

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТ
Е БЕЗПЛАТЕН

НАРОДИТЪ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.



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

МОРСКИ ПРЕГЛЕД

ДВУСЕМИЧНИКЪ ЗА МОРИКА ПРОСВЕТА И ОБНОВА

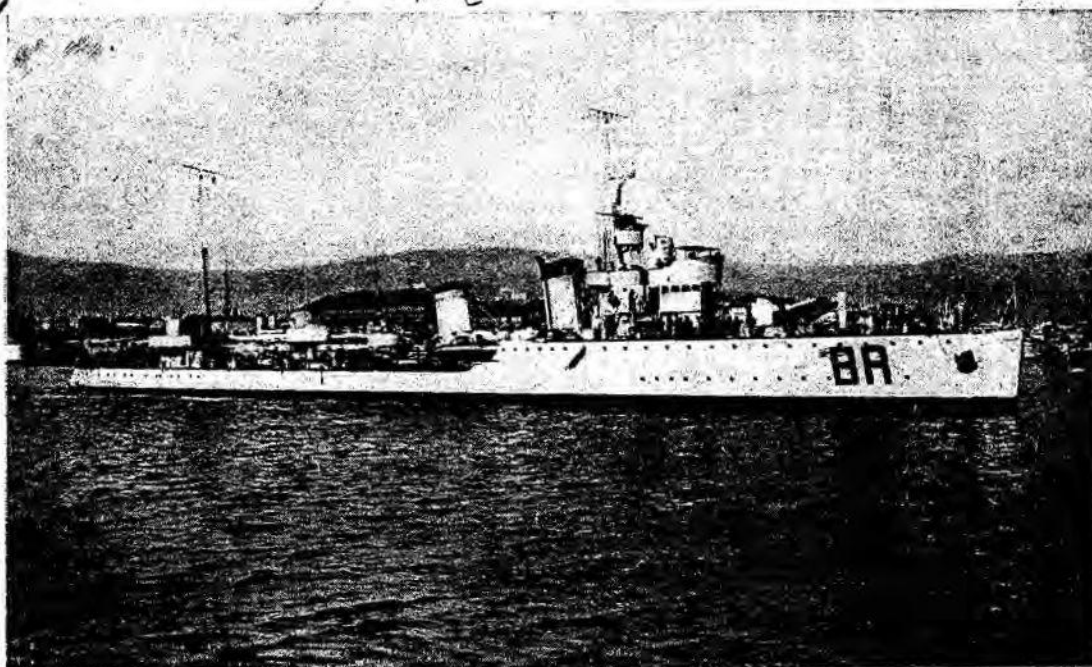
ДЪКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Година III.

Варна, 1. октомври 1936 год.

Брой 50.

Не чакай да създаваш флотъ когато те нападатъ, защото не се копае
кладенецъ, когато ожеднѣешъ.



ИТАЛИАНСКИЯТЪ ИЗТРЪБИТЕЛЪ „БОРЕА“

Построенъ презъ 1927 год. Дължина 93.7, ширина 9.2, газене 2.9 метра. водоизмѣстване 1073 тона; скоростъ 36 мили; въоръжение: 4—120 мм., 4—37 мм. орждия и 6—533 мм. торпедни тръби; обслужа 120 души.

МОРЕТО И ДУНАВА СЪ
НЕИЗЧЕРПАЕМИ БОГАТСТВА



ДЪРЖАВА БЕЗЪ МОРЕ,
КЪЩА БЕЗЪ ПРОЗОРЕЦЪ.

ХРОНИКА

Излязла е от печат книгата „Корсари“ от известния на всички от колонитѣ на сп. „Морски прегледъ“ лейтенантъ Валентинъ Паспалеевъ (мичманъ отъ флота).

Книгата съдържа много и отбрани разкази, епизоди и др. отъ действията на море презъ Голѣмата война 1914-18 г. Самитѣ разкази сж така подбрани, подведени и изящно написани, че съ право книгата може да се нарече перлъ отъ най-сѣйни, героични и пълни съ висша проява на най-високи военни добродетели дѣла.

Прелиствайки книгата, човѣкъ неволно се понася по лазурнитѣ морета и необятната океанска ширь, а предъ очитѣ му почватъ да се редятъ картинно, а не скучно както казва самъ авторѣтъ, героични подвизи единъ отъ другъ по интересни, по-възхитителни и по-славни; подвизи на шела моряци, които далечъ отъ Родината, плъзнали по необятната морска ширь, съ безкраенъ героизмъ и несъкрушимъ като океана моряшки духъ, изпълненъ отъ горещо желание да дадатъ своята данъ за слава и честъ на Родината, съ нечуванъ героизмъ и неизмѣримо презрение къмъ смъртта, слагатъ своя животъ.

Книгата описва наистина велики моменти отъ още по-великата борба на море.

Тя е изпъстрена съ високо наиздателни разкази за високи добродетели и добре изпълненъ дългъ.

Начина на изложението и хубавия стилъ я правятъ полезно и забавно четиво за всѣки.

Книгата заслужава да краси всѣка морска библиотека.

Като се има предъ видъ, че книги отъ подобенъ характеръ сж цененъ приносъ къмъ бедната наша морска литература, дѣлото на автора ѝ заслужава гореща похвала и пълна подкрепа.

Цената на книгата 45 лева, при този обемъ и съдържание е нищожна и я прави достъпна за всѣки морякъ и ратникъ на морската идея.

Книгата на лейтенантъ В. Паспалеевъ се препоръчва горещо на всички.

Тѣй като тя е отпечатана въ огранич. размѣръ, желателно е ония членове на „Морски прегледъ“, които иматъ да съобщатъ своята на вестникара въ Морска за да имъ се

КАЛЕНДАРЪ НА „МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“

— На 16 септември 1916 год. три наши водосамолета сж обстрелвали съ бомби северно отъ Кюстенджа, желѣзопѣжнитѣ линии и намиращитѣ се около тѣхъ неприятелски войскови колони.

Сжщия день водосамолета № 730 е атакувалъ руското водолетище въ Тузленското езеро, като сполучилъ да унищожи съ картченъ огънь единъ неприятелски водосамолетъ.

— На 17 септември пристанищния влѣкачъ „Варна“, който е работилъ въ Батовския заливъ за изваждане на торпедоносецъ „Шумни“, връщайки се за Варна, се натѣква на неприятелска мина срещу Екрене на разстояние една миля отъ брѣга и потѣва въ продължение на 15 минути следъ взрива. Цѣлата обслуга се е спасила съ лодки, а отъ взрива само двама моряци сж били леко ранени.

— На 19 септември 1916 г. наши водосамолети сж атакували намиращитѣ се въ Кюстендженското пристанище два транспортни кораба и линейния корабъ „Ростиславъ“. Въ носа на последния попаднала една бомба.

— На 26 септември 1916 год. се завърналъ въ Варненското пристанище германскиятъ подводникъ № 33, който се намиралъ въ продължително кръстосване предъ рускитѣ брѣгове.

— На 26 септември 1916 год. при почистване вражескитѣ минни загради въ Батовския заливъ, една отъ моторнитѣ лодки се взривала на мина и потѣнала моментално. Съ нея били убити кап. лейтенантъ Кирилъ Минковъ, 2 подофицери и 7 души моряци.

Постъпили статии

- 357. Еволюцията на артилерийското въоръжение на лекитѣ кръстосвачи.
- 358. Английско мнение за еволюцията на изтрѣбителъ.
- 371. Новоститѣ въ мореплаванитѣ уреди.
- 377. Уреди за мѣрене и управление на торпедната стрелба.
- 379. Германскитѣ колонии.
- 380. Европейскитѣ ледовити морета, като районъ за действия на море.
- 384. Технически новости.

УДОБРЕНИ.

357, 358, 377,

НЕУДОБРЕНИ.

371, 379, 380, 384.

ПОЩА

Редакцията благодари за следнитѣ постъпили дарения:

- 1. Юрданъ Панайотовъ — лейтенантъ о. з отъ Варна сумата . . . 60 лева.
- 2. Борисъ Ивановъ отъ гр. Варна, сумата . . . 30 лева.
- 3. Никола Провадалиевъ отъ гр. Варна, сумата . . . 30 лева.
- 4. Христо Матевъ — отъ София сумата . . . 20 лева.
- 5. Василь Г. Минковъ отъ гр. Варна, сумата . . . 20 лева.
- 6. Крумъ Ил. Куневъ отъ гр. Варна, сумата . . . 20 лева.
- 7. Ефтимъ Костовъ отъ гр. Варна, сумата . . . 20 лева.
- 8. Никола Г. Калудовъ отъ гр. Варна, сумата . . . 20 лева.
- 9. Иванъ Петровъ отъ гр. Варна, сумата . . . 20 лева.
- 10. Паунъ Ив. Спасовъ отъ гр. Варна, сумата . . . 20 лева.
- 11. Г. Балановъ отъ гр. Русе, сумата . . . 10 лева.

