

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЪ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

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

ДВУСЕДМИЧНИКЪ ЗА МОРИКА ПРОСВЪТА И ОБНОВА
ДЪРЖАВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.



Година VI.

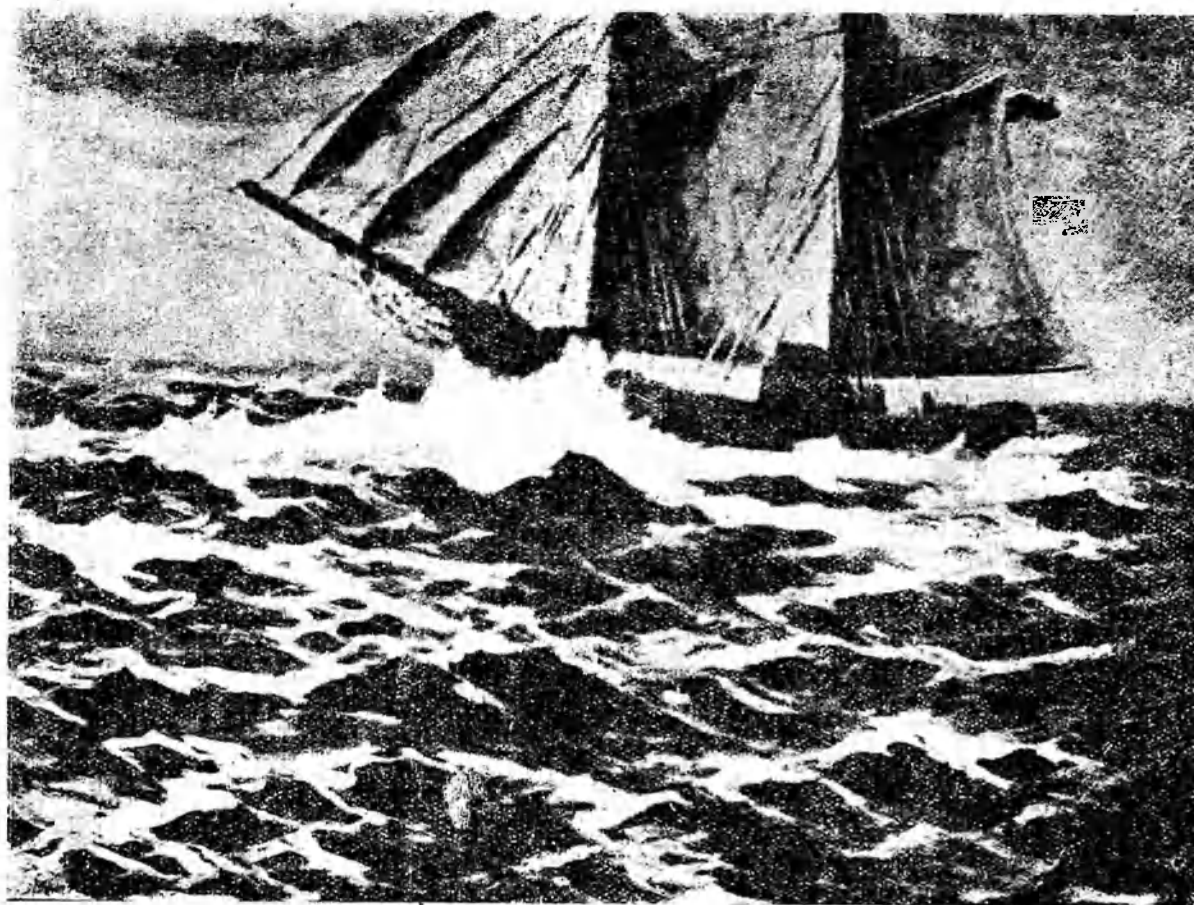
Варна, 1 октомври 1939 год.

Брой 122.

изв. 34670 122-140 отб. 05

Не чакай да създаваш флотъ, когато те нападнатъ, защото не се копае
кладенецъ, когато ожадибешъ.

57



Корабъ на Негово Величество „Асенъ“ въ открито море

Картина отъ Пешо Бонджиевъ

КОЛОНА ЗА ЧЕТЦИТЪ

На П. Тодоровъ — Пловдивъ Какви кораби сж миннитъ заградители.

Успѣшната минна война зависи отъ една страна отъ запаса на мини въ страната или възможността да се строятъ въ достатъчно количество такива и отъ друга, отъ наличността на достатъчно и подходящи минозаградители. Умѣнието да се използва мината и настойчивостта осигуряватъ успѣха.

До руско-японската война специаленъ минозаградителъ имаше само Русия. Приспособенитъ тогава военни и търговски кораби даваха първитъ негови черти. Общоевропейската война завари почти готова само Русия въ минно отношение. Отъ останалитъ воюващи само Германия бѣше работила и напреднала доста, но бѣше още много далечъ отъ това, което ѝ бѣше необходимо. Въ течение на войната заградната мина, заградителитъ и минната тактика направиха решителни крачки напредъ. Въ края на войната виждаме очертани вече типове подводни и надводни заградители, а отъ еднитъ и другитъ пъкъ: пасивни, активни, маневрени и за търговска минна война.

За надводнитъ пасивни се приспособяваха стари военни и търговски кораби съ малка скоростъ, слабо въоръжение и малък районъ на действие. Активнитъ имаха голѣма скоростъ и въоръжение, а нѣкои други и специална защита за минитъ. Маневренитъ имаха скоростта, въоръжаването и защитата на военнитъ кораби. Тия за търговска минна война имаха голѣмъ районъ на действие, много мини и срѣдно въоръжение и прости външни форми, приспособими за лесно и успѣшно маскиране.

Минитъ въ единъ заградителъ се нареждатъ на особни релси, които минаватъ по цѣлата палуба и излизатъ задъ кърмата така, че мината, както се движи свободно по тѣхъ, лесно и възможно незабелязано да се хвърли въ водата. Запаситъ отъ мини се поставятъ въ складовѣтъ (хамбари) на заградителя и до палубата се изваждатъ съ помощта на специални вдигачи (елеватори) или обикновени товарни греди (стре-ли). Обикновено хвърлянето става отъ една палуба. Въ специалнитъ заградители миннитъ изходи сж повече отъ единъ на кърмата на кораба, надъ водата. За дотикване минитъ до изхода сж устроени специални вериги, които автоматично

изхвърлятъ минитъ на такова разстояние една отъ друга, каквото пожелаеме — въ зависимост отъ скоростта на заградителя и желаната гъстота на заграждането. Сегашнитъ заградители се движатъ съ скоростъ отъ 35—40 мили въ часъ (18—20 м. въ секунда) и за да застанатъ минитъ на 50 метра една отъ друга, трѣбва на всѣки 2—3 секунди да се хвърля по една мина. Това налага двойнитъ и тройни минни изходи. На заградителя се носятъ толкова мини, колкото той може да постави въ една нощъ, като се смѣта и отива нето до мѣстото на заграждането да стане на тъмно, особено когато преимуществата въ въздуха сж на противника. Специалнитъ заградители носятъ отъ 800—1,200 мини.

Най модерни заградители иматъ: Англия — „Адвенчъръ“ 7,260 тона, скоростъ 277 мили, въоръженъ съ 4—12 см., 4—47 см., 8—37 см. и 14 картечници; всичкитъ орждия му сж противохвърчилни; носи 1,000 мини въ специални бронирани коридори. Минитъ се хвърлятъ автоматично. Франция — „Плутонъ“ — 5,600 тона, скоростъ 30 мили, въоръженъ съ 4—13 см., 10—37 см. противохвърчилни, 12 противохвърчилни картечници, носи 1,000 мини въ специални линии въ бронирани коридори. Минитъ се хвърлятъ автоматично. „Емилъ Бертини“ — 5,980 тонъ, скоростъ — 34 мили, въоръженъ съ 4—203 см. орждия; 4—102 см. противохв., 4—5 см. противохв., и 15 противохв. картечници, носи 1,200 мини, има броня около минитъ и машината. Минитъ се хвърлятъ автоматично.

Отъ нашитъ съседи Русия има 14 специални заградители, 6 кръстосвача съ по 130 мини, 16 изтрѣбителя съ по 80 мини. Турция има 4 специални надводни заградителя, единъ кръстосвачъ приспособенъ да носи 400 мини и 4 изтрѣбителя съ по 50 мини. Гърция — 5 специални заградителя, единъ кръстосвачъ съ 110 мини и 4 изтрѣбителя съ по 50 мини. Румъния — 5 такива заградителя и 4 изтрѣбителя за по 50 мини. Югославия 6 специални заградителя. Въ изброенитъ специални минозаградители не влизатъ търговскитъ и пристанищни кораби, които въ война се приспособяватъ като такива.

