

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЪ ИМАТЪ ВУЖДА ОТЪ МОРЕ
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУШ



МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

ДЪРЖАВА САМО (Ъ АРМИЯ)
ИМА ЕДИНЪ ЮМРУКЪ;
ДЪРЖАВА (Ъ АРМИЯ
И ФЛОТЪ - ГИ ИМА ДВА!

ДВУСЕДМИЧНИКЪ ЗА МОРСКА ПРОСВѢТА И ОБНОВА
ДЪРЖАВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ

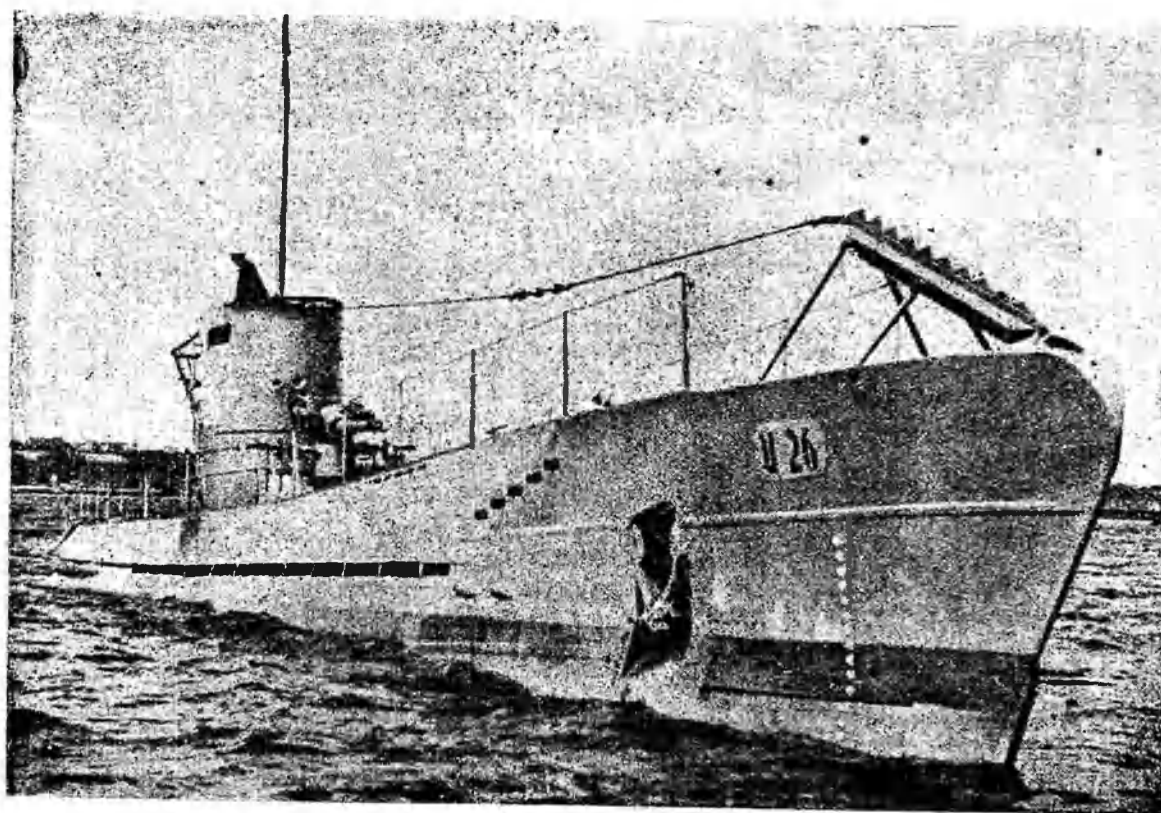
Година VI.

Варна, 15 ноемврий 1939 год.

Брой 125.