(Следва)

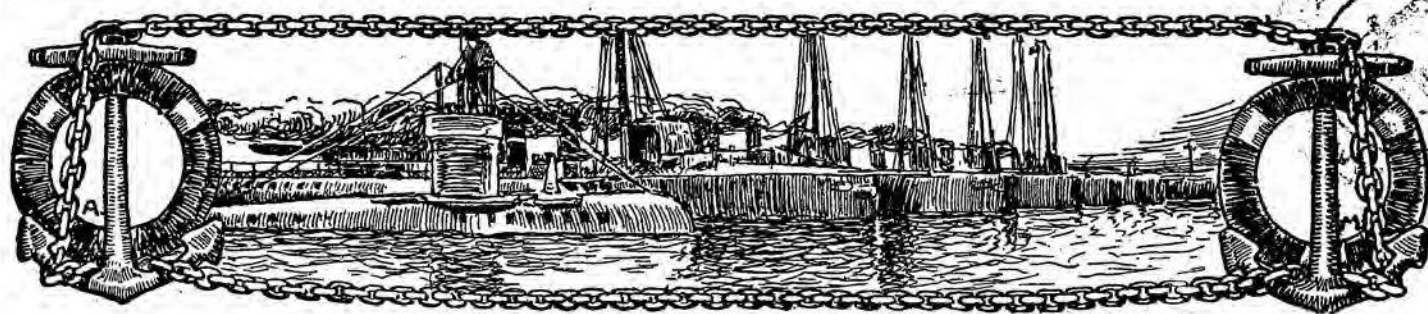
Въ отговоръ на многобройнитѣ запитвания, кжде да се изпращатъ волнитѣ дарения за вестника и за улеснение на нашитѣ четци отъ Варна, съобщаваме, че сумитѣ за двуседмичника могатъ да се предаватъ и въ печатницата на Морската Полицейска Служба, находяща се на пазаря и въ сѣдство на пожарната команда срещу фабрика „Вулканъ“ — учебната работилница.

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

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

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

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



ГОДИНА ТРЕТА.

Съ настоящият брой двуседмичника „Морски прегледъ“ встъпва въ своята трета годишнина.

Издаванъ и поддържанъ изключително от скромнитъ сръдства на морскитъ офицери, „Морски прегледъ“ е единствениятъ безплатенъ вестникъ въ нашето Отечество, който се изпраща даромъ на всички ония, които, заинтересовани отъ морското дѣло и свързанитъ съ нашето море начинания, пожелаха да го получаватъ.

Въ течение на една година, вестника е увеличилъ почти три пѣти своя тиражъ, което обстоятелство особено радва шепата морски труженци, негови създатели, и имъ дава нови сили и новъ импулсъ за още по-ревностна и преданна работа за преуспѣване на морската идея и напредъка на родната земя.

Всекидневното постъпване въ редакцията на множество писма отъ различнитъ слоеве на обществото съ молба

за получаване на двуседмичника, е доказателство, че създадениятъ вестникъ е навремененъ, и че предназначениятъ пѣтъ е правъ, сигуренъ и желанъ отъ българското общество, което бѣ чуждо на морското дѣло.

Встъпвайки въ новата годишнина „Морски прегледъ“ изказва благодарностъ на общественниците и гражданството за указаната ободрителна и ценна морална подкрепа, и се надѣва, че и презъ настоящата трета годишнина, това насърчително морално подпомагане ще бѣде ново дадено и силно подчертано.

Редакцията на „Морски прегледъ“ изказва особенната си благодарностъ и на всички свои сътрудници, които, лишени отъ материални облаги, спомогнаха за списването на двуседмичника, и е увѣрена, че и въ бѣдеше, ръководени отъ възвишени чувства на дългъ за осъществяване на

предначертаната морска идея, тѣ ще продължатъ, отказвайки се отъ всѣкаквъ хоноرارъ, да даватъ своето ценно сътрудничество.

„Морски прегледъ“ встъпва въ новата годишнина съ силната вѣра, че съ общи усилия, ще продължава да крачи съ сигурни и твърди стѣпки напредъ, къмъ нови успѣхи и нови придобивки за морското дѣло.

Указаната ценна морална подкрепа отъ мѣродавнитъ и ръководни фактори, благосклонното посрещане на двуседмичника „Морски прегледъ“ отъ всички слоеве на обществото, непрестанното му търсене отъ българскитъ синове въ различнитъ кѣтища на родната земя, е сигурно доказателство, че хвърлената искра се разпалва въ буйни факли, които ще разпрѣснатъ тъмнината и ще освѣтлятъ морскитъ пѣтища за културното и стопанско преуспѣване на българския народъ.

МОРСКА МИСЛА

Новите насоки въ строежа на подводниците.

Въ чуждестранния военно-морски печат, напоследъкъ все по-често се обсъжда въпроса за по-големата целесъобразност да се строят подводници отъ срѣденъ и малъкъ тонажъ вмѣсто такива съ голѣмъ тонажъ. Германия строи изведнажъ цѣла серия подводници (около 20 единици) съ тонажъ 250 тона. Този фактъ още веднажъ ни показва какви насоки взема строежа на новите подводници.

За да изтъкнемъ какъ гледатъ военните специалисти на този въпросъ, ний ще дадемъ въ преводъ изложението на мисли въ преводната статия на К. Радионовъ, помѣстена въ руското военно-морско списание „Морской сборникъ“ № 4 отъ 1936 година. Господинъ Радионовъ използвайки помѣстената статия въ априлския номеръ на италианското военно-морско списание „Ривиста Маритима“ отъ 1936 година, изказва следните интересни мисли:

Който е следилъ за еволюцията на подводното корабостроение въ последните нѣколко години, не би се удивилъ никакъ на малкото водоизмѣстване на новите германски подводници. Всички флоти, които предвиждатъ въ оперативните си планове широкото използване на подводните кораби, отдавна сж обърнали внимание на необходимостта тия кораби да иматъ малъкъ тонажъ.

Идеята за постройка на подводници отъ голѣмъ тонажъ може да се каже, че е вече отживѣла и сега за сега, всички държави сж по-вече склонни да строятъ подводници съ колкото се може по-вече ограничено водоизмѣстване. Последните показана отлични мореходни качества. Така напримѣръ, французките подводници съ тонажъ около 750 тона, плаваха презъ последните години даже въ Атлантическия океанъ и дадоха отлични резултати. Въ 1926 г. холандскиятъ подводникъ „К-13“ (600 тона) извърши едно пътуване отъ 21,000 мили презъ Панамския каналъ къмъ Източна Индия. Други холандски подводникъ „К-18“ (750 тона) въ 1935 год. извърши рекордното пътуване около Южна Америка и Африка, изминавайки 23,500 мили път.

Въ миналото, голѣмото водоизмѣстване на подводниците се желаше, за да се повиши тяхната автономностъ и оперативна сигурностъ. Обаче, като се прецениха резулта-

тите отъ войната, германците се принудиха да признаятъ неособенната голѣма полезностъ на голѣмите по тонажъ подводници при действията имъ въ открито море.

Въ една бждеща война бойното използване на подводния флотъ ще бжде най-различно. Но трѣбва да се очаква, че най-добри резултати ще дадатъ подводниците съ минимално водоизмѣстване.

Нека да разгледаме накратко недостатъците и преимуществата на подводниците съ малъкъ тонажъ, като вземемъ за образецъ съвременните германски подводници съ водоизмѣстване 250 тона.

Недостатъците на малките подводници.

1. Управление на подводника въ бурно море.

Въпрѣки очакванията, първите германски подводници съ водоизмѣстване 125 тона се указаха способни да плаватъ въ надводно положение даже въ развълнувано море. Първоначалните дефекти въ работата на жироскопическия компасъ, поради удара на вълните въ тѣлото на подводника, бѣха въ послѣствие леко отстранени.

Но при управлението на подводника на морегледна дълбочина (9 м. отъ грѣбнака) се срещаха голѣми трудности, тъй като при силно вълнение подводника се изхвърляше на повърхността. Това явление се обясняваше съ малкия размѣръ на морегледа, доколкото оптическата техника тогава не можеше да направи морегледъ съ такава дължина, каквато той притежава сега. Въ съвременните подводници, които притежаватъ нови типове морегледи, може много по-вече да се увеличи морегледната дълбочина, което отъ своя страна позволява да се удържи подводника, на желаемата дълбочина даже и при неспокойно състояние на морето.

Следователно, особенни недостатъци по отношение управлението на подводниците отъ малъкъ тонажъ въ надводно и подводно положение при лошо море нѣма.

2. Самостоятелностъ.