Подводнитъ заградители иматъ 900—1,200 тона надъ и 1,200—1,600 тона подъ водата; скоростта надъ водата е 16—18 мили, а подъ водата 9—12 мили, въоръжени сж съ 1—2 срѣдно калибърни 12 см. орждия; носятъ до 80 мини въ специални отворени отдолу кладенци или въ надлъжни тунели вънъ или вътре въ твърдата черупка; тия три системи иматъ своитъ преимущества и недостатъци. (Следва)

ПОЩА

Редакцията благодари за полученитъ по 10 лева отъ следнитъ дарители:

1. Четци отъ гр. Варна: Георги Поповъ, Антонъ Палазовъ, Юрданъ Геновъ, Василь Ивановъ Василевъ, Димитъръ Х. Георгиевъ, Леонидъ Т. Икономовъ, Манолъ Ивановъ, Петъръ Демировъ, Христо Димовъ, Коста Градевъ, Михаилъ Скобликовъ, Адолфъ Наудашеръ, Илия Мих. Попилиевъ, Мирчо Геновъ, Григоръ Христовъ, Койчо Минчевъ, Кр. Д. Димитровъ, Добри Ивановъ Стояновъ, Иванъ В. Добревъ, Георги Асеновъ, Свѣтозаръ Георгиевъ, Жеко Георгиевъ, Димитъръ Димитровъ, Иванъ Ангеловъ Йоцовъ, Никола Калудовъ, Здравко Дръ Поповъ.

2. Четци отъ София: Сирмановъ, Буковъ, Георги Козаровъ, Никола Мазневъ, Георги Малчевъ, Георги Желеповъ, Димитъръ Георгиевъ, Ангелъ Желеповъ, Боянъ К. Ивановъ, Фишеръ Галшайнъ, Сава Ефтимовъ, Димитъръ Терзирадевъ, Стоянъ Тодоровъ, Св. Хараламби Хараламбевъ, Андрей Андреевъ, Владимиръ Стефановъ, Живко В. Николовъ, Николай Д. Мишевъ, Подп. Витанъ Дюлгеровъ, Младенъ Колевъ Фильовъ, Юрданъ Павловъ, Георги Михайловъ, Славейко Ат. Карабиберовъ, Петъръ Ил. Будиковъ.

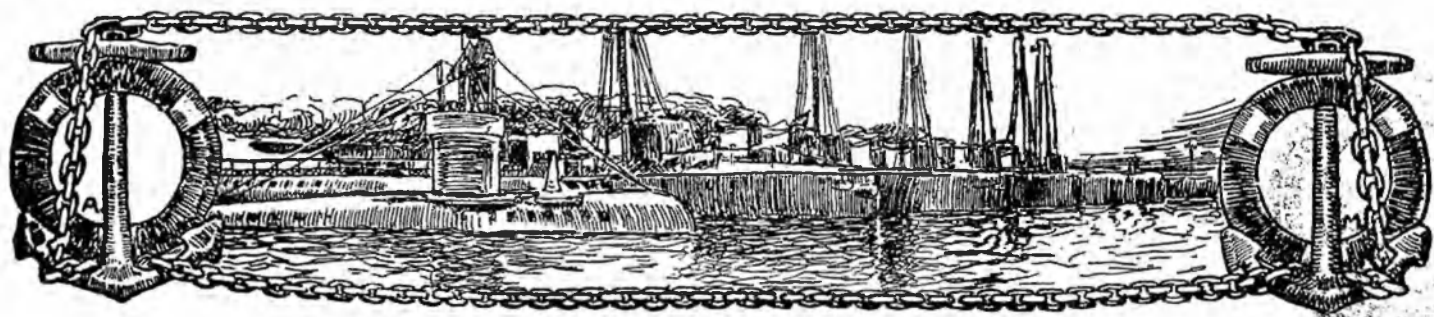
3. Четци отъ Шуменъ: Михаилъ П. Димитровъ, Младенъ Костовъ, Любенъ Сарафовъ, Подпор. Даскаловъ, Иванъ Желѣзовъ, Веска Градинарова, Янко Стефановъ, Димчо Ст. Жековъ, Димо Георгиевъ, Хр. Г. Стойчева, Димитъръ Ж. Урумовъ, Борисъ Андреевъ, Густавъ Фердинандовъ, Герчо Каракашевъ, Велиславъ Мих. Велевъ, Даскаловъ, Димо Марковъ.

4. Четци отъ Троянъ: Георги В. Георгиевъ, Д. М. Лисичковъ, Василь Н. Ковачевъ, Кр. Гжчевъ, Станчо Петковъ Стоевъ, Никола М. Добревъ, Илия Хр. Чернокожевъ, Милко Найденовъ Пейниковъ, Андрея Г. Пейниковъ, Иванъ Диковъ.

5. Четци отъ Ст. Загора: П. В. Стоенчевъ, Радка Н. Хлѣбарова, Ив. Ив. Мичевъ, Бойко Цвѣтковъ, Радулъ Поповъ, Кардамимъ Маировъ.

6. Четци отъ Сливенъ: Кап. М. Станевъ, Тодоръ Юрдановъ Русевъ, Божилъ Димитровъ, Панайотъ Р. Василевъ, Никола В. Бояджиевъ, Любенъ К. Петровъ, Димитъръ Ив. Марковъ, Георги Д. Лисицовъ.

(Следва)



ГОДИНА ШЕСТА

Непрекъснато пет години наредъ, развивайки се постепенно благодарение на подкрепата, оказвана отъ приятелитѣ на българската морска идея, двуседмичникътъ „Морски прегледъ“ излиза съ рѣдка за българската действителност редовностъ, поднасяйки на многобройнитѣ си читатели изобилень и разнообразень материалъ по морскитѣ въпроси и насаждайки въ обществото националната морска идея.

Въ течение на пет години „Морски прегледъ“ следва неотклонно предначертания отъ своитѣ основатели пжтъ за пропагандиране на морската идея, като разпространява морската просвѣта и подчертава належащата необходимостъ отъ създаването на български воененъ и търговски флотъ.

Единственъ безплатенъ вестникъ въ царството, доставянь да-

ромъ навсички родолюбиви българи по разнитѣ краища на родната земя, той увеличи тиража си на 8,000 броя, което обстоятелство особено радваше пжтъ морски труженици, негови създатели, и имъ дава нови сили и новъ импулсъ за още по-ревностна и преданна работа за преуспѣването на морската идея.

Презъ този петъ годишенъ периодъ нашиятъ вестникъ изживѣ своето младенчество. Презъ него вестникътъ получаваше всѣкидневно насърчение и възторжени похвали отъ всички слоеве на нашето общество, което е доказателство, че такъвъ вестникъ е навремененъ, и че предначертаниятъ пжтъ е правъ, сигуренъ и желанъ отъ българското общество.

Встѣпвайки въ новата годишнина, редакцията на „Морски прегледъ“ изказва благодарностъ на обществе-

нитѣ и гражданството за оказаната ободрителна и ценна морална поддръжка и се надѣва, че и презъ настоящата шеста година това насърчително морално подпомагане ще бжде наново дадено и силно подчертано.

Редакцията на „Морски прегледъ“ изказва искрена благодарностъ и на всички свои сътрудници, които, лишени отъ материални блага, спомогнаха значително за списването на вестника.

„Морски прегледъ“ встѣпва въ новата годишнина съ силната вѣра, че съ общи усилия ще продължава и за напредъ да създава условия и просторъ за развитието на българскитѣ млади сили по пжтъ на всестранната морска мисль и творчество, свързани съ създаването на достатъченъ воененъ флотъ за запазването на нашитѣ водни граници.

ПОДВОДНАТА ВОЙНА

Задачите, които могат да бъдат възложени на подводниците, са:

а) Чисто военни. Унищожаване противниковата военна и морска сила.

Блокиране на базите чрез минна дейност на противниковите ескадри и парализиране действията им.

Унищожение или прекратяване военния морския транспорт на противника.

Далечно и близко стратегическо разузнаване и държане под наблюдение противниковите бази, портове, крайбрежия и морски пътища.

Изясняване вреди на противника чрез бомбардировки, десанти и пр.

Съвместно воюване с надводния флот в състава на надводните ескадри.

Поддръжане всеобща връзка с откъснатите от метрополията и блокирани от противниковия флот наши територии, колонии и др.

Охрана и отбрана собствените бази и крайбрежия.

Заангажиране против себе си противниковите сили и индустрия и облекчаване с това положението на нашия надводен флот и армия.

Контър-подводна война.

б) Икономически — Унищожаване противниковия транспортен флот.

Блокиране противниковите крайбрежия и портове и прекъсване съобщенията му с външния свят.

Контрол и въздействие върху неутралното парашеството и морските пътища.

Подвоз за своето отечество на необходимите ценни материали.

в) Политически — Държане в респект зазисимите от подводната блокада или война заинтересувани държави.

Военни и икономически давления върху неутралните и разни други.

Въ периода предшествающ мобилизацията и войната една част от подводниците се изпраща за разузнаване и наблюдение противниковите бази, портове, крайбрежия и по главни пътища. Държайки се укрито и само наблюдавайки, през този период подводниците събират извънредно ценни и полезни сведения.

Втората част от подводниците, подпомогнати от въздушни сили, поемат контър-подводната служба и наблюдението и охраната на нашите крайбрежия, като не допускат към тях противниковите подводници.