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



ГЕРМАНСКИЯТЪ ПОДВОДНИКЪ „У 26“

Построенъ презъ 1936 год. Дължина 71; ширина 6.2; водоизмѣстване 712 тона; надводна скоростъ — 18 мили,
подводна — 8 мили; въоръжение: 1—10.5 с.м., 1—противовъздушна картечница и 6—533 с.м. торпедни тръби;
Обслуга — 40 души.

КОЛОНА ЗА ЧЕТЦИТЪ

На Н. Стояновъ — Плѣвенъ
Какви кораби сж миночистачитѣ

Ако брѣгътъ е наблизо, мината се докарва къмъ орѣга и тамъ се разорждава, ако ли пъкъ брѣгътъ е далечъ, заловената мина се разстрелва, следъ което работата се продължава, като се търси нова мина. Гореописаниятъ начинъ се е употребявалъ още въ началото на войната, но въ послѣдствие се употребиха прибори, които сръзватъ мината сами (тъй нареченъ приборъ „рѣзачъ“), и други, които я взриваватъ (приборъ „хващачъ“).

Обикновено тамъ, където е намѣрена една мина, има и други, ето защо при работата се изисква особена предпазливостъ. Когато цѣлото пространство е почистено и намѣренитѣ мини сж унищожени, миночистачитѣ извършватъ контролното миночистене т. е. провѣрватъ дали не е случайно пропусната по пжтя нѣкоя мина. Когато работятъ нѣколко двойки миночистачи, то тѣ се движатъ една задъ друга въ стѣпала, като по този начинъ увеличаватъ прочистената ивица и отъ друга страна увѣренността, че не е пропусната мина, е по-голѣма.

Отъ всичко изложено става ясно, колко е опасна цѣлата тази работа по миночистенето. Всѣки моментъ може да се очаква, миночистачъ да се натъкне на мина, поставена на малка дълбочина и да полети въ въздуха. И действително въ време на свѣтовната война загинаха съ десетки отъ тѣзи кораби по тоя начинъ.

И ако отъ съвременнитѣ мини загиватъ голѣми боеви кораби, то можемъ да си представимъ какъвъ е малкъ шансътъ да се спасятъ хората, които работятъ на миночистачитѣ.

Често се случвало, щото взриваниятъ миночистачъ веднага да отиде на дъното съ цѣлата си обслуга и корабитѣ притекли се на помощъ следъ минута две, да намѣрятъ на повърхността нѣколко дребни остатъци.

Да се загине въ откритъ бой съ противника съ оржие въ ръка, това е славна участъ за боеца, но не по малко славна е гибелта на скромния герой—миночистачъ, който всѣки день излиза да работи, за да обезпечи пжтя на своитѣ бойни другари и често заплаща съ живота си за спасението на другитѣ.

Освенъ това когато войната се завърши, когато бойниятъ морякъ ве-

че си почива отъ страданията, за скромния миночистачъ започватъ нови трудове: трѣбва да се почистватъ всички тѣзи хиляди мини, които сж били хвърлени въ морето въ време на войната и отъ свои и отъ противника. Това е необходимо, за да мож да се появи наково въ морето животътъ и да могатъ корабитѣ безопасно да се движатъ.

На П. Г-въ у-лъвъ Плѣвенско

Какви кораби сж хвърчилоносачитѣ.