Въ миналото самостоятелността на малките подводници бѣше твърде незначителна. При първите германски подводници самостоятелността имъ се опредѣляше отъ 4—5 денонощия, но къмъ края на вой-

ната, въ последующите типове подводници, самостоятелността имъ доста много се повиши и достигна, особено за голѣмите подводници, дори до 100 дена.

Самостоятелността на съвременните германски подводници съ тонажъ 250 тона, не е точно известна; едни я смѣтатъ извънредно голѣма, а други — твърде незначителна. Въ всеки случай, съвременните малки подводници притежаватъ сега достатъчна самостоятелностъ, за да изпълнятъ каквато и да е задача, която би имъ била възложена.

3. Настѣпателна мощъ.

Поради малкия калибъръ и заласъ отъ торпеди въ германските подводници отъ срѣденъ тонажъ отъ епохата на Свѣтовната война, настѣпателната имъ мощъ бѣше помалка, отколкото тая въ голѣмите подводници. Сега за сега обаче, подводниците съ малъкъ тонажъ, по отношение на торпедното въоръжение, не отстъпватъ на подводниците съ голѣмъ тонажъ, тъй като даже на подводници съ водоизмѣстване подъ 500 тона може да се поставятъ сжщитѣ торпедни апарати, както и на подводниците отъ голѣмъ тонажъ. Числото на торпедните апарати (8) на последните французки подводници съ водоизмѣстване 570 тона е сжщото, каквото е и на голѣмите французки подводници.

4. Жилищни условия.

Презъ време на Свѣтовната война намирайки се на позиция въ открито море и при спокойна обстановка, германските подводници стояха съ открити капацити, което обстоятелство въ голѣма степенъ облекчаваше жилищните условия. Въ бждещата война, обаче, всички подводници, независимо отъ водоизмѣстването имъ, предвидъ много развитите средства за въздушно разузнаване, ще бждатъ принудени да държатъ капацитѣ постоянно затворени, за да могатъ при нужда бързо да се потапятъ.

Въ резултатъ, съвременните малки подводници нѣма да отстъпватъ много на голѣмите подводници по отношение на жилищните условия.

Преимущества на малките подводници.

1. Маневреностъ въ подводно положение.

За единъ подводникъ, особено е важно да може много бързо да се

потая. Въ връзка съ успѣхитѣ на авиацията и съвременнитѣ противоподводни сръдства, съвременнитѣ подводници трѣбва да иматъ възможностъ да се потапятъ въ най-кратъкъ срокъ, а особено когато тѣ действатъ въ стѣсненъ театъръ, кждето авиацията или корабитѣ на противника могатъ да се появятъ неочаквано.

Скоростта на потапянето на първитѣ германски подводници бѣше около 22 секунди. Сега, поради техническитѣ усъвършенствувания, скоростта на потапянията на новитѣ германски 250 тонни подводници е 15 секунди. Съ постепенното увеличаване тонажа на подводниците до 1000 тона, скоростта на потапянето имъ се намалява, като достига значителна величина при подводниците съ тонажъ по-вече отъ 1,000 тона, които въ добавъкъ на това много бавно измѣнятъ дълбочината си и бавно извършватъ всичкитѣ маневри при движение подъ водата.

2. Економически съображения.

Малкитѣ подводници, освенъ че сж много економични по отношение на материалната имъ стойностъ и личния съставъ, даватъ още економия по отношение продължителността на постройката, което е твърде важно съ огледъ на създаването и разрастването на подводния флотъ презъ време на вой-

на. Това е една отъ основнитѣ причини, които заставиха германцитѣ да строятъ въ началото на Свѣтовната война подводници съ малъкъ тонажъ.

Загубата на единъ малъкъ подводникъ по-малко ще се отрази, както на подготовката, така и за воденето на подводната война, която за въ бждеще има голѣми изгледи за успѣхъ при условие, развърщането на море значително число подводници.

3. Ограничена видимостъ.

Коработо и въздушно разузнаване по-мъчно ще откриятъ единъ подводникъ съ малъкъ тонажъ, когато е въ надводно положение, тъй като надводната частъ на малкия подводникъ е значително по-малка, отколкото въ голѣмитѣ подводници. Това е особено важно при подходането на подводника къмъ назначената му позиция, а сжшо така и нощно време, когато подводника излиза на повърхността на морето, за да зарежда акумулаторитѣ си.

Отъ всичко това трѣбва да извадимъ заключението, че малкитѣ подводници иматъ несъмнено преимущество предъ голѣмитѣ по отношение на бойното имъ използване.

Бждещитѣ резултати, които биха се очаквали въ една нова война отъ страна на подводниците ще иматъ въ основата си използването на под-

водниците въ голѣмо количество, което ще бжде напълно възможно само ако тонажа имъ бжде твърде ограниченъ.

Въ близкото бждеще ще бжде прието като сръдно водоизмѣстване за малкитѣ подводници около 400 тона, а за голѣмитѣ — около 1,000 тона, при това подводниците съ тонажъ 1,000 тона ще могатъ да се използватъ за изпълнението на най-разнообразни задачи, даже и за действия въ океана. Много скоро, значението на подводниците съ водоизмѣстване по-вече отъ 1,000 тона ще почне бързо да се намалява. Последнитѣ ще бждатъ замѣнени съ по-економичнитѣ и действующи съ по-голѣмъ успѣхъ подводници отъ по-малъкъ тонажъ.

За сега Германия строи три типа подводници: 250, 500 и 750 тонни. Новитѣ типове подводници, които се разработватъ сега въ Франция, последната корабостроителна програма за испанскитѣ подводни кораби и най-после, германското подводно корабостроение отъ 1935 година, показватъ много ясно опредѣлената вече насока въ строежа на подводници. Налага се, да се следи внимателно за бждещитѣ строежи и за евентуалнитѣ насоки по отношение на подводното корабоплаване, за да се използватъ най-рационално при единъ бждещъ подводенъ строежъ.

С. Н. И.

Използване подводника за търговски цели.

Стопанската блокада на Германия презъ Свѣтовната война, предизвика създаването на подводници използвани за търговски цели. Бързото намѣсване на Америка въ войната прекъсна развитието на подводното търговско корабоплаване.

Въ мирно време търговския подводникъ е съвършено нерентабиленъ. Машиннитѣ устройства, двойнитѣ стени, стѣсненитѣ помещения, баластнитѣ щерни и електрическитѣ акумулатори заематъ ценно товарно мѣсто.

Поради спокойното плаване подъ водата, когато на водната повърхностъ бушува силно вълнение; поради сигурното пътуване при мъгла и малката опасностъ отъ сблъска-

не, подводникътъ би могълъ да бжде използванъ като сигурно съобщително сръдство, най-вече за пренасяне на пѣтници, ако разбира се липсата на достатъчно мѣсто не би указало влияние за тѣхното настаняване.

Пространствата, които съставляватъ въ надводния корабъ резервната му плавкостъ и които се намиратъ въ кабинитѣ, салонитѣ и надстройкитѣ, при подводникитѣ трѣбва да бждатъ разположени въ баластнитѣ щерни.

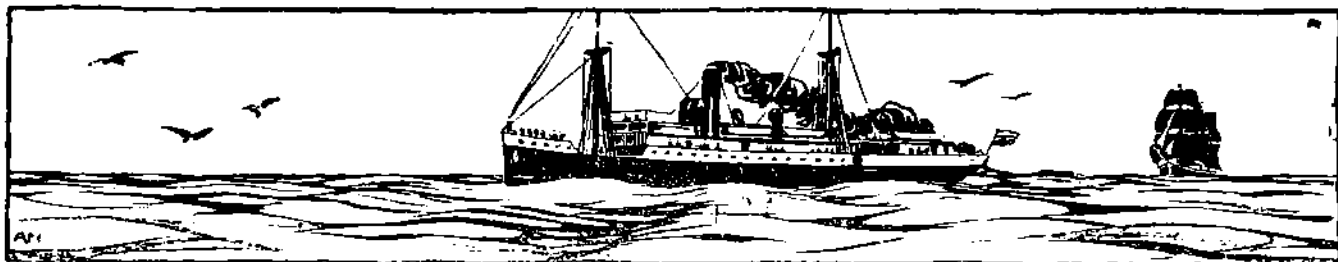
Тѣй като тия пространства, съставляващи почти 30% отъ общото водоизмѣстване на подводника, ще

ВЕСТНИКЪТЪ Е БЕЗПЛАТЕНЪ

трѣбва всѣкога да бждатъ празни и не могатъ да се използватъ за пѣтници и товаръ, то стопанското и търговско използване на подводника въ мирно време е почти изключено.

Не е изключено обаче, използването на подводника за търговски цели при една бждеща война, когато по-слабата морска държава би се указала въ положение на тѣсна стопанска блокада.