Съ почване мобилизацията, почти че почва за подводниците войната. Както и през предвоенния период, една част от тях държи под наблюдение противниковите крайбрежия, портове, бази и морски пътища, а друга част вече носи не само контър-подводниковата служба край собствените крайбре-

жия, но поема на плещите си и най големата част от тяхната охрана и отбрана.

Понеже въ този период почва поставянето на мините, намиращите се край противниковите брегове наши подводници лесно могат да узнаят постановката на неприятелските минни заграждения, а подводниците край нашите брегове — да ги предпазят от задръстване с противникови мини.

Освен това, чрез лично наблюдение, чрез разпигване неутралните и срещнати кораби, подводниците имат възможност да съберат ценни сведения за това, що се върши у противника. Този период има големо значение за узнаване съсредоточаванията, формиранията и бъдещите намърения на противника, а съ това те могат да извършат една твърде полезна за Родината служба.

Въ първите дни на войната трябва да се развие максимум енергия. Това е времето, през което, въпреки усилената мирновременна подготовка, сложният апарат на контър-подводната война не успял още да координира разнообразните си средства, липсва бойния опит и необходимата преценка и спокойствие, отсъства умението въ насочването и разпределянето усилията за парироване подводниците. Чрез усилено засиждане с мини противниковите портове и бази, чиято охрана още не се е тренирала и втегнала, чрез атакуване с торпеда неговите военни кораби, още не свикнали добре да се пазят и охраняват, чрез потапяне противниковите търговски кораби, все още плавайки „по мирновременному“ — подводниците още въ първите дни на войната могат да получат съ сравнително много по-малко жертви и усилия резултати, които да окажат своето влияние дори и върху крайния резултат на войната.

Службата и задачите, които ще изпълняват подводниците, е толкова всеобща, че почти е невъзможно изброяване безчисленното множество поръчения, които биха могли да се възложат и да се изпълнят от подводниците. Съвсем накратко и твърде обобщено — те биха по-горе споменати.

Намираме за умъстно да изтъкнем само някои от неопременните условия, при които подводниците трябва да бъдат използвани, за да могат да дадат максимум постижения.

Подводникът е вид корабъ, който може да даде извънредно големи резултати. От него трябва да се иска твърде много, но поради сложността на механизмите му и трудността на службата, и нему

трябва да се дава твърде много. Подводникът въ техническо отношение трябва да бъде безупречно изправен, безъ най-малките недостатъци — нъшо, което изисква и е възможно само при добре уредени и дееспособни подводникови корабостроителници и докове. Трябва да не се забравя, че изпращайки въ море единъ ненапълно изправен подводник — изпращаме го към сигурно и безславено загиване, но не към блестящи и славни постижения.

Подготовката на обслугата трябва да бъде въздигната до съвършенство и постоянно да се поддържа. Въ това отношение икономията и компромисите са престъпни. Само безупречно подбраните и подготвени командири и обслуга ще могат да използват до максимум своя сложен механизъм и съ чест и полза за Родината си ще могат да излъзат от всички сложни, объркани, трудни, но рядко безизходни положения, съ които често има да се справят подводниците.

Да не се искат от подводниците невъзможни работи, като унищожаване целия надводен противников флот, пълно прекъсване парашеството му, абсолютно блокиране ескадрите въ базите им или пълното им затваряне чрез мини и пр. — Това теоритически е възможно, но практически е изпълнимо само при влагането въ действие неограничено число подводници.

Да не се забравя, че ползите от унищожителната дейност на подводниците почват да се проявяват бавно, следъ изминаване доста време, а не моментално, веднага, както при надводните действия или при сухопътната война. Тия ползи, често пъти, безъ да губят нищо от своята действителност, на пръв поглед едва се чувствуват. Така е по отношение влашаването икономическото положение на противника и отпадането на духа и желанието му за борба, вследствие подводната блокада и унищожението на неговия тонаж; така е по отношение резултатите от охраната собствените бази, портове и крайбрежия от своите подводници; така е също и по отношение ползата от парализирането действията на противниковите морски сили, вследствие наличието на нашите подводници.

Това никога не трябва да се изпуска изъ видъ, като всякога да се счита съ едно незначително забавяне проявяването последствията от резултатите на подводната война, както и представянето на подводниците достатъчно време за развиване своето унищожително дѣло.

ВЕЛИКИ ФЛОТОВОДЦИ

Адмиралъ Битти и адмиралъ Хиперъ

(2)

Боятъ при Догеръ Банкъ показва много пропуски въ ескадрата на адмиралъ Битти и преди всичко лошата организация по отношение сигнализацията и воденето артилерийския огънь. Тукъ трѣбва да отбележимъ, че Битти бѣ назначенъ на поста командующъ линейнитѣ кръстосвачи изключително по волята на Чърчилъ, заемащъ тогава както днесъ поста първи лордъ на адмиралтейството.

Нѣколко недѣли следъ моето възгаване въ длъжностъ, споменава Чърчилъ (въ книгата „Свѣтовната криза презъ 1914 г.“) за своята първа среща съ Битти, на менъ ми доложиха, че въ числото на адмиралитѣ, които искатъ да се явятъ при менъ е и този адмиралъ. По-рано азъ никога не бѣхъ го виждалъ, но знаехъ че той е единъ отъ най-младитѣ адмирали въ нашия флотъ. Въ моята паметъ се представяше смѣтно малката бѣла канонерка, която презъ 1896 год. по рѣката Нилъ, се пригече на помощъ на нашиятъ 21-улански полкъ въ който азъ тогава служехъ. Тази канонерка се командувахе отъ Битти.

За менъ бѣха достатъчно нѣколко минути разговоръ, за да се убѣдя колко цененъ е този човѣкъ, и азъ скоро му предложихъ длъжността за мой пръвъ секретаръ. Петнадесетъ месечната съвмѣстна работа ме убедиха напълно, че азъ не съмъ се излъгалъ: неговата широка мисль, а особено разсужденията му въ областта на морската стратегия бѣха съвършено изключителни, и когато въ 1913 г. се освободи длъжността на командующъ линейнитѣ кръстосвачи—това е нашата морска стратегическа кавалерия, азъ безъ да се замисля и безъ да взема подъ внимание, че съ това ще заобиколя цѣла редица по-старши адмирали, го назначихъ за командиръ на кръстосвачната ескадра“...

Тукъ е умѣстно да се забележи, че по това време, за разлика отъ предишната епоха, въ която благодарение много сражения, въ Англия бѣха се издигнали твърде много знаменити флотоводци, поставили изкуството на морския бой на голѣма висота, съвременното поколение английски моряци, както това показва миналата война, не даде хора съ повече отъ срѣденъ уровеньъ, способни да създадатъ нови методи за борбата на море, приспособявайки съобразно свойствата на новото оръжие; това поколение се просто ограничи да приеме по наследство изпитанитѣ методи на своитѣ знаменити предшественици, като рецепти за изтрѣгване на победата.

Безсъзнателното поклонение къмъ завета на предшественицитѣ, особено къмъ идеитѣ на Нелсона, се прояви въ време на миналата война въ всички английски морски срѣди; това го прояви и Битти, което особено ясно се подчерта отъ него въ време на Скагеракския бой. Завета на Нелсона: — „близко къмъ врага“, Битти бѣ приелъ въ букваленъ смисълъ, и предполагаше въротно, че това е най-добрата рецепта за победата. Битти не взе подъ внимание новитѣ фактори за водене на боя, които при по-съзнателно отнасяне къмъ дѣлото, биха му подсказали новитѣ методи за водене на боя. Въмѣсто да открие огънь отъ изгодното за него разстояние, той се сближилъ съ противника на изгодното за последния разстояние, и... загуби 30 процента отъ своитѣ кораби.

Нека си припомнимъ картината на това знаменито сражение.

...Главнокандующия германския флотъ, вице адмиралъ Шееръ, разработи още по-дръзъкъ планъ за бомбардировката на Зюдерландъ, намиращъ се значително по-северно отъ Ярмутъ, подъ носа на самия носъ Розита,—база на ескадрата на адмиралъ Битти. Разчета на германския щабъ се състоеше въ това, че бомбардировката на Зюдерландъ ще предизвика незабавно излизането на кръстосвачната ескадра, за да прогони германскитѣ кораби, които ще ги привлѣкатъ къмъ главнитѣ сили на германския флотъ останалъ скритъ на известно разстояние въ морето. Да се бие противника по-части бѣше основната идея на германския щабъ. Отъ само себе си се разбира че плана за това действие се е държалъ въ тайна, но въпреки това по-редица причини, които за съжаление тукъ не можемъ да споменемъ, излизането на германскитѣ кораби е било открито отъ англичанитѣ и на 30 май 1916 г., въ 22:30 часа, цѣлитъ голѣмъ флотъ, подъ флага на адмиралъ Джелико, излѣзълъ въ морето. По удивително съвпадение, излизането на английскитѣ кораби е станало почти едновременно съ германскитѣ. Отъ двата противоположни края на морето, отъ северъ и югъ, се движели единъ срещу другъ, безъ да подозиратъ сами това, две невидени до сега по своята мощностъ и сложностъ бойни морски организации: английската—отъ 28 дреднаута, 9 линейни кръстосвача, 8 бронирани кръстосвача, 25 леки, и 78 изтрѣбителя, —всичко 148 вимпела, съ общъ тонажъ отъ 1,132,000 т., и имайки на борта си 344 орджия отъ голѣмъ калибъръ. Германската:

16 дреднаута, 5 линейни кръстосвача, 5 стари дреднаута, 11 леки кръстосвача и 77 изтрѣбителя,—всичко 114 вимпела, имайки на борта си 244 орджия отъ голѣмъ калибъръ. Предстоело сблъскване на 262 вимпела, т. е. безъ малко на два милиона тона стомана, броня и взривни вещества, съ обща маса на голѣмо калибрената артилерия отъ 588 орджия и нѣколко стотинъ торпедни апарати. Германската артилерия отстъпвала почти двойно на английската както по количество на тонажа така и по силата на огъня.

