата, затвориха крайнитъ люкове, провѣриха изправното действие на автоматическитъ клапани и започна наклоняването. Най-напредъ запълниха крайната баластна систерна, следъ това — срѣдната. Когато наклоняването стана равно на нула, изплаваха и се отпавиха къмъ изхода за преградника.

Бѣше хладно, неприветливо време. Духаше източень вѣтъръ. Стражата бѣше въ зимни кожени дрехи, съ високи до самия поясъ кафяви ботуши съ шурмови шапки.

Вѣтърътъ се промѣни на юго-западенъ.

Прочертахъ курсъ къмъ мѣстото на плаващия босфорски фаръ. Скоростъ 10 мили. Не се правѣха астро-

номически наблюдения, понеже прѣчеше облачното време.

Къмъ 2300 ч. вѣтърътъ затихна, но остана вълнение.

12 декемврий на разсъмване подводникътъ дойде къмъ неприятелскитъ брѣгове. Низка мъгла, характерна за Босфора по това време. Виждаха се само върховетъ на височинитъ „Два братя“ и хребета „Исполинъ“.

Само по взаимното разположение на тѣзи височини може да се ориентира и намѣри вѣрния пътъ къмъ Босфора; иначе лесно ще се попадне въ лъжливия Босфоръ и ще налети или на камънитъ или ще се взриве на поставенитъ минни загради. Опредѣлиха мѣстото по височинитъ, откриха че подводникътъ се е отклонилъ 20 мили западно. Поправили курса и подводникътъ се насочи къмъ Босфора и се потопи. Бѣше 1100 часа.

Въ продължение на 6 денонощия презъ мъгла, като въ млѣко кръстосваха морето, но никого и нищо не видѣха. Така продължи до седемнадесети когато мъглата спадна и къмъ 17 часа забелязаха, че отъ Босфора излиза корабъ. Но уви, нѣмаше никаква възможностъ да се атакува. Корабътъ се движеше по продължение на анадолския брѣгъ, а подводникътъ се намираще къмъ страната на пролива до Румели. Освенъ това корабътъ се движеше съ голѣмъ ходъ и не бѣ възможно да се опредѣли курса му и заеме позиция. Наблюдението по маневрирането на кораба даде възможностъ да се направи важно откритие—установиха, че той се движи отъ Босфора по опредѣленъ фарватеръ, обозначенъ съ створове отъ две петна—едно на височината, друго на брѣга до самата вода.

Ясно бѣ, че това сж тайни знаци за безопасното влизане въ Босфора и излизането отъ него. Веднага

опредѣлиха направлението имъ. То се оказа северо-изтокъ, юго-западъ 70°.

Стъмни се. Зградвани отъ това ценно откритие, отидоха въ морето за пълнене акумулаторитъ. Катицинъ реши на следующето утро да проникне въ самия Босфоръ...

Опредѣлиха се на две мили отъ брѣга и изплаваха. Отвориха люковетъ. Обслужата се изкачи на палубата да подиша свежия въздухъ и да пуши. Следъ 12 часово непрекъснато движение подъ водата необходимо бѣ да се провѣри подводника. Внимателно пушеха, скриващи се задъ рубката, за да не се забележатъ огньоветъ отъ брѣга.

Нощниятъ аромат на земята, животелниятъ въздухъ на морето въ първата минута опояваха...

На сутринята още въ тъмно се приближиха къмъ входа на Босфора. Далече на изтокъ блѣсна първия проблѣсъкъ на зората... Потопиха се. Времето е благоприятно. Вѣтърътъ духа отъ Босфора. На срѣща бѣгатъ вълни, скривай морегледа. На страни тъмнѣятъ скалисти брѣгове съ скрити въ тѣх фортове и батареи. И непоносимо страшно и хубаво... Но ето и линията на фароветъ. Подводникътъ внимателно се движи напредъ... Времето едва—едва повдигатъ морегледа, хвърлятъ се мълниеносни погледи... Въ съзнание за сериозността и опасността първи да изпробватъ всички безгласно заставаха по мѣстата си... Въ подводника мъртва тишина... Очакватъ само едно—командата на командира. Още никой не е проникналъ тука... Пжтътъ е пълненъ съ неизвестностъ... Изеднѣжъ може да се попадне въ мрежа или каква да е друга измислена отъ германцитъ засада. До сега обаче всичко върви гладко и добре.