Това гледище напълно доказва германския търговски подводникъ „Дойчландъ“, който два пѣти презъ Свѣтовната война пренесе въ Америка товаръ отъ анилинови бои и докара каучукъ и други необходими за германската индустрия материали.





ВЕНЦ-МОСКА ИСТОРИЯ

Босфорската проблема презъ Свѣтовната война.

Въ военната литература тоя въпросъ често се нарича „Проблема на Проливитѣ“, но за Русия той се представя на първо мѣсто, като „Босфорската Проблема“, която разрешава автоматично и въпроса съ Дарданелитѣ. Въ съкратенъ видъ предаваме съ сжиятъ надслонъ статията на к. адмиралъ Бубновъ, печатана въ французското списание „La Revue Maritime“, която вънъ отъ политическия и военноисторически интересъ по планирането на една десантна операция, потвърждава за лишенъ пжтъ многовѣковната трагедия на славянството, да не отдава нужното значение на морето и морскитѣ сили, дори и тогава, когато тия елементи сж отъ изключително жизненъ интересъ за страната.

Въпроса за Босфора не преследва друга целъ, освенъ сигурността на морскитѣ съобщения въ мирно и военно време презъ Босфора и Дарданелитѣ между Русия и сръдиземноморския басейнъ, сигурностъ, която не може да бжде осъщественъ по другъ начинъ, освенъ съ прѣкия контролъ върху Проливитѣ отъ страна на Русия.

Голѣмото значение за Русия на тоя въпросъ, датира отъ момента, когато стопанското ѝ преуспѣване започна да зависи отъ експлоатацията на голѣмитѣ богатства въ Украйна и Кавказъ. Презъ втората половина на осемнадесетия и първата половина на деветнадесетия вѣкъ, когато тия области се присъединиха къмъ Русия, 65% отъ руската износна морска търговия се извършваше презъ Черно Море, а преди започването на Свѣтовната война, тоя износъ представляваше вече 80% отъ общия износъ по море и суша. При това положение, затварянето на Проливитѣ би се отразило катастрофално върху стопанския животъ на страната. Тѣй напр. презъ 1912 год., когато Турция, поради войната ѝ съ Италия, затвори Дарданелитѣ, руската търговия въ нѣколко дни понесе такива загуби, че руското правителство се принуди чрезъ ултиматумъ да изиска немедленото имъ отваряне.

Откакъ износа презъ Черно море взе такива размѣри, въпроса за контрола върху Проливитѣ почна да играе главна роля въ външната политика на Русия, още повече, че отъ разрешението на тоя въпросъ зависеше не само производството на из-

вънредно богатитѣ области около басейна на Черно море, но и тяхното сществуване. Кримската война доказа това най-ясно. За да разреши този въпросъ Русия, 1 води редица войни срещу Турция обаче, чрезъ намѣсата на Великитѣ сили въ полза на последната презъ осемнадесетото и деветнадесетото столѣтия, бѣ възприпятствува да достигне своята целъ.

Насочването на руската външна политика къмъ разрешението на Босфорския въпросъ, започнато още отъ Петъръ Велики и продължено отъ неговитѣ приемници, указа своето влияние, както въ разпредѣлението на въоръженитѣ сили на Русия презъ последнитѣ две столѣтия, така и за подготовката на страната за война. Но въ края на деветнадесетия вѣкъ, императора Николай II-и, скжса съ тая политика и я ориентира, за нещастие на Русия, къмъ Далечния Изтокъ, безъ каквито и да е оправдателни мотиви. Вследствие на това, развитието на рускитѣ въоръжени сили взе съвсемъ друго направление и черноморския воененъ флотъ, главния инструментъ за разрешението на въпроса, който разглеждаме, бѣ съвършено занемаренъ. Следъ погрома въ Далечния Изтокъ, Русия бѣ заставена отъ разрастващата се Германска опасностъ да съсрѣдоточи всичкитѣ си усилия за пресъздаването на морскитѣ сили въ Балтийско море, което сжщо бѣ за смѣтка на черноморския флотъ. По горнитѣ причини, когато презъ Общоевропейската война настана удобния моментъ за разрешение на Босфорската проблема, Русия не можѣ да го използва.

Макаръ руския морски генераленъ щабъ, създаденъ следъ войната въ 1905-906 година, да си даваше точна смѣтка за значението на Проливитѣ, той бѣ длъженъ да жертвува въ своитѣ планове интереситѣ на черноморския флотъ за въ полза на балтийския. Германската опасностъ ставаше все по-голѣма и сухопътния генераленъ щабъ настояваше да бждатъ възстановени преди всичко морскитѣ сили въ Балтийското море. Едва презъ 1911 год. се отпущаха кредити за черноморския флотъ и то, защото стана очевидно че следъ като Турция постави въ постройка презъ 1910 год. два линейни кораба изоставения черноморски флотъ не ще бжде въ състояние да изпълни даже една чисто отбранителна зада-

ча. Но тая закѣснѣла мѣрка можеше да даде своя ефектъ едва презъ 1916 година, когато влизаха въ строя новитѣ бойни еденици. До това време, за руския черноморски флотъ се предвиждаше въ оперативния планъ само твърде ограничения обектъ—отбраната северната частъ на Черно море. А логическия, главния обектъ на черноморския флотъ—дѣйствието срещу Босфора, не се дори споменаваще въ оперативния планъ, защото силитѣ и сръдствата, съ които се разполагаше въ Черно море далеко не бѣха достатъчни за да се предприеме подобна операция.

Вината за тоя пропускъ, въ голѣмата си частъ трѣбва да се припише на сухопътния генераленъ щабъ, който считаше, че за въ бждеще, следъ намѣсата на Германия въ Близкия Изтокъ и съюза ѝ съ Турция, „ключоветѣ на Проливитѣ трѣбва да се търсятъ въ Берлинъ“. По тия съображения генералния щабъ на армията, чрезъ прекалено строгото прилагане принципа за съсрѣдоточение и икономия на силитѣ, отказваше да се отдѣлятъ войски за атака на Босфора, преди унищожението на Германия. А безъ участието на армията, подобна операция бѣ немислима, защото тая операция се считаше отъ ръководнитѣ морски сръди, само като такава на съвмѣстни действия на армията и флота.

Обаче и морското командване бѣ обхванато отъ идеята „да се търсятъ ключоветѣ на Проливитѣ въ Берлинъ“, защото се разформирова събраниятъ въ одеския воененъ районъ отрядъ, снабденъ съ всички сръдства за десантъ и атака на Босфора. Поради това се обяснява и факта, че при избухване на Общоевропейската война, Русия не бѣ подготвена да предприеме операцията, която трѣбваше да осъществи разрешението на главната ѝ национална задача.

Съ започването на войната, а особено следъ пристигането въ Цариградъ на „Гьобенъ“ и „Бреслау“, въ Русия си дадоха смѣтка за сторената грѣшка — занемаряване на морскитѣ сили въ Черно море и веднага бидоха взети нуждитѣ мѣроприятия. Едно отъ тѣхъ бѣ организацията на една флотилия отъ търговски кораби, приспособени за превозване на войски и създаването на специални сръдства за разтоварва-

нето имъ. Но тия срѣдства можах да бждатъ използвани, както се каза по-горе, едва въ началото на 1916 година.

Следъ трудни дипломатически преговори, въ началото на 1915 година Русия получи доброволното обещание, че при единъ благоприятенъ изходъ на войната, сждбата на проливътъ ще се уреди съобразно националнитъ ѝ интереси: Проливътъ, заедно съ една териториална ивица отъ 25 до 40 километра отъ дветъ страни, островитъ въ Мраморното море и Егейскитъ острови Тенедосъ, Самотраки и Имбросъ, се отстъпваха на Русия. При това положение военната страна на Босфорската проблема, т. е. атаката на Босфора биде поставена на дневенъ редъ, защото министра на външнитъ работи, Сазоновъ, считаше, и то не безъ основание, че завземането на Босфора ще разреши много по-сигурно въпроса, отколкото каквото и да е било дипломатическо съглашение.

По тоя начинъ проблемата за Проливътъ, разрешението на която не бѣ даже предвидено въ плана на войната, политически бѣ посочена впоследствие като главенъ обектъ. За да докаже нуждата отъ военното разрешение на тая проблема, Сазоновъ се явява лично въ общата главна квартира, гдето въ състоялнѣ

се редица конференции съ ръководния съставъ на армейския и морски генерални щабове, разви своето гледище. Флота напълно е сподѣлялъ неговото мнение, но армията е противопоставяла най-разнообразни възражения срещу тая операция, тъй като все още е считала, че „Ключоветъ на Проливътъ сж въ Берлинъ“.