Първото съприкосновение на разузнавателнитѣ отряди произлѣзло въ 14:20 часа на 31 май, а въ 15:33 часа съвсемъ неочаквано една за друга дветѣ кръстосвачни ескадри се открили една друга, виждайки дима и върховетѣ на мачтитѣ.

Взаимното разположение на колонитѣ било такова, че английската се сближавала съ курсъ, перпендикуляренъ на германския, създавайки за себе си опасностъ да бѣде обхваната отъ къмъ главата. Бързото сближение на англичанитѣ рискувало да ги лиши отъ преимуществата на тѣхнитѣ по-далексбойни орджия стрелящи на 22 километра, до като германскитѣ стреляли на 19 километра. Но адмиралъ Битти, обхванатъ отъ поривъ на предстоящия бой, и помнейки добре завета на Нелсона „близко къмъ противника“, продължавалъ своя устремъ напредъ. Съ затаено чувство, не вървайки на



Адмиралъ Хиперъ



Германският флот през 1916 год

своеотшествие германският адмирал Хиперъ наблюдавал тази погрешна маневра на противника, който изпуснал момента безнаказано да го обстрелва. Възприоредане на Бити се намирили освен леките сили, шест линейни кръстосвача („Лайонъ“, „Принцесъ Роялъ“, „Куинъ Мери“, „Тайгъръ“, „Нова Зеландия“ и „Идефатигабълъ“); освен това въ качеството на опора, задъ него следвала на известно разстояние 5-та линейна ескадра отъ четири могъщи дреднауги на чело съ „Бархамъ“ (подъ флага на контръ адмиралъ Томасъ). Въ възприоредане на Хиперъ, освенъ придадените леки сили, сж били петте линейни кръстосвача („Лютцовъ“, „Дерфлингеръ“, „Зайдлицъ“, „Мьолтке“ и „Фонъ Деръ Танъ“). Като ималъ предъ видъ, че противъ петъ германски кръстосвача действуватъ шестъ английски, Бити въздигналъ сигналъ на двата свои предни кораба да стрелятъ по челния германски корабъ, а останалите — всъки по насрещния корабъ, като се брои отъ края на ескадрата. Сражението се започнало. Тукъ обаче „Куинъ Мери“ и „Тайгъръ“ разбрали обратно смисъла на повдигнатия сигналъ т. е. да се брои отъ челото на противниковата колона. Тази ужасна грешка, показва на ново на съята лошата уредба на сигналната служба въ ескадрата на Бити и повлече подире си жестоки последиствия. Получило се това, че въ слабата линия на германската ескадра крайниятъ корабъ „Фонъ Деръ Танъ“ се оказалъ не обстрелванъ отъ никого; съ спокойната мощъ на своя огънь като на учение той съсредоточилъ цѣлия свой огънь на „Идефатигабълъ“.

Резултатътъ се явилъ мигновено. Следъ четвъртъ часъ великолепиятъ английски кръстосвачъ — дреднаугътъ престаналъ да съществува. Разкъсанъ отъ чудовищенъ взривъ на две части, той загиналъ съ цѣлата своя обслуга. Германския огънь се усилилъ още повече. Англичаните сжщо се пристрелили, но оързината на тѣхния огънь отстъпвала на германската. Обхванати отъ непрекъснатъ пожаръ и димъ въ пръстените на своя огънь, враговете се биели съ огъняно упорство.

Въ 16:26 часа единъ залпъ отъ „Зайдлицъ“ попадналъ цѣлиятъ върху „Куинъ Мери“. Разнесълъ се ужасенъ взривъ. Всичките му погребни полегѣли въ въздуха. Втори корабъ отъ английската линия отишълъ къмъ дъното, отвлечайки сжщо съ себе си цѣлата му обслуга (57 офицери и 1,209 моряка). Обаче загиането на двата кораба не повлияло на порива на Бити. Той продължавалъ боя съ сжщата настойчивостъ.

Едва тогава изъ северизточната четвъртъ на хоризонта се появила изоставената отъ Бити въ пространството негова опора — 5-та линейна ескадра отъ четири могъщи свръхдреднауги.

Надъ ескадрата на адмиралъ Хиперъ, особено предъ видъ на схватката съ по силния врагъ, надвиснала страшната опасностъ да попадне между два огъня.

Но Хиперъ не отстъпилъ и съ бой продължавалъ да подмамва ескадрата на Бити къмъ бързачия му на помощъ, но намиращъ се още далечъ вѣнъ отъ видимостъта, задъ хоризонта, линейенъ флотъ.

Въ 16 ч. и 15 м. свръхдреднаута „Барамъ“ — флагманскиятъ корабъ

на 5-та ескадра — открилъ огънь по Хиперъ отъ разстояние 16,200 метра. Огънятъ билъ чудовищенъ и точенъ. Тогава германскиятъ адмиралъ далъ отчаяна заповѣдъ на IX флотилия отъ торпедоносци да атакува свръхдреднаугите. Началникътъ на флотилията Айерисъ съ своите торпедоносци се втурналъ на сигурна гибель... Въ този критически моментъ на авангардния бой, изъ задъ хоризонта изплавала колоната на главните германски сили. Тукъ вече Бити повърналъ рѣзко на обратенъ курсъ. Повторила се сжщата бъркотия въ сигналите. Сигнала за поворота не билъ разбранъ отъ 5-та ескадра, която не виждала още главните сили на германския флотъ, и понеже не можала да разбере причините за поворота на Бити, продължавала въ продължение още на осемъ минути да се движи по сжщия курсъ и едва тогава тя забелязала противниковото ядро. Но късно! „Фридрихъ Велики“ открилъ огънь. Пета английска ескадра се оказала подъ жестокия ударъ на деветте главни германски кораби. На нейната опашка на „Уорспайтъ“ избухналъ пожаръ, и се заклонило кърмилото. Справилъ се криво лѣво съ аварията обхванатъ отъ пламъци и димъ, той излѣзълъ отъ строя и се загубилъ въ мъглата. Авангардния бой се завършилъ. Настъпила втората фаза на сражението. Тукъ Бити произвелъ маньовъръ, който му създаде славата, но по мненията на много морски офицери, — слава незаслужена, достойно осъждана, като вѣнецъ на което се появи и книгата на вице адмиралъ Реджиналдъ Беконъ, „Ютланския скандалъ“.

Мичманъ отъ флота

БОРБА НА ПОДВОДНИЦИТЪ СЪ ТОРПЕДОНОСЦИТЪ

(По опита отъ Свѣтовната война).

На водачитѣ, изтрѣбителитѣ и торпедоносцитѣ, влизащи въ състава на така нареченитѣ леки сили въ морскитѣ операции презъ Свѣтовната война, сж били възлагани за изпълнение голѣми и отговорни задачи. Нѣмало е голѣма и важна операция въ която тѣ да не взематъ участие.

Освенъ това, тоя класъ кораби е изпълнявалъ и само нему свойственни действия:

участие въ набѣгитѣ къмъ противниковитѣ крайбрѣжия съ мѣсно съ другитѣ морски сили; торпедни атаки въ дневния артилерийски бой; контра атаки срещу неприятелскитѣ торпедоносци; търсене помощъ и атака на неприятелския флотъ; поставяне на минни заграждения; прогивоподводната охрана на ескадрата и на отдѣлни бойни кораби презъ време на прехода имъ по море; охрана на керованитѣ, стражева служба въ море, стражева служба и прогивоподводна охрана на своитѣ бази; охрана на котвенитѣ стоянки и прогивоподводнитѣ бонове; търсене и атака на подводнитѣ лодки, влачене на повреденитѣ голѣми кораби, спасение обслугитѣ на потъналитѣ кораби и т. н.

Особено тактико-техническитѣ качества на торпедоносцитѣ, много добритѣ маневрени качества, голѣма скоростъ, а въ по голѣмитѣ и добра мореходностъ ги правеше едно отъ основнитѣ сѣдства за отбрана прогивъ подводницитѣ.

При тия си действия за цѣлата война торпедоносцитѣ потопиха всичко 36 подводници.