Подводникътъ прониква все по дълбоко. Катицинъ си постави за за-

дача да произведе подробно оглеждане на пролива и да унищожи всичко, което бѣ възможно да бѣде унищожено. За съжаление пресмѣтанията показваха, че не може да се дойде до Златния рогъ.

Работата бѣ въ това, че съ наличнитѣ акумулаторни батерии бѣ невъзможно да се проплава подъ водата 32 мили до тука и обратно въ самия Босфоръ и още 18 мили до тукъ и обратно въ открито море. Следователно всичко 50 мили. Поржчанитѣ въ германскитѣ заводи акумулатори Гюдоръ не успѣха да се доставятъ преди войната и поставенитѣ вмѣсто тѣхъ акумулатори отъ руския заводъ имаха 2 пѣти по-малка електровмѣстимостъ и не бѣха пресмѣтнати за такава операция.

Огъ досада Катицинъ си хапѣше прѣститѣ, но...

Незабелязанъ отъ никого „Тюлень“ се движеше напредъ, следвайки това маневриране, което направи вчерашния корабъ...

Показа се платноходъ... Съвсемъ близичко премина „трамбона“. На кърмилото старъ турчинъ пуши съ лула. Старецътъ не забелязва, не чувствува следящитѣ го отъ подъ водата две зорки очи.

— Какво? Не поставиха ли го въ морегледа!...

Но изведнѣжъ отъ кълбото мъгла отъ самата дълбочина изплава силуетъ.

— Тревога!

— Пригответи се за атака!

— Носовитѣ апарати готови!

Морегледа се установи на силуета...

— Какъ мислите Николай Сергеевичъ, кой може да бѣде? Нима ще го атакуваме?—се обърна командирътъ къмъ старшия офицеръ.

— Да подходимъ, Михаилъ Александровичъ — да видимъ що за птица е. Иска ми се да го атакуваме...

— Ето. Да, нѣкаква канонерка...

Действително, скоро откриха, че това е канонерка. Тя вѣроятно изпълняваше вътрешна охрана на Босфора по линията на кивацитѣ.

Катицинъ рѣши да я атакува. Огиде на сближение... Разстоянието до нея бѣше още голѣмо. Заблизваха, че канонерката презъ всичкото време се движи напредъ и назадъ отъ европейския брѣгъ къмъ азиатския и обратно.

Командирътъ не искаше да изгуби по нея половината отъ торпедитѣ си — тъй като можеше да срещне после по добри обекти — и той заповѣда да пригответъ за атака само 2 апарата съ английски торпеда.

Нито канонерката, нито батареитѣ забелязаха подводника, и той нахално си издигна морегледа и зае позиция, като се придържахше по срѣ-

дата на Босфора за да има свобода за маневриране.

Канонерката дойде до азиатския брѣгъ и описа циркулация... Въ този моментъ тя се сближи съ подводника на около 850 метра. На мостика ѝ се разхождаше командирътъ. Имаше сигналисти. Единъ гледаше съ бинокль по направление на подводника...

— Торпеднитѣ трѣбни готови!

Гробна тишина. Всички сж на поста си... Очакватъ последната команда.

— Дѣсна огънь

— Лѣва огънь.

Подводникътъ потрепера... 5, 10, 15 секунди. Изведнѣжъ глухъ взривъ потресе корпуса.

Всички се прегънаха въ недоумѣние.