Едва когато въ началото на 1915 година англичанитъ набързо предприеха атаката на Дарданелитъ, общата главна квартира, подъ натиска на общественото мнение и правителството, съсрѣдоточи въ одеския районъ единъ значителенъ експедиционенъ корпусъ, предназначенъ за действие срещу Босфора и Цариградъ. Англичанитъ обясняваха своята прибързана атака на Дарданелитъ съ искането на Русия да се облекчи кавказския фронтъ, усилено атакуванъ отъ турскитъ войски. Но въ началото на януари 1915 година, последнитъ бѣха вече претърпѣли едно голѣмо поражение и искането на Русия за помощъ веднага бѣ оттеглено. Понеже английската атака бѣ предприета единъ месецъ следъ поражението на турцитъ и следъ оттеглянето на руското искане за помощъ, въ Русия се считаше, че целта на атаката на Дарданелитъ е: Англия да завладѣе Проливътъ и

да постави Русия предъ свършения фактъ.

За да може операцията срещу Босфора да се изпълни при най-благоприятни условия, предлагаше се да бжде използвано Бургаското пристанище за разтоварването на войскитъ и за тѣхното по-нататъшно снабдяване. Но тая идея трѣбваше да бжде изоставена, поноже дипломатическитъ представители, натоварени да направятъ необходимитъ сондажи, получиха категорически отказъ на българското правителство. Отъ друга страна, скоро се разбра, че операцията изобщо е неизпълнима въ момента, защото презъ пролетта 1915 година не се разполагаше още съ достатъчно транспортни и разтоварителни срѣдства, и черноморския воененъ флотъ бѣ още много слабъ: първитъ два руски линейни кораби влѣзоха въ строя къмъ срѣдата на 1915 год. и началото на 1916 год.

Така бѣ изоставенъ първия опитъ за действие срещу Босфора, като за сждбата операция се повдигна наново въпроса, едва въ началото на 1916 год., когато всички работи по тая операция, започнати отъ нечало-то на войната бѣха на привършване.

(Следва)

Н. Тодоровъ



Гробътъ на „Емденъ“ въ Индийския океанъ.

Твърде рѣдко нѣкой случаенъ корабъ ще се спре при Кокосовитъ острови въ срѣдата на Индийския океанъ, кждето на 9 ноември 1914 год. лекиятъ нѣмски кръстосвачъ „Емденъ“, въ неравенъ бой съ превъзходящиятъ го въ всѣко отношение английски кръстосвачъ „Сидней“, даде множество човѣшки жертви, и силно повреденъ и обхванатъ въ пламъци бѣ принуденъ да заседне върху кораловия рифъ.

Следъ като сегашния новъ германски кръстосвачъ „Емденъ“, при първото си околосвѣтско пътуване, по-

сети Кокосовитъ острови и стовари едно отдѣление, което положи венци върху гробището на геройски загиналитъ другари, презъ 1928 год. близо до острова хвърли котва и отдаде почести търговския корабъ „Карнакъ“ отъ дружеството Хапагъ намиращъ се въ плаване отъ Дурбанъ за Източна Азия.

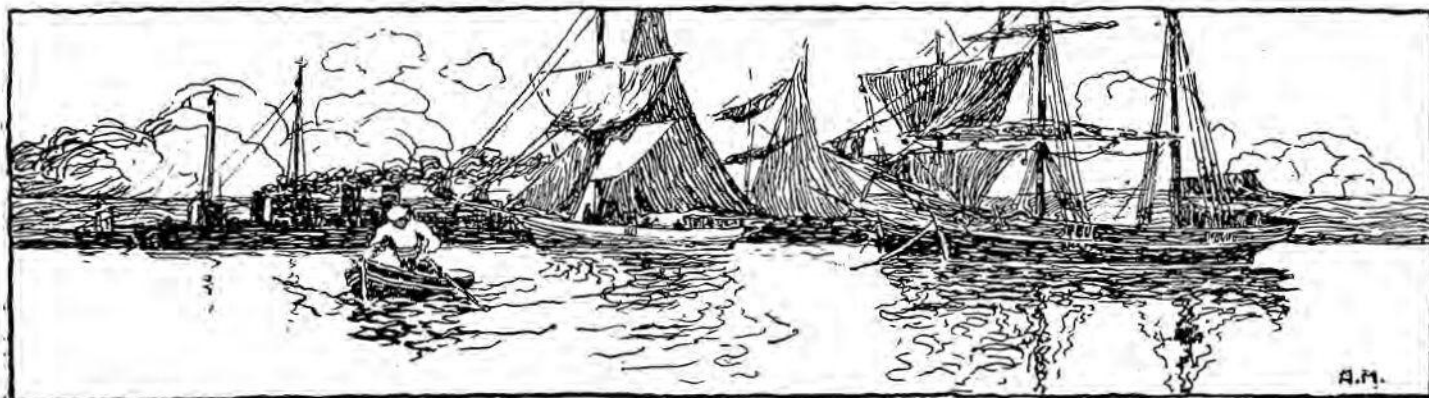
Австралийскитъ вестници отбелязватъ, че на 14 априлъ н. г., до лобното мѣсто на „Емденъ“ е хвърлил котва и другъ нѣмски търговски корабъ, който е спусналъ лодка и изпратилъ на брѣга осталитъ

живи петъ души отъ обслужката на първия „Емденъ“, които положили венецъ върху гроба подъ кокосовитъ палми, и се поклонили на мѣстото, гдето преди 22 години загинали за Отечеството тѣхнитъ храбри другари.

Споредъ вестницитъ, отъ „Емденъ“ сж оцѣлели твърде малко останки: единъ потъналъ въ ржда паренъ котелъ; нѣколко машинни части и раждявали корабни ситени, разкжсани отъ гранатитъ на „Сидней“.

Скоро и тия последни останки ще изчезнатъ.

К.



Тъженъ поменъ

Изминаха 20 години отъ датата 26 септември 1916 год.

Въ ранната утрина на тоя хубавъ слънчевъ есененъ день, миночистачния дивизионъ, съставенъ отъ малки моторни лодки, излѣзе презъ северния проходъ на минното заграждане и се насочи за почистване поставенитѣ неприятелски минни загради въ Батовския заливъ.

Редовно, почти всѣки день, при спокойно и развълнувано море, при дъждъ и непоносимъ слънчевъ пекъ, малкиятъ миночистаченъ отрядъ излизаше на море и отъ ранна утринъ до залѣзъ слънце работѣше непрекъснато надъ миннитѣ полета, търсеше и унищожаваше противниковитѣ заградни мини и поддържаше проходите въ Варненския заливъ всѣкога чисти и безопасни за движението на другитѣ бойни кораби отъ малкиятъ български флотъ.

И когато днесъ, двадесетъ години отъ паметната дата, четемъ въ раз-

личнитѣ морски списания на чуждитѣ страни за модернитѣ и усъвършенствуванни миночистачни кораби,



† Капитанъ-лейтенантъ Кирилъ Минковъ

когато си спомняме за съществуващитѣ презъ Сѣловната война удобни и сигурни миночистачни единици на воюващитѣ държави и ги съпоставимъ съ нашитѣ малки въ това време миночистачни лодки и неблагоприятнитѣ условия при които съ работѣли тѣхнитѣ смѣли обслуги, можемъ да констатираме каква грамадна, непосилна и резултатна дейность сж извършили шепата български моряци, които достойно изпълниха своя дългъ въ бранъ за Родината и българскитѣ брѣгове.

Кръстосвайки непрестанно въ осеянитѣ съ неприятелски заградни мини води на Батовския заливъ, смѣлиятъ миночистаченъ отрядъ бѣше изложенъ всѣки мигъ на смъртна опасность.

Въ 12 ч. 10 мин. на 26 септември една отъ моторнитѣ лодки се взрива на неприятелска мина, при което намѣриха смъртта си следнитѣ доблестни синове на Отецеството:

Капитанъ-лейтенантъ КИРИЛЪ ЦВѢТКОВЪ МИНКОВЪ

Подофицеръ МИХАИЛЪ ДИМИТРОВЪ САПУНДЖИЕВЪ

АСЕНЪ АНГЕЛОВЪ ПОПОВЪ

Кандидатъ-подофицеръ ГЕОРГИ НЕШЕВЪ ПАНОВЪ

ИВАНЪ АНГЕЛОВЪ ГАБРОВСКИ

Ефрейторъ КОЮ ИЛИЕВЪ КОЕВЪ

ПАЗЕЛЪ ВИНАНЦЕВЪ КАРАКАЦЕЛОВЪ

ВАСИЛЪ МИНКОВЪ ДОНЧЕВЪ

Морякъ ТОДОРЪ ПАРАШКЕВОВЪ МАКСИМОВЪ

АЛЕКСАНДЪРЪ МАРИНОВЪ НИЧЕВЪ

Днесъ, двадесетъ години отъ тоя злокобенъ день, тѣхнитѣ близки, роднини, бивши съслуживци и вѣр-

ни бойни другари, сбрани въ молитвено смирение въ Божия храмъ, се прекланятъ предъ свѣтлата паметъ

на скжпитѣ покойници, които действуваха самоотвержено и сложиха живота си предъ олтаря на Родината.