За това, безъ да се гледа на това, че торпедоносцитѣ представляватъ трудна и опасна цель за атака поради малкитѣ си размѣри, много добритѣ си маневрени качества, голѣмата си скоростъ и прогивоподводнитѣ си бомби, подводницитѣ въ Свѣтовната война много често атакуваха торпедоносцитѣ, за което свидетелствува следващата таблица:

Таблица 1.

По воюващи страни

Подводници на воюващитѣ страни	Флотиловодачи, изтрѣбители и торпедоносци					
	Число на торпедни атаки	% къмъ общото число на торпеднитѣ атаки	Потопени	Повредени	Неуспѣшни атаки	% неуспѣшни атаки
Германски	49	17.1	18	3	30	38.8
Английски	33	24.1	6	1	24	27.3
Руски	7	18.4	—	—	7	—
Австрийски	4	28.6	4	—	—	100.0
всичко	93	18.3	28	4	61	34.4

Отъ таблицата се вижда, че почти 1/2 часть отъ всички торпедни атаки извършени отъ подводници-

тѣ срещу боеви кораби се падатъ на торпедоносцитѣ. По отдѣлно числото на атакитѣ срещу торпедоносцитѣ сж повече при австрийскитѣ, рускитѣ и английскитѣ подводни лодки, което се обяснява съ това, че на такива морски театри, като Балтийско и Адриатическо морета, по лесно е могло да се срѣщнатъ торпедоносци, отколкото други по голѣми кораби.

Даннитѣ показани въ таблицата опровергаватъ мнението на нѣкои за неуязвимостта на торпедоносцитѣ отъ атакитѣ на подводницитѣ.

Отъ втората таблица се вижда, че торпеднитѣ атаки на подводницитѣ сѣшу торпедоносцитѣ се извършватъ презъ цѣлата Свѣтовна война. Най-много такива атаки сж били извършени презъ 1914 и 1915 г. въ които особено често сж били при срѣщитѣ на германскитѣ и английски подводници съ неприятелскитѣ торпедоносци при тѣхнитѣ бази и при прогивоподводнитѣ прегради. Отъ 1917 г. започнали срѣщитѣ съ торпедоносцитѣ и при нападенията на подводницитѣ срещу охраняванитѣ отъ тѣхъ керовани.

Таблица 2.

По година на войната

Години	Флотиловодачи, изтрѣбители и торпедоносци					
	Число на торпедни атаки	% къмъ общото число на атакитѣ	Потопени	Повредени	Неуспѣшни атаки	% неуспѣшни атаки
1914	22	37.9	2	—	20	90.0
1915	37	21.4	6	2	29	21.6
1916	14	12.5	6	1	7	50.0
1917	13	12.1	9	1	3	77.0
1918	7	12.3	5	—	2	71.4
всичко	93	18.3	28	4	61	34.4

Таблица (2) показва ясно какъ степено се увеличава числото на успѣшнитѣ атаки на подводницитѣ по торпедоносцитѣ, покачащо се отъ 90% въ 1914 год. до 70—77% въ 1917—1918 г. Никаква особена неуязвимостъ на торпедоносцитѣ ний тукъ не виждаме. Обратнo, въ последнитѣ години на войната торпедоносцитѣ, каквито и задачи да сж изпълнявали, длѣжни били да държатъ смѣтка за подводната опасностъ и отъ първоначалната увѣреностъ въ пълна безопасностъ при нападение на подводника да преминатъ къмъ много предпазливи действия противъ тѣхъ.

Торпеднитѣ атаки на подводнитѣ лодки по торпедоносцитѣ, за отличие отъ атакитѣ срещу другитѣ бойни кораби, сж извършвани по всички морски боеви театри (т.3). Първентството обаче, принадлежи на Се-

Таблица 3.
По морски театри

Морета	Флотиловодачи, изтрѣбители и торпедоносци					
	Число на торпедни атаки	% къмъ общото число на атакитѣ	Потопени	Повредени	Неуспѣшни атаки	% неуспѣшни атаки
Северно	35	25.4	11	—	24	31.4
Балтийско	19	21.4	1	2	16	15.7
Мраморно	12	32.5	2	1	9	25.0
Атл. океанъ	9	11.0	4	—	5	44.5
Срѣдиземно	7	10.0	5	1	1	85.7
Адриатическо	7	11.5	5	—	2	71.4
Егейско	3	16.7	—	—	3	—
Черно	1	7.7	—	—	1	—
всичко	93	18.3	28	4	61	34.4

верното море, кждето особено много били атакитѣ около базитѣ на английския флотъ, въ Хелголандската бухта и въ Дувърския проливъ. Следъ това идва Балтийско море.

Количеството на потъналитѣ въ Свѣтовната война по разни причини торпедоносци, показано въ таблица 4 е много голѣмо и отстъпва само на потъналитѣ подводници. Потопенитѣ торпедоносци отъ подводници сж на четвърто мѣсто съ 11.3%.

Но ако къмъ цифрата 28 прибавимъ голѣмото число торпедоносци загинали на поставенитѣ отъ подводницитѣ минни банки, то ще получимъ доста по-внушителна цифра.

Англичанитѣ сж загубили най-много торпедоносци отъ торпедата на подводницитѣ, задъ тѣхъ следватъ германцитѣ, по нататъкъ идватъ французитѣ и италианцитѣ и накрая стоятъ американцитѣ и руситѣ.

Като разглеждаме обстановката, въ която подводницитѣ сж атакували торпедоносцитѣ, виждаме, че на първо мѣсто сж атакитѣ срещу последнитѣ носящи стражева и прогивоподводна служба въ базитѣ. Тѣзи атаки сж извършвани, когато подводницитѣ специално били изпращани за атакуване стражево-то охранение, когато тѣ сж се мжчили да проникнатъ въ базитѣ на противника или когато преминавали нѣкоя прогивоподводна преграда.

Напримѣръ: на 28.VIII. 1914 г. въ деня на Хелголандския бой, специално изпратения на позиция въ Хелголандската бухта за борба съ германското стражево охранение и неговата подрѣжка английски подводникъ „Е—7“, видѣлъ отстъпващия подъ натиска на английскитѣ торпедоносци германски стражеви торпедоносецъ „С—194“ и го атакувалъ неуспѣшно.

На 16.X. 1914 г. германския подводникъ „У—9“ опитвайки се да проникне въ Скапа-флоу забелязва

Таблица 4.

Въ цифри	Въ %	Потопени торпедоносци									Повредени торпедоносци	Загинали от торпедата на подводниците							Повредени от подводници			
		ВСИЧКО	П р и ч и н и									Торпедни лодки	Английски	Германски	Французки	Италиански	Турски	Американски	Руски	Германски	Турски	Японски
			Мини	Сблъскване	Артилерийски огън	Торпедна лодка	Навигационна авария	Встрелен въздух	Бомби от въздуха	Торпед от надвод. кораби												
248	100.0	106	40	38	28	25	6	3	2	7	4	14	4	3	3	2	1	1	2	1	1	
	</																					

предъ входа група английски стражеви торпедоносци и безуспешно атакувала първия от тях „Еларм“.

На 4.XI. 1914 г. германският подводник „У-23“, намиращ се на позиция при входа на Финския залив, атакувал един от руските стражеви торпедоносци — „Пограничник“, но неуспешно.

На 6.V. 1915 г. германският подводник „У-21“ минавайки Гибралтарския пролив, забелязал два стражеви английски торпедоносца и безрезультатно изстрелял торпедо по торпедоносца № 92, съ което без да има нужда издал присъствието си.

Таблица 5.

Операции и действия на торпедоносците, през време на които са били атакувани от подводници.	Число на атаките		От тях	
	Число	%	Успешни	%
При стражева и противоподводническа служба през базите на противоподводните прегради	59	63.4	20	33.9
При пътуване по море	14	15.0	4	28.4
При придружаване ескадри и единични кораби	8	8.6	1	12.5
При спасяване командите на потопените кораби	6	6.5	3	50.0
При конвоиране на транспорти	3	3.2	1	33.3
При влизане и излизане от базите си	2	2.2	2	100.0
При самостоятелни действия по брѣга	1	1.1	1	100.0
Всичко	93	100.0	32	34.4

Особено сгрѣшили въ това направление германските подводници предъ боя при Скагеракъ. Така например на 30.V. 1916 г. „У-52“, намиращ се предъ Фиргъ-оф фортъ, очаквайки излизането ескадрата на адмиралъ Бити, се сблъзнали от лесната атака срещу английския

стражеви торпедоносца „Триденъ“ и се издалъ. Опити отъ Свѣтовната война показва, че откритият подводникъ се смѣта, като правило наполовина обезвреденъ.

На второ мѣсто, по численостъ, следватъ атаките на подводниците по торпедоносци намиращи се въ плаване.

На 16.XI. 1914 г. германският подводникъ „У-25“ забелязалъ въ Финския заливъ дивизионъ руски торпедоносци, плаващи отъ Лапвинъ за Моонзундъ и безуспешно атакувалъ челния такъвъ.