— Дяволъ да ги вземе тѣзи англичани! — Вѣроятно тѣхнитѣ проклетии торпеда измѣниха посоката си, достигнаха дъното и се взриваха въ камънитѣ — се чуваше негодуващия гласъ на командира. Но не успѣлъ той да замълчи и като слухъ се доловиха нови глухи взривове, приближаващи отъ всички страни. И изведнажъ, тррр, прокѣнтъ по палубата.

— Батареитѣ откриха огънь!

— Лѣво на стена!

— Дълбочина 14 метра.

Въ дълбочината се развърнаха по обратенъ курсъ. Следъ нѣколко минути — подводникътъ взе 8 метра дълбочина! Изплаваха.. Прибраха морегледа...

Батареитѣ замлъкнаха.

Катицинъ отново повърна въ дълбочина на Босфора и излеко вдигна морегледа, отново отиваше напредъ.

Отново видѣха канонерката.

Но този пѣтъ тя цѣлата бѣ внимание. Щомъ забеляза морегледа тя се хвърли въ атака съ цѣль да та-

рани подводника. Катицинъ мигновено сне морегледа, направи поворотъ и отново го вдигна. Канонерката се втурна настрани. Вѣроятно предполагаше, че подводника е на позиция. Следъ нѣколко секунди тя се опомни, повърна и отново се хвърли въ атака. Катицинъ изпълни сжща маневра. Тази игра продължаваше нѣколко минути. Подводникътъ се стрѣмеше да заеме позиция и атакува канонерката, а тя да протарани подводника. Батареитѣ откриха огънь...

Въ разтревожения Босфоръ не може да се изпълни нищо. Трѣбваше да се оттегли. Въ 16 ч. „Тюлень“ излѣзе на свободна вода.

Въ северната частъ на хоризонта се показа гъстъ димъ. Всички се оживиха. Приближаваше се голѣмъ воененъ корабъ... Реваншъ за канонерката!... „Тюлень“ зае позиция...

— Но какъ той, подлеца, е прескочилъ! Колко дни се въртимъ и чакаме тукъ и не го забелязахме кога е излѣзалъ отъ Босфора.

— Вѣроятно въ мъглата е прескочилъ...

Сближението бѣ великолепно. Корабътъ неси измѣняше курсътъ. Идваше точно къмъ подводника.

— Бойна тревога!

— Торпеднитѣ трѣбни готови!

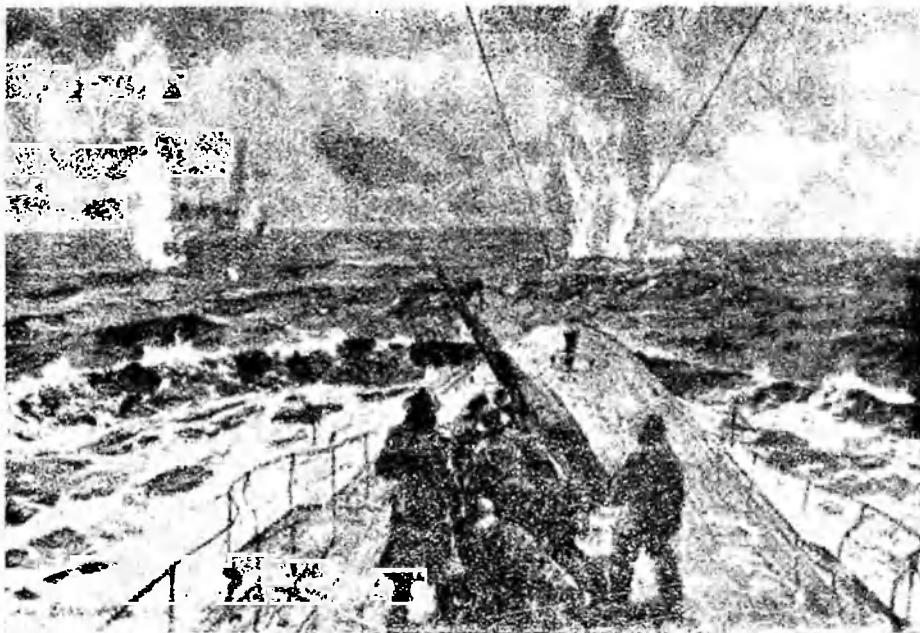
Съ висше напрежение на волята и нервитѣ Катицинъ се впи въ морегледа... Тритрѣбенъ кръстосвачъ идваше точно къмъ него. Вѣроятно „Хамидие"... Още секунда и гибелта му е неминуема.