Хвърчилоносчитѣ — сж кораби които носятъ на себе си 20—90 глобени; готови за летене и 10—45 разглобени хвърчила (отъ тритѣ вида, разузнавателни, изтрѣбителни и бойни), които лесно се сглобяватъ; движатъ се съ бойнитѣ ескадри и пускатъ хвърчилата си тамъ, дето е нужно. Тѣ сж специално построени кораби или приспособени кръстосвачи и търговски кораби съ най-различенъ тонажъ. Скоростта имъ е 32—34 мили, районъ на действието отъ 3,000—4,000 мили. Найгорната имъ палуба е чиста и устресена специално за кацване и излитане на хвърчила; дълга отъ 160—200 метра и широка отъ 25—32 м.; димната трѣба, командниятъ мостъ и стожера сж отстрани. Димътъ отъ котлитѣ се охлажда за да не прѣчи на кацването на хвърчилата. Отъ летището на хвърчилоносеца може да излита по едно хвърчило всѣки 5 секунди т. е. 12 хвърчила въ минута или всичкитѣ му хвърчила ще излетятъ за 7.5 минути. Освенъ летището има още 2—3 хвърчилострелни моста (катапулта). Хвърчилата следъ кацването се пребиратъ въ специални хамбари подъ летището или една частъ остава на него. Излитането и кацването е желателно да става срещу вѣтъра. За бързото убиване на инерцията при кацването на хвърчилата, на опашката имъ има особна ралица, която при кацване повлича особни еластични вѣжа или обикновенни вѣжа съ подвижна тежина на края. Така хвърчилото се спуска много бързо; за такова кацване е необходимо специална тренировка на летцитѣ.

Вторжени сж съ VI—10 см. до X—20.3 см. оржия; XI—7.6 см. до XII—12 см. противохв. и до 54 противохв. картечници. Носятъ и IV—VI—53 см. торпедни надводни трѣби.

Бронирани сж хамбаритѣ на хвърчилата, летището, командната кула и водолинията. Подводната частъ е устроена противсминно. На хвърчилоносчитѣ има удобства за животъ и почивка на летцитѣ и на корабната обслуга.

ПОЩА

Редакцията благодари за следнитѣ получени дарения.

1. Отъ Варненското пристанищно управление . . . 248 лв.
2. Вигали Чакъровъ—Бургасъ . . . 100 лв.
3. Д-ръ Нафталиевъ—Провадия . . . 100 лв.
4. Драганъ Хр. Чавдаровъ—София . . . 50 лв.
5. Димигъръ Ив. Габровски—с. Сваленикъ—Русенско . . . 50 лв.
6. Свѣтославъ Ив. Балкански . . . 50 лв.
7. Василь Недѣлчевъ—Кубратско . . . 30 лв.
8. Атанасъ Я. Копчевъ—Сопотъ . . . 30 лв.
9. Н. Пенчевъ—Търново . . . 25 лв.
10. Богомилъ Д. Кръстьевъ . . . 20 лв.
11. Георги Тодоровъ . . . 20 лв.
12. Драгомиръ Ст. Дудевъ . . . 20 лв.
13. Любенъ Димитровъ—с. София . . . 20 лв.
14. Ив. Тотомановъ—София . . . 20 лв.
15. Борисъ Кертевъ—София . . . 20 лв.
16. Асенъ Саевъ—София . . . 20 лв.
17. Николай Черневъ, София . . . 20 лв.
18. Хр. Янковъ—с. Братово—Бургаско . . . 20 лв.
19. Тодоръ Ковачевъ—Стара-Загора . . . 20 лв.
20. Тодоръ Атанасовъ—Стара-Загора . . . 15 лв.
21. Велко х. Радковъ—Стара-Загора . . . 15 лв.
22. Петко Ст. Камбуровъ—Севлиево . . . 15 лв.
23. Бечо Атанасовъ, Бѣленско . . . 15 лв.
24. Константина Илиева—Стара-Загора . . . 10 лв.
25. Крумъ Караджовъ, Варна . . . 10 лв.
26. Кирилъ Михайловъ—София . . . 10 лв.