На 26.VI. 1915 г. английският подводникъ „Е-16“ на северъ отъ Тертелинга, въ района на своята позиция, забелязалъ отиващи къмъ Дуврския проливъ 4 ри германски торпедоносца, атакувалъ и потопилъ челния „V-188“, следъ което още веднѣжъ безуспешно атакувалъ останалите.

Доста торпедоносци били атакувани презъ времето, когато схранявали ескадра или отдѣленъ боеви корабъ, макаръ че тия атаки за подводниците били много трудни и при тяхъ се получили най малки % попадения. Въ много случаи при такава обстановка подводниците стреляли по охраната, защото нѣмали възможностъ да атакуватъ охраняваните по ценни обекти.

На 24.II. 1915 година германският подводникъ „УВ-17“ атакувалъ безуспешно при Зунгулдакъ два руски торпедоносца типъ „Новикъ“, охраняващи корабъ — носачъ на водосамолети.

На 4.XII. 1915 г. германски подводникъ въ Адриатическо море атакувалъ безуспешно английския кръстосвачъ „Топазъ“. Когато върху подводника се запхилъ италианския торпедоносца „Арденто“, той атакувалъ и него.

Следващите примѣри на атаки отъ подводници срещу торпедоносци извършени, когато торпедоносците сж спасявали обслужитѣ на боевите кораби потопени отъ сжитѣ подводници:

На 23.VI. 1916 г. австрийският подводникъ „У-ХV“ потопилъ въ Адриатическо море италианския спомогателенъ кръстосвачъ „Чита-де-Мессина“, но билъ прогоненъ отъ охраняващия го французки торпедоносца „Фурше“. Връщайки се назадъ, той атакувалъ и потопилъ и торпедоносца, занимаващ се съ спасяване обслужата на кръстосвача.

На 30.XII 1917 г. неизвестенъ германски подводникъ потопилъ при Александрия французкия транспортъ „Арагонъ“ и английския торпедоносца отъ охраната „Етенъ“ спасяващ хората отъ транспорта.

Всички тия случаи на атаки показватъ, че спасението на обслужитѣ на потъналите кораби е много опасно за охраняващите кораби, които трѣбва по това време особено внимателно да следятъ за намиращия се въ тоя районъ подводникъ. Тая бдителностъ навѣрно не съществувала въ атакуващите торпедоносци и за това три отъ тяхъ платили съ своята гибелъ.

Нападението на подводниците върху торпедоносци се извършвало и когато тѣ охранявали кервани, но само тогава, когато подводниците не сж могли да атакуватъ транспортните кораби.

Така напримеръ на 28.V. 1917 г. германският подводникъ „У-19“ въ Атлантическия океанъ атакувалъ единъ отъ охраняващите торпедоносци; на 6.XII. 1917 г. другъ германски подводникъ „У-53“ въ Бискайския заливъ потопилъ плаващия срещу кербана американски торпедоносца „Джакобъ-Джозъ“.

На 29.II. 1918 г. германският подводникъ „УВ-17“ при Портландъ безуспешно стрелялъ по охраняващия кербанъ, английски торпедоносца „Онслюу“.

Колкото се отнася до атакуване торпедоносците яри излизането имъ или влизането въ базите, това подводниците правили много рѣдко, предполагайки навѣрно, че следъ торпедоносците следватъ по ценни обекти, което въ повечето случаи излизало вѣрно.

Опити отъ Свѣтовната война, въ частностъ борбата на подводниците съ торпедоносците е намѣрилъ отражение въ съвременното корабостроение.

По отношение на съвременните торпедоносци сега се поставя и изискването, да бждатъ боеспособни и да запазятъ живучастъта си и следъ получаване единъ торпеденъ ударъ или удране въ мина. Освенъ това подобряватъ се тяхните маневрени качества и се осигуряватъ срѣдства за намаление опасността отъ подводниците, като пълна безмисленостъ въ време на ходъ и съответно размѣстване и форма на надстройките.

(Кл. 2 отъ Морской сборникъ 1939 г.)

Хранковъ

СВЕДЕНИЯ ЗА ПОТОПЕНИТЕ КОРАБИ

На 8 септември холандският миночистач „Виллем ванъ Евикъ“, при миночистене около островъ „Тершелингъ“ е наскочилъ на една заградна мина. Кораба потъналъ въ продължение на една минута. Отъ 50 човѣка намиращи се на борта му, сж загинали 29 души. Останалитѣ били спасени отъ рибарски лодки и два аероплана, които веднага се притекли къмъ мѣстото на катастрофата

На 8 с. м. германският корабъ „Герфридъ Бисмаркъ“ е попадналъ на минното заграждане, поставено отъ германцитѣ въ Ерезунде, натъкналъ се на мина и за нѣколко секунди отишълъ на дъното. Отъ 14 души обслуга сж се спасили само 7.

На 12 септември английският товаренъ корабъ „Плееръ Ладжи“, се натъкналъ на една плаваща заградна мина при ирландския брѣгъ и потъналъ. Притекълъ му се е на помощъ единъ американски корабъ, който доловилъ пръвъ сигналитѣ за помощъ.

На 13 септември французкият минопоставачъ „Плутонъ“, който поставялъ едно минно заграждане предъ пристанището на Казабланка, френско Мароко, се натъкналъ на



Минопоставача „Плутонъ“

една отъ поставенитѣ отъ него мини и потъналъ. Взривътъ на мината предизвикалъ избухването по детонация на голѣмъ орой отъ останалитѣ на борда му мини. Експлозията била страховтна. Цѣлиятъ корабъ билъ вдигнатъ въ въздуха. Голѣми разрушения сж нанесени въ околноститѣ на пристанището. Само въ първия моментъ следъ експлозията сж били пренесени 400 убити и голѣмъ брой ранени моряци.

Потъналиятъ корабъ е 5,300 т. спуснатъ на вода презъ 1931 г. и единъ отъ френскитѣ бойни кораби построенъ специално за плаване въ тропическитѣ морета.

Британското адмиралтейство съобщава, че отъ началото на военнитѣ действия до 16 септември сж били потопени отъ английския флотъ шестъ германски подводника.

На 16 септември се натъкналъ

на мина и е значително повреденъ единъ гръцки корабъ. Отъ обслугата на кораба не е пострадалъ никой.

На 16 септември германски подводникъ съ артилерийски огънь е потопилъ английския катеръ „Давара“ (291 тона). 12 души отъ обслугата му се спасили.

Капитана на катера разказва че въ катера сж били дадени 35 изтрела.

На 16 с. м. германски подводникъ е потопилъ англо-американския корабъ цистерна „Чейенъ“. Обслугата му е спасена отъ единъ норвежки корабъ.

Сжщия день е потопенъ отъ сжщия подводникъ английския корабъ „Фанадъ Хедъ“ (5,200 тона). Обслугата му отъ 40 души е спасена.

На 17 септември презъ нощта въ Ламаншъ е потопенъ отъ неизвестенъ подводникъ белгийският корабъ „Алексъ Ванъ Оксталь“ (5,560 тона). Обслугата му отъ 49 човѣка е спасена отъ единъ гръцки корабъ и оставена на английския брѣгъ.

На 18 с. м. английският риболовенъ корабъ „Рѣдиаръ Киплингъ“ е билъ потопенъ отъ германски подводникъ. 13 души отъ обслугата му сж спасени.

Сжщия день е билъ торпилиранъ и потопенъ английския влѣкачъ „Нептунъ“.

На 23 септември английският търговски корабъ „Акенсайтъ“ 2,680 т. е билъ потопенъ отъ германски подводникъ. Споредъ разказа на обслугата, германският подводникъ е предупредилъ обслугата да напустне кораба и когато последната е слѣзла въ лодкитѣ, корабътъ е билъ торпилиранъ.

Английският хвърчилоносачъ „Кърейджъсъ“ е билъ торпилиранъ



Хвърчилоносача „Кърейджъсъ“, преграденъ презъ 1917 г. отъ единъ старъ кръстосвачъ, имаше 22,500 тона водоизмѣстване и можеше да носи 45 хвърчила.

и потопенъ отъ единъ германски подводникъ, който се намиралъ на позиция около Вилхелмсхафенъ. Къмъ 23 ч. и 40 м. на 17 срещу 18 септември подводникътъ, който билъ въ надводно състояние, забелязалъ да се приближава отъ къмъ северо-западъ единъ голѣмъ корабъ, който се движелъ бавно съ изгасени свѣтлинни. Подводникътъ веднага донесълъ въ базата за забелязание корабъ. Това билъ „Кърейджъсъ“, който се придружавалъ отъ много изтрѣбители и отивалъ навѣрно съ целъ да подкрепи една авиационна акция срещу германскитѣ военни пристанища. Подводникътъ веднага се потопилъ и успѣлъ да излѣзе надъ водата и вземе позиция между хвърчилоносача и придружаващитѣ го изтрѣбители. Отъ разстояние 200 метра въ надводно положение подводникътъ изстрелялъ петъ торпеда които попаднали въ целта. Следъ това подводникътъ веднага се потопилъ и изчезналъ къмъ най-близката своя база. Отъ всички хвърчила, които е носилъ хвърчилоносача, сж успѣли да излетятъ само шестъ броя. Отъ обслугата му, която се състояла отъ 1,260 души, сж се спасили 680 човѣка.