— Дѣсни!...

— Остави!!! Нашъ! Руски! „Кагулъ“.

Още половинъ секунда — една дума „огънь“ — и „Кагулъ“ би излетѣлъ въ въздуха. Потъ изби Катицинъ. Той свали фуражката си и съ яростъ я удари въ палубата.

В. Кутевски



Артилерийски бой между подводникъ и единъ въоръженъ търговски корабъ

СТРАНИЦА ЗА МЛАДИТЪ

ХРИСТОФОРЪ КОЛУМБЪ

(Продължение от брой 121)

ВАРНЕНСКА ГРАД.
ОБЩ. БИБЛИОТЕКА

Третото пътешествие,
1498 — 1500 год.

Преди да предприеме третото си пътешествие към новия Свѣтъ, Колумбъ престоялъ две години въ Испания и водилъ упорита борба срещу многобройнитѣ клеветничества, зараждащото се поради подстрекателствата на колумбовитѣ противници обществено недоволство и голѣмитѣ трудности за снабдяване и стѣмвяване на корабитѣ за продължително пътуване.

Най-подиръ, на 30 май 1498 год. колумбовия флотъ, състоящъ се отъ шестъ кораба, вдигналъ котва отъ пристанището Санъ Лукаръ де Барамеда и се отправилъ въ открито море.

За да избѣгне срещата съ кръстосващитѣ въ океана французки и португалски кораби, Колумбъ се насочилъ първоначално на югъ и достигайки екваториалната област на Атлантически океанъ се отправилъ право на западъ.

На 16 юни мореплавателятъ достигналъ Порто Санто на островъ Мадейра, гдето корабитѣ се запасили съ дърва и вода. При острова неочаквано се появили единъ французки корабъ и плененитѣ отъ него три испански кораби, които бързо се етдалечили въ морето. За тѣхно преследване Колумбъ изпратилъ три отъ своитѣ кораби, на които далъ задача следъ преследването да се прибератъ на островъ Еспаньола.

На 21 юни Колумбъ достигналъ и се закотвилъ съ останалитѣ три кораба до островъ Зеления носъ, обаче, поради липса на хранителни припаси и рогатъ добитѣкъ за попълване запаситѣ, продължилъ на 5 юли пътуването въ юго-западно направление.

На 7 юли корабитѣ достигнали островъ Делъ Фуего, а на 15 юли флотътъ плувалъ вече въ екваториалната област на пълно безвѣтріе, затишие и тропическа горещина. Настѣпили дълги и мжчителни за обслугата дни. Топлитѣ и влаженъ въздухъ затруднявалъ дишането и действувалъ разрушително върху дървената конструкция на корабитѣ. Хранителнитѣ припаси започнали да гниятъ; бѣвичкитѣ за вода се разсѣхнали и отъ тѣхъ започнала да изтича сгорещената отъ палещитѣ слънчеви лъчи вода. Адската горещина изтощила значително обслугитѣ, тър-

пението и издържливостта на които били на изчерпване. Великиятъ мореплавателъ положилъ голѣмо мжжество и усилия за да надвие увеличаващитѣ се болки отъ мжчителнитѣ пристѣпи на своята подагра и се покаже достатъчно спокоенъ предъ обслугата и твърдъ на поста си.