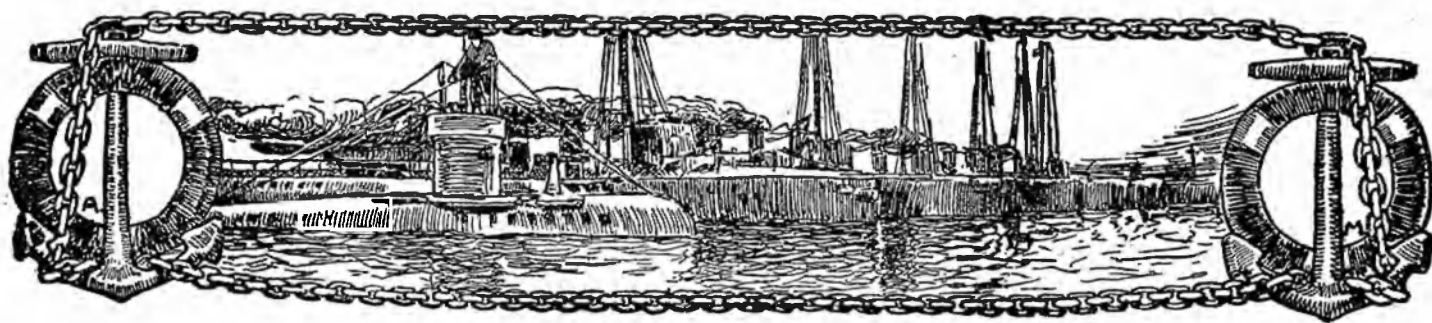
(Следва)

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

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

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

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



ЧЕРНОМОРСКИ НАУЧЕНЪ ИНСТИТУТЪ

Замислениятъ още презъ 1915 г. Черноморски наученъ институтъ, презъ токушо изминалото се лѣто се формира окончателно като дѣлъ отъ Главното управително тѣло на Българския народенъ морски сговоръ и започна редовно своята дейность. Първоначално управата на Черноморския наученъ институтъ е насочила вниманието си къмъ необходимата организационна работа, за да може институтътъ да легне на здрави и сигурни основи. Следъ привършването на организационнитѣ грижи, института, съ участието на наши научни сили, на които ще се създадатъ възможно най-благоприятни условия за работа, ще започне своята настояща научна работа, резултатитѣ отъ която ще бждатъ разгласявани въ специалнитѣ печатни издания на сжшия.

Черноморскиятъ наученъ институтъ има за цель:

Да извършва, ръководи и подпомага български научни изследвания върху българскитѣ морета и тѣхнитѣ крайбрежия, Дунава и крайдунавскитѣ страни.

Да изтъква предъ държавнитѣ и обществени кржгове нуждата и ползата за България отъ подобни изследвания.

Да издава научни трудове въ връзка съ направенитѣ изследвания.

Ръководното тѣло на института ще урежда свои научни експедиции и ще подпомага организационно, а въ известни случаи, като изключение, и парично, изследванията, както на отдѣлни свои членове, така и на външни лица и организации.

То ще се грижи за набавянето на научни пособия и литература, нуждни при изследванията. Ще привлича ка-

то сътрудници всички лица, учреждения и организации, които биха могли да допринесатъ за постигане целитѣ на института. Ще уреди свой специаленъ отдѣлъ при морския музей на Българския народенъ морски сговоръ. Ще създаде постоянни научни организационни връзки съ всички чуждестранни близки научни институти. Освенъ това, ръководството на Черноморския наученъ институтъ ще урежда сказки, кинобеседи, киноснимки и пр. за популяризирането на науката въ връзка съ поставенитѣ му цели.

Ние се надѣваме, че нашето просвѣтено общество ще оцени значението и ползата отъ новоформирания български Черноморски наученъ институтъ и че ще му окаже нуждното внимание, съдействие и подкрепа.

ПОДВОДНАТА ВОЙНА

Тактико - стратегически характерни особености.

1. Грамаден район на действие. — Благодарение използването като двигател икономичния дизелов мотор, за гориво — тежкото каменно масло и възможността да употребяват част от потопителните си щерни като горивни резервуари, подводниците имат огромния район на действие, какъвто за надводните кораби е съответно немислим.

Докато най-модерните изтребители от 2,000—2,500 тона имат район на действие не повече от 3,000 мили, напр. новите френски изтребители тип „Шакал“ (2,400 тона водоизместване, които имат район 2,600 мили), германските подводници U 151—U 157, с 1510 тона водоизмещение, имаха район 13,130 мили.