Командирътъ на подводника и обслугата му сж наградени.

При потапянето на английския корабъ „Кинфлуенсъ“, германският подводникъ следъ торпилирането изплавалъ и стоялъ на мѣстото на катастрофата близо петъ часа до като спасилъ всички моряци и пжтници намиращи се на кораба.

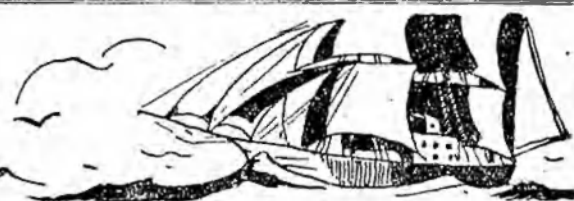
Подводникътъ повикалъ по радиото единъ норвежки корабъ който прибралъ спасенитѣ. Последнитѣ устроили овации на германскитѣ моряци, които отвърнали на поздрава, а следъ това подводника се потопилъ и изчезналъ въ неизвестна посока.

На 24 септември германски подводници сж торпилирали единъ фински корабъ въ Северно море. Корабътъ потъналъ веднага. Това е първиятъ финландски корабъ потопенъ презъ сегашната война. Финландия по дипломатически пжтъ е протестираа въ Берлинъ.

На 25 с. м. единъ германски подводникъ потопи безъ предупреждение френския вжглищенъ корабъ „Фрина“, 2,600 тоненъ. Единъ спасителенъ катеръ прибира 24 души отъ обслугата на кораба.

На мѣстото на торпилирането е пристигналъ веднага единъ английски изтрѣбитель.

МОРСКА ЛИТЕРАТУРА



КОМАНДИРА НА U-21

Великолепен автомобилъ спрѣ предъ една отъ вратитѣ на разкошната вила въ аристократичното предградие на Вилхелмсхафенъ.

—Тукъ живѣе „той“, си помисли американецътъ, дошълъ отъ Нью-Йоркъ почти изключително само за да може да побеседва съ знаменития морякъ, станалъ герой на своя народъ.

По широкитѣ стъпала на верандата слизаше на среща му едъръ, съ джентлеменски видъ, облѣченъ елегантно въ чифличийски дрехи още съвсемъ младъ човѣкъ. Американецътъ, който не веднъжъ бѣ виждалъ портрета на капитанъ Ерсингъ въ различни списания, го позна изведнъжъ, въпрѣки че това не бѣше вече оня чернокосъ, съ тънка талия офицеръ. При все това, въ всѣка черта на почернѣлото му отъ слънцето лице бѣше запазенъ още изразътъ на желѣзна енергия.

Следъ като се представи, американецътъ бѣше поканенъ въ вилата на стопанина, кждето се запозна съ миловидната жена на капитана—Фрау Ерсингъ. Морякътъ, майката на когото е била американка, прекрасно владѣше английски езикъ, и разговорътъ се завърза лесно и бърже. Незабелязано настъпи вечерята, и любезниятъ стопанинъ предложи на гостенина си да направятъ една разходка изъ околността на вилата. При това и времето бѣше прекрасно.

—Отъ толкова години подводно плаване спечелихъ хубавъ ревматизамъ и жена ми не ме пуща вечер-

но време да излизамъ отъ къщи, но днесъ може да се направи изключение.

—Съ какво собствено се занимавате сега?—полюбопитствува гостенинътъ.

—Развъждамъ картофи. И при това смѣя да се похваля, че никой отъ околнитѣ чифликчи не е достигналъ такива добри резултати...

Ровейки се изъ възпоминанията за най-фантастични приключения, двамата събеседника не забелязваха какъ върви времето.

—Да отидемъ да си поотпочинемъ въ оная кръчма, каза капитанъ, като показва чернѣюща се къща край самия пѣтъ.—Тамъ има и отлична бира.

Влѣзоха. Присѣднуващата компания отъ мѣстни селяни и ловджии шумно заприветствуваха влѣзлия въ кръчмата капитанъ. Следъ като поржчаха по чаша бира, капитанътъ продължи започнатия разговоръ:

—И така, бѣхме се спрѣли до тамъ, какъ азъ една вечеръ се канѣхъ да отида съ жена си на театъръ. Още не бѣхме успѣли да излѣземъ отъ къщи—срешна ме расилниятъ отъ шаба. Адмиралътъ ме викаше незабавно да се яви при него. Разбира се, театъра трѣбваше да се остави за другъ пѣтъ. Жена ми много се разтревожи отъ това необикновено повикване и по никой начинъ не се съгласи сама да отиде на представлението. Тя все още не можеше да свикне съ мисълта, че бѣха настъпили малко по-други времена.

Когато се явихъ при адмирала, той ме заведе при една карта и мълчаливо очерта съ прѣстъ пѣтя отъ Вилхелмсхафенъ до Дарданелитѣ. Спирайки се върху Цариградъ, той устреми погледа си върху менъ и азъ разбрахъ какво се изисква отъ менъ, въпрѣки че все още продължавахъ да не вѣрвамъ на очитѣ си.

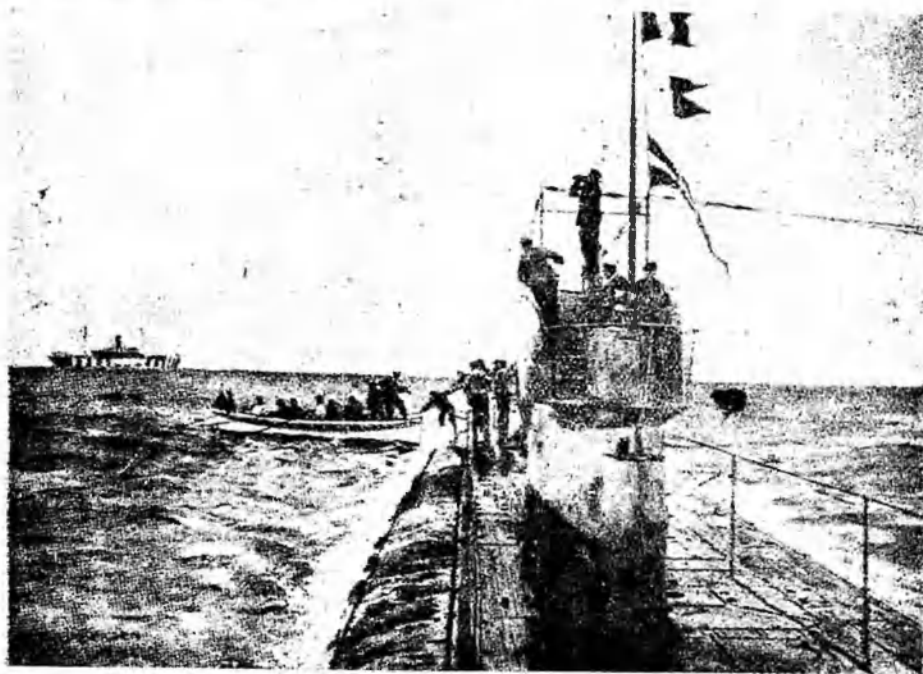
—Кога, Ваше превъзходителство?

—Презъ единъ отъ най-близкитѣ дни, приятелю... Но имайте предъ видъ—всичко ще се пази въ голѣма тайна. Никому нито дума за това, даже и на милата фрау Ерсингъ.

Ксгато излѣзохъ на улицата следъ двучасово обсъждане на операцията съ адмирала, азъ едвамъ се държохъ на краката си. До сега подобно нѣщо още не бѣ се изисквало отъ единъ подводникъ. И азъ дълго не можахъ да заспя въ онѣя нощъ.

Положението около Дарданелитѣ по онова време, може да се каже, бѣше критическо. Следъ като се убеди, че съ помощта само на флота си, завладяването на пролива е невъзможно, съглашението прехвърли къмъ него голѣми сухопѣтни сили. Подъ ураганиния огънь на линейнитѣ му кораби, се подготвяше генерално настѣпление по сухо. Цариградъ бѣше сериозно застрашенъ, и султана искаше помощъ. На моя подводникъ, нищожно корабче въ сравнение съ гигантитѣ, обсадили Дарданелитѣ, се падна задачата да прекатурне тоя грандиозенъ планъ и спаси турската империя....

Мжно е да се разбере отъ човѣкъ не морякъ колко препятствия се изпрѣчваха по пѣтя на възложената ми задача. Преди всичко: нито едно убѣжище кждето бихме могли да се укриемъ въ случай на нѣкое бедствие по пѣтя. Или, по точно, като единствено такова се смѣташе пристанището Катаро, но то е далечъ 4,000 мили отъ тукъ и съ нашия запасъ на гориво ние не бихме могли да стигнемъ до него. Следователно бѣше необходимо посѣлването му нѣкжде по пѣтя за Катаро. За това щабътъ ни подъ най-строга тайна сполучи да организира едно претоварване на гориво отъ парахода „Марсала“, принадлежащъ на Хамбургъ—Американската линия. Това трѣбваше да се извърши въ района на испанскитѣ брѣгове, разбира се, достатъчно далечъ отъ тѣхъ, за да не бждемъ забелязани. Освенъ съ гориво, парахода трѣбваше да ни снабди съ провизия, медикаменти и да ни окаже съдействие въ ремонтъ.