Да пребже геройскитѣ имъ подвигъ и вѣчната имъ слава!

к.



МОРСКИ ВЕСТИ

— През време пътуването на търговския кораб „Wandomi“ в Червеното море, от кораба паднал в морето един пътник.

След като се констатирало изчезването на пътника, кораба предал по радиото съобщение до следващите задъ него кораби за падналият задъ борта човък с молба да го потърсят.

В действителност, 10 часа по-късно един холандски кораб забелязал и спасил изчезналият пътник, като уведомил „Wandomi“ по радиото за щастливото спасяване на човъка.

Знайно е, че поради соленост и големата гъстота на водата в Червеното море, падналият в него хора и предмети мъчно потъват.

— Бързоходният германски пътнически кораб „Потсдам“ принадлежал на „Нордойче Ллойд“ е извършил рекордно пътуване до Източна Азия и обратно. Разстоянието от 25,686 мили, от пристанището Бремен до Япония и обратно до Хамбург, кораба „Потсдам“ изминал за 66 дена, като по пътя посетил 27 пристанища. Пътуването от Бремен до английската база Сингапур продължило 19 дни (по-рано, от другите кораби — 22 дена); а това до Шанхай — 25 дни (по-рано 32); Съ това „Потсдам“ се счита за най-бързоходния кораб обслужващ съобщенията между Европа и Източна Азия.

Засегната от това, Япония възнамерява в най-скоро време да построи 4 пътнически моторни кораби, които ще развиват скорост 21 мили.

— Холандското параходно дружество, обслужващо линията Холандия — Америка е определило 15 различни парични премии за намиране най-подходящо име за строящият се 33,000 тонен бързоходен кораб, който ще струва около 130 милиона лева. Във връзка с корабът да бъде кръстен „Принцендам“ или с друго име свързващо Холандия с Америка.

— На 20 юни 1916 год. първият германски търговски подводник „Дойчланд“, под корабоводенето на капитан Паул Кьониг, е потеглил за първото си презокеанско пътуване. Подводникът преминал безпрепятствено Атлантическия океан и за почуда на жители-

тъ от новия свят, пристигнал благополучно на 20 юли в пристанището Балтиморе.

Пазен и очакван от множество неприятелски кораби, „Дойчланд“ успял да се измъкне от непрекъснатия кордон различни плавателни съдове около Ню-Йорк, извън американските териториални води, и на 1 август 1916 год. потеглил с ценен товар обратно за Германия.

През месец август с. г. от Германия потеглил под водителството на капитан Шварцкопф и втория търговски подводник „Бремен“, обаче той изчезнал безследно в Атлантическия океан.

След намъсане на Америка в войната, „Дойчланд“ бил преустроен в подводния кръстосвач „U-155“ и през 1919 год., съгласно условията на примирието бил предаден на Англия.

— Съгласно изнесеното от вестник „Herald Tribune“, с дата 5 юни, при първото посещение на английския бързоходен презокеански колос „Кралица Мери“ в Америка, било устроено импозантно и тържествено посрещане, при което по-вече от 30,000 души посетили и разгледали новия кораб.

Множество от тия посетители пожелали да имат нещо за спомен от „Кралица Мери“, като за целта, посредством клещи и отверки смъкнали и откраднали различни ценни предмети от стените на кораба, като съ това нанесли значителни щети.

— Ромжия е поржала в корабостроителницата Буомайстер и Ваин, Копенхаген два пътнически моторни кораба, предназначени за обслужване бързите съобщения Кюстенджа — Александрия.

Корабите ще притежават следните данни: дължина 120 метра; 2 дванадесет цилиндрични мотори с мощност по 15,000 конски сили; скорост 22 мили.

Ще бъдат съоръжени с помещения за пренасянето на 500 пътника.



— Английската корабостроителница John Brown & Co е започнала постройката на нов голем презокеански кораб, подобен на „Кралица Мери“.

Новият кораб който е регистриран под № 552 ще има водоизместване 83,000 бр. р. тона и ще бъде готов през лятото 1939 год. или ще започне своята служба най-късно в началото на 1940 год.

— По настоящем Гърция притежава само 4 изтребителя от 1,000 тона, построени през 1912 г.

Конференцията в Монрьо обаче указва своето влияние върху строителната програма на Гърция, тъй като има сведение, че Гърция вече е поржала в Англия нови четири изтребителя от по 1,500 тона, а също така е взето решение за немедлената постройка на четири подводника.

„КРАЛИЦА МЕРИ“

„Кралица Мери“ притежава най-големата плаваща радиостанция и радиотелеграфни съоръжения, посредством които е в връзка почти с всички радиостанции на земното кълбо. Тия усъвършенствувани радиотелеграфни съоръжения позволяват отправянето на 30 телеграми в минута. Около 500 кабин притежават радио-телефонни апарати.

Кабините и отделенията на кораба се отопляват посредством електрически печки. Така също и готварските машини работят с електричество.

За подържане ниска температура в различните складове за хранителни продукти, месо и риба, кораба притежава специална охладителна мрежа и метилхлоридово стъкмяване.

За товарене и разтоварване „Кралица Мери“ притежава 15 електрически товарни стрели с различна товароподемност.

За спасяване при злополука на хората, кораба притежава 24 моторни спасителни лодки, от които 22 имат размери: дължина 10'97, ширина 3'66 и гизене 1'52 метра. Почти всички лодки имат радиоговорители, и могат да побираат по 136 човъка. Останалите побираат по 145 човъка. Общо с лодките могат да се спасят 3266 души, когато „Кралица Мери“ може да побира само 3240 човъка.

МОРСКА ЛИТЕРАТУРА



Германският флот въ края на 1918 год. Въ синята пустиня.

Тръшкайки вратата, отъ надстройката изкочи радиотелеграфистът и бързо се втурна на командния мостъ.

— Ей! Какво се е случило? — попитаха сбралитъ се на горната палуба хора, но телеграфистът го нѣмаше вече.

— Тръбва да е важна телеграма... зашушукаха моряцитъ и отправиха любопитни погледи къмъ мѣстото гдето изчезна телеграфистътъ.

Тамъ царѣше обикновенната тишина, която моряцитъ добре познаваха. Въ едното крило на командния мостъ, потъналъ въ дълбоко кресло седѣше командирътъ. На другото се бѣлѣеше безмълвниятъ гърбъ на сигналиста, обърнатъ съ лице къмъ безбрѣжната, блестяща въ полудневния зной ширъ на Индийския океанъ.

Заставайки мирно, телеграфистътъ подаде телеграмата. Капитанътъ внимателно сложи димящата пура, бавно постави очилата си и взе телеграмата. Спокойнитъ черти на неговото загорѣло, набръчкано лице изведнажъ се раздвижиха отъ саркастична усмивка. Той повика страж-

ния офицеръ и му показа телеграмата.

По лицето на последния се изписа най-голѣмо смайване. Той впери очи въ командира.

— Каква гнусна лъжа! — се възмути капитанътъ и, като взе телеграмата отъ стражния офицеръ, върна я на радиотелеграфиста съ думитъ:

— Разгласете тая глупостъ! Нека всѣки се убеди какъ лъжатъ англичанитъ!

Радиотелеграфистътъ отдаде честъ, бързо се обърна и се спусна долу. Моряцитъ го заобиколиха.

Английската радиостанция оповестяваше на цѣлия свѣтъ:

„Обслужитъ на германскитъ кораби отъ флота на „Откритото море“, намиращъ се въ базитъ Килъ и Вилхелмсхафенъ се разбунтуваха. На „Фридрихъ Велики“, „Вестфаленъ“, и „Принцъ Леополдъ“ и други кораби възтаналитъ команди извършили насилия надъ своитъ офицери. Командирътъ на „Принцъ Леополдъ“ билъ хвърленъ задъ борта. Неговиятъ трупъ е намѣренъ въ Северно море“.

Известието порази всички. Разтваряйки широко очи, моряцитъ съ жадностъ гълтаха тази наистина потресающа новина.

Тази сензация допадаше на твърде много затаени мисли. Изъ самитъ недра на кораба изпълзяха черни отъ потъ и вжглица хора, за да се увѣрятъ и чуятъ съ собственитъ си очи и уши.

Презъ цѣлия день на кораба се обсъждаше телеграмата.

— Но защо у насъ „това“ да не може да стане? Руснацитъ не избиха ли своитъ офицери?, запитваха разпалено нѣкой отъ огняритъ.