Това прави подводниците почти съвсем независими от базите, позволява им да разпростират своето разрушително действие невъзможно много далеч от своите опорни и снабдителни пунктове и ги прави способни да се държат непрекъснато дълго време в открито море, което, покрай множеството други тактически и стратегически изгоди, прави и извънредно трудно откриването и преследването им. Само благодарение на огромния си район на действие лишените от всякакви междинни или спомагателни бази германски подводници можеха от Вилхелмсхафен да отиват в Пола на Адриатическо море, да кръстосват с седмици край Гибралтар и след това да се връщат в базите си, обикаляйки северно от Оркнейските острови. Те отиваха чак до Америка и от там, без да вземат нито грам гориво, се прибираха безнаказано в Германия.

2. Сравнително малка надводна и подводна скорост.

За подводниците скоростта, действително, няма онова огромно, ще го кажа, дори съдбоносно значение, каквато тя има за надводните кораби, обаче, все пак от нея зависи една голяма част от успеха на подводника, освен това често и съществуването му, както това е за надводните кораби. По-голямата подводна скорост уширява торпедния жгъл, а с това увеличава и възможността да се атакуют с торпеда повече от видените кораби; тя също така увеличава числото на корабите, които подводникът би могъл чрез преследване да настигне и потопи; тя най-после съкращава необходимото време за връщане или отиване от базите до определените за действие

зони или обекти и с това удължава времето, през което подводникът може полезно да хрейсерува в определената му зона. Тези съображения предизвикаха и в подводното плаване едно много по-сериозно отнасяне към скоростите на подводника, които напоследък все повече се увеличават. Така, докато предвоенните типове подводници имаха най-големи скорости до 17 мили надъ и 12 мили под водата — сега вече има подводници с 24 мили надъ (английски подводници тип „К“) и 16 мили под водата (английските подводници тип „Я“).

3. Пълната невидимост под водата. — Невидимостта на подводника под водата е едно от най-характерните му и най-изгодни преимущества.

Подводникът, потопил се само един метър под водата, не може да бъде виден от надводен кораб, а подводникът, потопил се до 25 м., не може да бъде виден дори и при най-изгодни за наблюдение условия и от хвърчило.

Невидимостта на подводника му позволява да се шири свободно из моретата, дори и когато повърхността им се аладбе от противников флот; тя го прави способен да влиза и излиза из портове, които, поради блокиране от противника, са почти недостъпни за надводните кораби (Картагена U 35); благодарение на тази невидимост подводникът може незабелязан и невредим да се доближи до гигантските военни кораби и да ги праща на морското дъно (U 9: „Хюг“, „Абукир“, „Креси“; U 21: „Триумф“, „Мажестик“ и пр. и пр.); тя му позволява, въпреки усилената охрана на конвоите, да влиза в срещата им, да разстрелва един по един корабите (UB 64 и U 54 — „Юстиция“; UB 48 в Средиземно море); тя му дава възможност да се вмъкне в укрепено противниково пристанище, да направи там всевъзможни пакости и после невредим да си отиде (UB 48 в Карло-форте); тя му дава възможност да сѐ мине си непосредствено зад противниковите тралци (U 27); тя най-после го прави способен да се доближава до самите входи на дозби въоръжените противникови бази, да ги наблюдава и разузнава, да ги засипва с мини (Краб предъ Варна. U 73 предъ Малта) и причаквайки влизащите и излизащите от тях военни кораби — да ги потапя (UB 14 „Амалфи“ предъ Венеция).

Невидимостта е, която въздига нищожния по размери, в сравне-

ние с надводните гиганти, подводникът в степен на тяхен най-опасен враг; тя е, най-после, която го прави неуязвим от надводните кораби и му дава възможност да върши своето унищожително дѐло, въпреки морската слабост на своята страна, въпреки владѐнето на морето от противника и въпреки всичките му противосрѐдства.