Най-подиръ той промѣнилъ посоката на движение и корабитѣ, следъ дълго, изтощително и тежко плаване навлѣзли въ по-прохладна и вѣтровита област и се отправили право на западъ.

Дълго време предъ корабитѣ се разстилала само еднообразната и необятна водна ширъ на океанъ.

На 31 юли 1498 год. настѣпилъ край на страданията на обслугата. Стоящия на стража върху стожерната наблюдателница морякъ, оглеждайки внимателно безпредѣлната далечина, открилъ въ западно направление издигащитѣ се надъ хоризонта три конически възвишения.

Силниятъ вѣкъ „Земя!“ прозвучалъ радостно и по корабитѣ се разнесли благодарствени молитвени пѣсни къмъ милостивия небесенъ Отецъ за спасеннето на моряцитѣ въ най-сѣдбоносния моментъ, когато въ бѣвичкитѣ не останала вече нито капчица вода.

Скоро предъ корабитѣ се очертали тритѣ планински върха на новъ островъ, който билъ назованъ отъ Колумба съ името Тринидатъ. На 1. августъ корабитѣ се закотвили близко до брѣга при южния край на острова. Западно и близко до него се разкривали очертанията на нова земя, земята на Южна Америка, покрита съ гъсти девствени лесове.

Мореплавателятъ не предполагалъ, че това е обширенъ материкъ, а мислейки, че е островъ, нарекалъ новата земя съ името Ла Изла Санта (Светия Островъ).

На 2. августъ корабитѣ прибли-

жили къмъ юго-западния край на острова и хвърлили котва въ протока, който отдѣлялъ острова отъ новия материкъ.

Отъ брѣга веднага се отдѣлил голѣма туземна лодка съ двадесетъ индийци и бързо се приближила къмъ корабитѣ. Споредъ описанията на Колумба, туземцитѣ били стройни, съ красиво тѣлосложение и съ вършенно голи. Цвѣтътъ на кожата имъ билъ по-свѣтъль отъ тоя на индийцитѣ населяващи по-рано открититѣ острови. Мореплавателятъ позволилъ на своитѣ моряци да слезатъ на брѣга и се освежатъ следъ дългото и мжчително пътуване.

Моряцитѣ се наслаждавали отъ красивитѣ гледки, които природата разкривала предъ тѣхъ, влишвали съ пълни гърди освежителния въздухъ и вечерната прохлада, като съ задоволство подкрепяли силитѣ си съ бистрата вода на планинскитѣ поточета и чудния вкусъ и хранителностъ на изобилнитѣ плодове.

До 15 августъ Колумбъ престоялъ и изследвалъ брѣговетѣ на Тринидатъ. Островътъ билъ покритъ съ богата растителностъ и населяванъ съ снажни и високорѣсти индийци.

На 15. августъ изследвайки западнитѣ брѣгове на Тринидатъ, Колумбъ открилъ до северозападния край на острова тѣсенъ проливъ, препрѣченъ отъ множество малки островчета и скали. Минаването презъ пролива, нареченъ отъ мореплавателя „Драконовия проливъ“, била трудна и опасна задача, най-вече поради силното водно течение, обаче корабитѣ благополучно преминали презъ тѣснината и излѣзли въ открития океанъ.

Движейки се въ северозападно направление на 19 августъ 1498 г. Колумбъ открилъ очертанията на островъ Еспаньола, обаче, поради господстващото морско течение корабитѣ достигнали и влѣзли въ пристанището на колонията Изабела едва на 30 августъ с. г., посрещнати радостно отъ намиращитѣ се тамъ испански плавателни сѣдове.

Презъ време на следващия престой на Колумба въ Еспаньола мореплавателятъ изпиталъ много горечини и билъ принуденъ често да се справя съ нечистостта, недоволството и разрушителната тайна дейностъ на своитѣ противници, които предизвикали смутове.

(Следва)





Подводникъ чиста оржиде е обковано въ ледъ