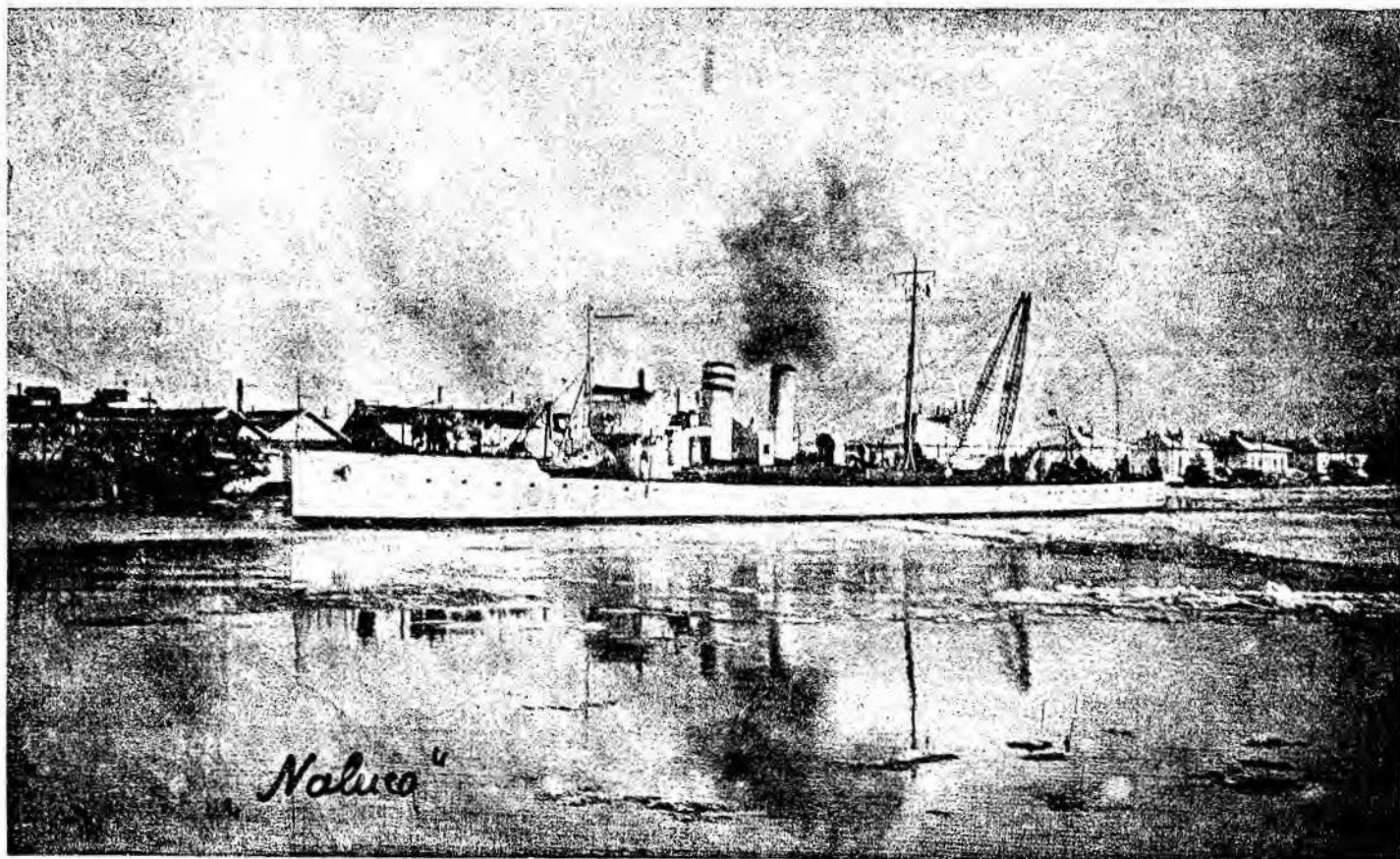
— Ехъ, руснацитъ сж друго нѣщо! У насъ това е невъзможно, отговаряха нѣкой отъ по сдържанитъ събеседници.

— Ако „тѣзи господа“ получаваха толкова пари, колкото ние, по 50 пфенига на човѣкъ и такава храна, повѣрвайте, войната отдавна щѣше да се свърши.

— По дяволитъ! Всички да се изхвърлятъ задъ борта.

Тссс. . . . Ти-хо!

Гласовѣтъ замлъкнаха.



Ромжиският торпедоносец „Надука“

Стегнати въ талията, съ обшита съ галуни елегантна куртка, съ лента на желъзния кръст и съ далекогледъ на гърдитъ премина високъ лейтенантъ. Мрачни погледи го съпровождаха.

— Само това прави кучиятъ си, полира си ноктитъ. По-добре би било и той да помъкне въглища...

Така и по-рано, неведнажъ разсъждаваха моряцитъ на германския спомагателенъ кръстосвачъ „Волфъ“ по отдалеченитъ жгли на моряшкитъ помъщения. Сега тѣзи разговори ставаха още по-рѣзки, още по-горещени. Тази телеграма, като че ли ги чукна по нервите. Искаше имъ се безумно да вѣрватъ, че това не е английска лъжа, а истина, действителност.

**

Вече 360 дена бѣха изминали, безъ хората да видятъ земя. Триста и шестдесетъ дена океанъ и небе, нощ и денъ. Горѣщи, студъ, тропически дъждове, урагани и ежеминутна смъртна опасност. Постоянно нервно напрежение. Почти непрекъсната денъ следъ денъ, уморителна, непосилна работа, товарене и носене на въглищата, особено тежка въ горещитъ пояси. Оскъдна и еднообразна храна. Топла вода отъ систертнитъ. Липса на писма и вестници. И най-после, болести и ужасниятъ бичъ за обслугата—цинга*) Това до последна степенъ измъчи хората. Много отъ тѣхъ неможеха вече да работятъ и едвамъ си влачеха краката.

И, все пакъ, въпрѣки общата преумора и недоволството, работата продължаваше. Бавно, безъ видимо желание, хората ставаха всѣка заранъ въ 4 часа и започваха работа.

Така минаваха дни, седмици въпрѣки прѣснатитъ навѣхъ изъ океана многочисленни неприятелски кръстосвачи, спомагателниятъ кръстосвачъ „Волфъ“, като таинственъ призракъ се носѣше по морета и океани, изплъзвайки се изъ подъ самия нощ на противника.

Веднѣжъ той едва не влѣзе въ клопката. Спасиха го досѣтливостта на командира и наивността на англичанитъ. Това се случи така:

„Волфъ“**) тѣмко се бѣше приближилъ къмъ единъ извитъ нощ за да постави минно гнѣздо, когато изведнѣжъ, иззадъ носа се показва димове. Движеше се колона отъ

*) Цинга—болестъ, която се появява при продължителна липса на прѣсна храна и зеленчуци. Характеризира се съ болки на венцитъ и окапване на жбитъ.

**) Германскиятъ кръстосвачъ „Волфъ“ бѣше обикновенъ 7000 тоненъ търговски корабъ, съ една димна трѣба и 12 мили скоростъ. Той бѣ заетъ отъ военна обслуга и въоръженъ съ прикрити орѣдия и горпедни трѣби. Снабденъ бѣ и съоръженъ съ всичко необходимо за корсарски операции въ далечнитъ морета и океани.

голѣми транспорти начело съ английскиятъ брониранъ кръстосвачъ „Варникъ“ (14 орѣдия). Единъ неговъ залпъ, и отъ „Волфъ“ не би останало и следа.

— Бойна тревога! — бързо изкомандва командирѣтъ. — Прислугата на орѣдията да се скриетъ задъ борта. Вдигнете английското знаме!

Командирѣтъ бързо се преоблѣче отъ воененъ въ търговски морякъ. Всички излишни хора се скриха подъ палубата. Бронираниятъ кръстосвачъ и охраняванитъ отъ него транспортни кораби бавно се приближаваха. Командирѣтъ на „Волфъ“ се разхождаше спокойно по командния мостъ. Всички далекогледѣ бѣха отправени къмъ него.

— Поздравете ги съ знамето! — казва той, а самъ високо вдигайки шапката си, имъ замаха другарски. Английското търговско знаме три пѣти се спусна и вдигна.

На „Варникъ“ бавно се спусна военното знаме до половина и отново се повдигна нагоре. Англичанитъ взеха нѣмския корабъ за свой и отговориха на поздрава му.

Скоро отрядѣтъ се скри задъ хоризонта...

**

Искренно вѣрвайки, че поменатата английска телеграма е най-гнусна лъжа, командирѣтъ не подозираше онова впечатление, което тя произведе на обслугата. Той не можа да предвиди, че неприятелското известие ще бѣде взето за вѣрно отъ моряцитъ на кораба. А именно това и стана.

На кораба започнаха да се повтарятъ случаи на непослушание, даже имаше сериозни нарушения на дисциплината. Натрупалото се озлобление започна явно да проличава. Особено значителенъ случай произлѣзе на четиристотния денъ отъ тѣхното безпримѣрно плаване.