Невидимостта на подводника, обаче, поради необходимостта да подава от време на време морегледа за ориентировка, не е абсолютна.

Модерните морегледи, обаче, даващи възможност на подводника да оглежда хоризонта, дори от 15 метра дълбочина, достигна такова съвършенство, че едновременно могат да оглеждат цялия хоризонт, без кръгово въртене на морегледа (панорамни перископи). Също могат увеличено до 20 пъти да оглеждат в една далена посока, да оглеждат цялия небосвод (панорамно зенитни морегледи) и плюс това са приспособени като далскомери за измерване разстоянията до цялостта в подводно състояние. Горният край на морегледа, който при гледането се подава над водата около 5—10 см., има външен диаметър от 20—25 м.м. Така, че дори при най-благоприятни условия за наблюдение, но при едно умѐло работене с морегледа, не може да бъде виден по далеч от 500 м. разстояние, което осигурява на подводника торпеден изстрел.

Като илюстрация за трудната видимост на подводния мореглед може да послужи следния примѐр:

На съюзниците било известно, че на 6.VI 1916 г. изъ адриатическата подводна база Пола ще излѐзе германския подводник U 35 за да занесе саморѐчно писмо от кайзера до испанския крал.

Началникът на средиземно-морската съглашенска противоподводна отбрана предупреждава за това всички военно-морски власти въ Средиземно море и организира всички патрулни сили за преследване. При изхода на Адриатическо море, бива поставена подвижна преграда от тралци с мрежи и отдѐлни стражеви кораби; в базите Бонѐ, Алжир и Марсилия се организират отряди от бързоходни преследвачи, а въ Алжир и Бизерта се събират отряди контръ-торпедоносци. Радиостанциите следѐли за сигналите, които подводникът изпращал въ Германия; били известни и условните знаци, които подавал той подводникът при разговорите си по радиото.

За прѐв път подводникът би-

ва усѣтенъ едва на 12.VI. въ 7 часа сутринята на 55 мили отъ Бизерта, а на 13.VI. къмъ северъ отъ Палермо. Подводникътъ бива непосредствено виденъ едва на 17.VI. и то следъ като потапя парахода „Гранда“. Веднага следъ това бива наново изгубенъ. На следния день пакъ бива виденъ въ момента, когато пуца минитъ си по параходитъ „Ронъ“ и „Бичи“. Крейсерътъ „Касини“ го обстрелва отъ голѣмо разстояние. Подводникътъ се скрива подъ водата и пуца втора мина по „Бичи“. Виждайки, че се приближава параходътъ „Олга“ крейсерътъ „Касини“ се насочава къмъ него, за да го отдалечи отъ опасното мѣсто, обаче „Олга“ сжщо получава мина отъ Ц 35 и потъва. Въ това време пристига повиканиятъ по радиото отрядъ миноносци, два други отряда се прѣскаатъ въ верига по пѣтя на подводника за Картагена, обаче, следъ три дена, вече незабелязанъ отъ никого, Ц 35 влиза въ Картагена и предава писмото, следъ като потапя по пѣтя си 9 парахода и 15 гемии. Съглашенците очаквали неговото излизане; около порта била поставена гъста верига отъ стражеви кораби, но Ц 35 излиза отъ Картагенъ на 22.VI. и пристига въ Катаро на 3.VII, безъ да бжде забелязанъ отъ преследващите го кораби, като при обратния си пѣтъ потапя нови 11 парахода и 6 вѣтрохода.

Разказвайки за този неуспѣхъ на французкия флотъ и командване, франскиятъ писателъ възкличава така: „Лесно може да разбере тази несполука само тоя, който е вземалъ участие въ подобни операции и който знае, какъ голѣмо е морето, истинското море, а не това на географическите карти и какъ малкъ е въ сравнение съ него морегледа на подводника“!...