Германски подводникъ провѣрява единъ търговски корабъ

ако последния стане нужен. И всичко това—на открито море.

Най-после на 15 април 1915 г., след като всичко бѣше приготвено и добре обмислено, ние напуснахме нашето пристанище. Моите офицери и останалата обслуга не знаеха още нищо по набелязания планъ. Азъ имъ съобщихъ, че ни предстои дълготрайно кръстосване около английските брѣгове.

Отъ Вилхелмсхафенъ взехъ направление на северъ, тъй като около Паде Кале гъмжеше отъ мини и цѣлата околностъ бѣше преплетена съ мрежи противъ подводници. Прочие азъ вече веднѣжъ бѣхъ сполучилъ да ги пресѣка и мина подъ минните полета. Тогава това ми се отдаде отлично и ние можахме дълго време да плякосваме около Ливерпулъ.

Тъкмо въ деня на нашето заминаване се получи телеграма отъ Цариградъ за започване на неприятелски атака и ние трѣбваше да бързаме.

На северъ отъ Оркадските острови навлѣзохме въ гъста мъгла и плувахме въ надводно положение. За единъ моментъ бѣхъ слѣзълъ въ каютата си. Изведнѣжъ чухъ вика на стражния офицеръ:

Дяволъ да го вземе! Ние сме за обиколени отъ торпедоносци.

Действително, срѣдъ разрѣдващата се мъгла се виждаха силуетите имъ. Отъ всички страни се чуваха виковете на английски. Ясно доловихъ:

—Спрете машините най-после!

Моментално ми мина презъ главата, че тѣ ни мислятъ за свои.

—Вземай дълбочина!—изкомандувахъ азъ.

И до като англичаните се усѣтятъ каква е работата, ние бѣхме вече

подъ водата. Така можахме да преминемъ и последната линия на блокадата.

Следъ една седмица приближихме испанските брѣгове. Ето и мѣстото на което трѣбваше да стане срещата. Напраздно се вглеждахъ въ хоризонта—нѣмаше нищо. Вече почна да ме обхваща нетърпение, но ето че въ далечината се забеляза тънка ивица отъ пушекъ. Но чий ли е той? Показаха се и върховете на стожерите. Ние се доближихме предпазливо. Най-после изплува цѣлия силуетъ на кораба. Ами ако не е „той“.—Никой не бива да ни забележи. Ето кораба е вече съвсемъ близо. Да, нѣма никакво съмнение, това е „Марсала“. Той ни забеляза и вдигна сигналъ. Последния гласъше: „Следвайте ни“. Вървимъ... Презъ нощта кораба спрѣ и ние пристаняхме до него. Радостта за свидането ни бѣше голѣма, но време за губене нѣмахме. Отъ ремонтъ не се нуждаехме, натоварихме запасите, застискахме си на прощаване ръце и „Марсала“ се изгуби въ нощния мракъ...

Можете да си представите моите разочарования, гнѣвъ и ужасъ, когато на следната заранъ се установи, че машините не могатъ да запалятъ съ новия газьолъ. Опитаме и така и иначе, смѣсвахме го съ стария нашъ—все същата история. Положението ни ставаше едно отъ най-лошите. Отъ родните си брѣгове се намирахме вече на едно разстояние отъ 2,000 мили, до Катаро оставаха още толкова, ако не и повече, а подходящо гориво имаме още около 25 тона. Какво да се прави? Да се връщаме назадъ или да продължаваме пътя си? До тукъ бѣхме изгорили 31 тона газьолъ, следователно завръщането ни ставаше не-

възможно, не мислимо бѣше да се стигне и до Катаро. Но азъ решихъ да продължа нататъкъ.

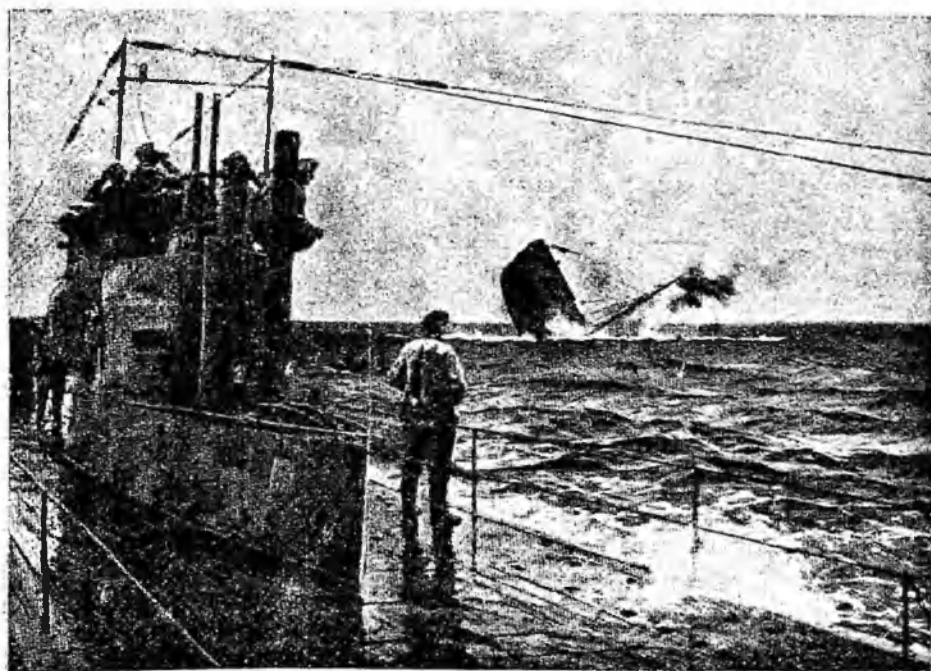
Сега възможността за успѣхъ зависѣше само отъ единичкия въпросъ—колко често ще трѣбва да се спускаме подъ водата. Всѣко потапяне бѣше свързано съ голѣмъ разходъ на гориво. Азъ пресмѣтнахъ, че ако се избѣгватъ срещи съ неприятеля и се движимъ съ най-малкъ ходъ, при това, разбира се, ако и времето ни благоприятствува, ние все ще можемъ да се домъкнемъ до целта. Въ противенъ случай—загиваме.

Почна се монотонно до болезненостъ отегчително, плаване. Ние най-старателно избѣгвахме всѣки пушекъ. На четвъртия день стигнахме до Гибралтаръ.

Изглеждаше, че тукъ никой не подозираше присѣтствието на неприятелски подводникъ. Царѣше най-мирна обстановка—никакво наблюдение, никакъвъ патруленъ корабъ. Въпрѣки голѣмия рискъ, ние навлѣзохме въ пролива въ надводно положение, като се придържахме къмъ африканските брѣгове. Бѣше 6 май, ние бавно пълзѣхме напредъ. Изведнѣжъ два силуета се зърнаха въ далечината. Нѣмаше да се потапяме. Това бѣше ужасно.

Следъ преминаването на Гибралтаръ азъ избрахъ курсъ извънъ пѣтя на търговските кораби. За наше щастие времето се задържа отлично. Неочаквано на хоризонта се показа облакъ отъ димъ, и не следъ дълго време ние разбрахме, че той принадлежеше на английски транспортъ при това въоръженъ. Пакъ трѣбваше да се спускаме подъ водата. Малко по-късно следъ това се натъкнахме на среща почти катастрофална за насъ. Ние връхлетѣхме върху два французки миноносца и съ голѣма мъжа можахме да се спасимъ отъ тѣхъ въ дълбочината. Следъ дълготрайно претърсване, миноносците си заминаха. Ние изплувахме надъ водната повърхностъ, но се мъкнѣхме вече съ последните си сили. Трѣбваше да се пренебрегне всѣкава предпазливостъ и да се върви по най-късия пѣтъ. Още една среща съ неприятелъ и положението ни би станало трагично. Така настѣпи 13 май. Нервите на всички ни бѣха напрегнати до крайностъ. Започнахме да страдаме отъ халюцинации, струваше ни се, че всѣки моментъ насреща ни се задаватъ облаци отъ димъ. Изправенъ до рубката, азъ ясно забелязахъ пушекъ, Сърдцето ми примрѣ. Надѣвайки се че това е миражъ, азъ притиснахъ бинокъла по-плѣтно до очите си и се вглеждахъ. Уви, бързо се убедихъ че това не е видение—подъ дима се бѣлѣеше ивица отъ вода и пѣна.

(Следва).



Германски подводникъ наблюдава потъването на торпелираниятъ отъ него неприятел. корабъ



Германски подводникъ въ открито море



Бръга край Созополъ

отъ Г. Велчевъ