Презъ дена, когато командата починаше, дудката изсвири: „Втората стража горе, на работа“. Но никой, сѣкашъ наговорени, не се отзова на нея.

Следъ една минута дудката изсвири отново. Сжщиятъ ефектъ.

Тогава единъ отъ младшитъ корабници се спусна долу.

— Чухте ли дудката?! Бѣгомъ горе! Но никой не мръдна.

Слѣзе самъ старшиятъ корабникъ.

— Какво е това! Маршъ, всички горе!

Но и неговото появяване не направи никому впечатление.

— На васъ говоря! Бърже, горе или ще доложатъ на старши лейтенантъ.

— Нѣма да отидемъ! Стига! Нека сами да мъкнатъ въглища! Изведнѣжъ се развикаха всички отъ моряшкото помъщение.

Корабникѣтъ изхвъркна като куршумъ горе. Командата наскача.

— Внимавайте, другари! Не се издавайте... Всички за единъ и единъ за всички. Достатъчно сж ни разкарвали насамъ-нататѣкъ.

По стълбата се чува бързи крачки. Изведнѣжъ всички млъкнаха. Влѣзе старшиятъ лейтенантъ. Никой не стана. Лейтенантъ застана всрѣдъ помъщението. Смръщенитъ му вежди и бледото лице не предвещаваха нищо добро.

— Това какво е, бунтъ ли? — Заплашително процеди презъ зѣби той. Вие се осмѣлявате да не се починаватъ на заповѣдитъ? Веднага всички горе!

Нѣкои се понадигнаха, но виждайки, че болшинството не се помръдватъ, се отпуснаха пакъ по мѣстата си.

Лейтенантътъ продължаваше да стои. Отзадъ стърчаха корабницитъ.

— За последенъ пѣтъ повтарямъ, втората стража да отиде горе! съ треперящъ гласъ повтори офицерѣтъ. Гробно мълчание.

Лейтенантътъ обгърна съ недоумяващъ погледъ моряцитъ. Бледни, неподвижни, тѣ упорито продължаваха да стоятъ, избѣгвайки да го гледатъ.

Погледѣтъ му се спрѣ на огняра Бюловъ. Мрачниятъ великанъ дишаше тежко. Виждаше се какъ треперятъ напрегатитъ мускули на запретнатитъ му рѣце.

— Бюловъ! Заповѣдамъ Ви веднага да отидете горе! Огняратъ не се помръдна и задиша още по-тежко. Крѣвта нахлу въ главата на лейтенанта. Той бързо се обърна.

— Горе! караулѣтъ! — Нервно извика той и изтича на стълбата.

Градъ отъ обуща се изсипа следъ него.

Караулѣтъ съ пушкитъ се строи на палубата. Лейтенанта доложи за случилото се на старшия офицеръ.

— Заповѣдайте на караула веднага да арестува Бюловъ.

Тракийки съ прикладитъ караулѣтъ слѣзе въ моряшкото помъщение.

— Бюловъ! Излезте веднага! — се обърна караулниятъ началникъ къмъ огняра.

Всички моряци, заобикалящи Бюлова, се отдрѣпнаха.

— Слушайте Бюловъ! Съветвамъ ви да не вършитъ глупости...

— Щомъ като Бюловъ е казвалъ не,—значи не,—мрачно отговори огнярътъ и, внезапно грабвайки единъ остъръ ножъ, съ всички сила го заби въ ржката си. Ржката се прикова къмъ масата.

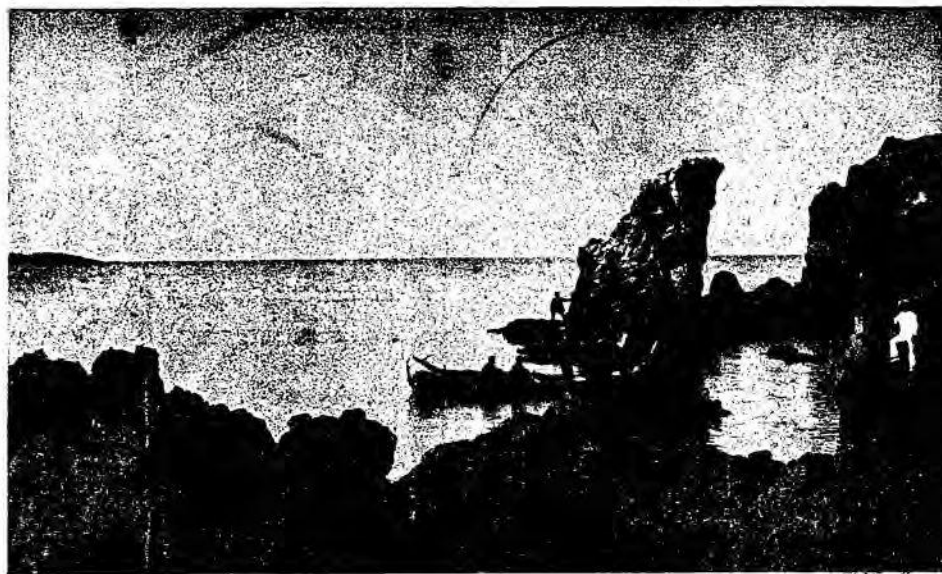
Всички въ моряшкото помъщение извикаха. Потече тъмна, гъста крѣв и покана по пода.

Караулниятъ началникъ изтича горе и се втурна да тѣси пѣщаря.

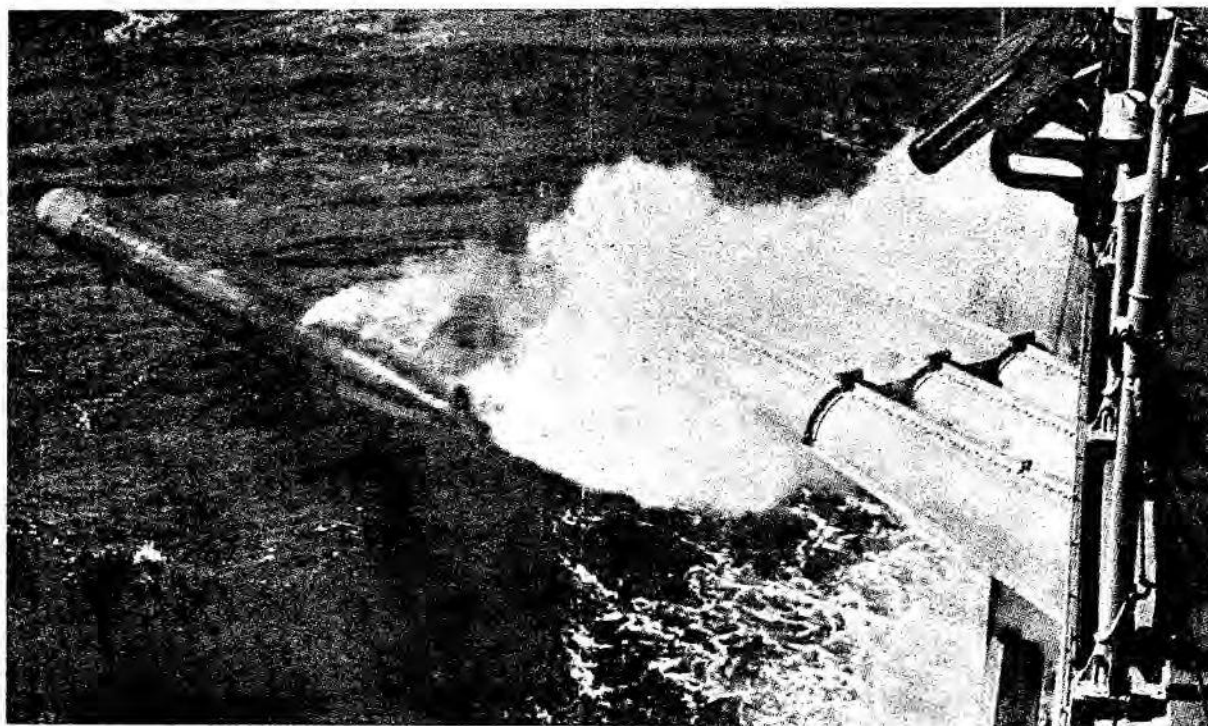
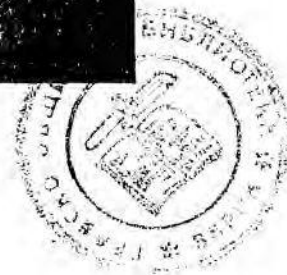
(Следва)

Мичманъ отъ флота

ВАРНА



Скалитъ край гр. Ахтополь.



Моментъ отъ изстрелване на торпедо отъ изстрѣбителъ.