4. Малката видимостъ на подводника въ надводно положение. Благодарение низките очертания на подводника, които лесно се сливатъ съ околната вода и отъ които се издига само кулата на подводника, дори и въ надводно положение, особено въ неясно време и при малко по-голѣмо разстояние, виждането подводника е доста трудно. Това особено важи ношно време, когато низкиятъ силуетъ на подводника, гледанъ отъ сравнително високо стоящите наблюдатели на надводните кораби, се проектира не върху хоризонта, а направо върху тъмната маса на водата, това прави подводника много трудно забеляванъ. И въ надводно положение, по отношение виждането, подводникътъ е въ най-благоприятни условия въ сравнение съ другитъ типове надводни военни кораби.

5. Скоростта на потапянето е едно ценно за подводника качество

защото съкратява времето, презъ което той е въ най-беззащитно състояние, предпазва го отъ множество изненади и неочаквани срещи, особено нощемъ. То съкратява времето за минаване отъ надводна въ подводна атака или обратно. Докато първитъ подводници сж имали твърде дълго време на потапяне — отъ 5 до 8 минути, въ модернитъ подводници, дори и въ най-голѣмитъ, съвременната техника е достигнала просто чудеса. Сега се смѣта, че не е годенъ за бойни действия подводникъ, който има време за потапяне по-дълго отъ 10 секунди.

6. Необходимостъ отъ постоянно зареждане акумулаторитъ. Поради използването за подводенъ двигателъ електричеството, което се черпи отъ акумулаторни батерии, поражда се нужда тѣзи периодически да се зареждатъ, което става съ корабнитъ надводни двигатели въ открито море. Понеже последнитъ консумиратъ много въздухъ, така цененъ за подводника, когато е подъ водата, — почти до края на войната това зареждане се правѣше само въ надводно положение. Излизането, обаче, на подводника на повърхността за зареждане акумулаторитъ си въ бойната обстановка е често неудобно и опасно. Сжщо така, необходимостта за подводника да изминава голѣми разстояния подъ водата е свързано съ бързо изпразване на акумулаторитъ.

Голѣма чувствителностъ къмъ повреждане на корпуса. — Това е много характерна и слаба страна на подводникитъ, защото, дори и при незначително пропускане вода въ корпуса, подводникътъ губи способността за потапяне, следователно, престава да бжде подводникъ и като по слабо въоръженъ отъ надводнитъ кораби, вече е сигурна тѣхна жертва. Отъ друга страна малкиятъ повреди по външния корпусъ, както и сътресенията отъ взривоветъ отъ бомбитъ, могатъ да предизвикатъ течение въ горивнитъ шерни, отъ които маслото излиза, макаръ и въ най-малки количества на повърхността и издава присѣтствието на подводника.

Именно тѣзи две перспективи: да изгуби способността си за потапяне или да процече маслото и да показва на противника мѣстонахождението му — правятъ подводника извънредно въздържанъ отъ всички случаи, въ които би имало вѣроятностъ да бжде макаръ и малко повреденъ корпусътъ му. Затова подводникитъ, смѣли до безразсѣдностъ при действията си подъ водата, обикновено сж твърде въздържани въ надводния артилерийски бой, въ които, макаръ и унищожили противника си, биха могли да получатъ отъ него едно съвсемъ незначително по-

вреждане, което за надводенъ корабъ не би нѣмало абсолютно никакво значение, но за подводника то би било фатално. Отъ тукъ е въздържанието въ тактиката на подводникитъ отъ надводния артилерийски бой, па макаръ и съ сравнително по-слабо въоръженъ надводенъ корабъ.

8. Разузнаване. — Способността на подводникитъ да се ширятъ свободно по всички морета, въпрѣки владението повърхността на последнитъ отъ противниковъ флотъ, възможността имъ да се навѣртатъ съвсемъ близо и дори да влизатъ незабелязано въ самитъ противникови бази, наличието на грамаденъ районъ на действие, постоянното претърсване на срещнатитъ неутрални кораби и наличието на силни радиостанции за връзка съ родината, прави подводникитъ извънредно сгодни за разузнаване на противника въ всѣко отношение: бази, минни и миночистачни работи, противниковъ и неутраленъ трафикъ, съсредоточения, предвижения и пр.

Докато надводнитъ военни кораби при сегашнитъ условия на морската война могатъ да водятъ само тактическото разузнаване и близкото стратегическо (непосредствено преди самия бой) — подводникитъ се оказаха напълно и единствено годни да водятъ далечно стратегическо разузнаване и общото морско разузнаване дори и тогава, когато моретата се владѣятъ отъ флотъ. Така, чрезъ изпращане своитъ подводници въ кръстосвана предъ противниковитъ бази още преди периода на мобилизацията може да имаме сигурни данни за това, що се върши или приготвява въ тѣхъ; чрезъ постоянно държане подъ наблюдението на нашитъ перископи противниковитъ бази може винаги да имаме точни сведения за времето и количеството на влизащите и излизащите отъ тѣхъ противникови ескадри или кораби; чрезъ следване охраната на базитъ може умѣло да се подготвятъ и извършатъ успѣшни нападения на тѣзи бази; чрезъ наблюдение тралната и минна служба на противника може да се знае, кои зони или пѣтища сж необходими за противника и се държатъ чисти отъ мини и кои не; отъ наблюдение съсредоточаването на транспортни или други кораби може лесно да се сжди за характера и обектитъ на подготвяванитъ отъ противника действия и пр. Въобще ползата, която подводникитъ могатъ да принесатъ въ областта на всеобщното морско разузнаване, е толкова голѣма и обширна, че съвсемъ трудно е да бжде достатъчно изтъкната въ рамкитъ на една статия.

ТОРПЕДНИТЪ КАТЕРИ (М. А. С.) ВЪ АДРИАТИЧЕСКО МОРЕ (1915—1918 год.)

Успешните действия на японските торпедоносци, през руско-японската война срещу руските броненосци доказаха явно колко бързоходни подвижи са способни да извършат, въ тъмната и непрогледна нощ, тези незначителни по водоизместване кораби. Непоколебима стана вратата въ торпедото. Оставаше само за това опасно морско оръжие да се направи по-подходящ кораб — малки размери, голяма скорост, отлични плувни качества, свойствени за действие съ изненада.

Италия първа се зае съ построяката на подобни малки бързоходни торпедни катери още въ 1906 г. Постройката на коритото не представляваше толкова голяма трудност, колкото двигателя. Най-подходящ се явяваше този съ вътрешно горене. Но неговата направа все още не можеше да задоволи напълно многото изисквания за сигурното му действие на море.

Чакъ въ 1914 година, инженеръ Атилио Бизео, управител на корабостроителницата „S. V. A. N.“ — Венеция, подхвана на ново тази трудна задача и въ началото на 1915 г. създаде първия бързоходен торпеден катеръ кръстенъ „М. А. С.“ (Motobarca Armata Svan). Опитните изпитания дадоха очакваните резултати. Началникът на адмиралния Щабъ при флота оцени обаче голямата полза, която би могла да се извлече от новото бойно средство и предприе най-настойчиво на корабостроителницата „S. V. A. N.“ да продължи опитите си, като построи и няколко единици, чийто двигатели се изработваха вече от заводите „Изола Фраскини“ — първи по постройка на двигатели съ вътрешно горение.

Първите торпедни катери „М. А. С.“ № 1 и № 2 при изпитанията, към края на 1915 година се оказаха задоволителни откъм корито и двигателъ, но устройството за носене и изстрелване торпедата излезе лошо (ставало откъм кормата и въ обратна посока на движението). Ето защо, въпреки ценните качества на тези кораби — малка покупна стойност, ограничено число обслуга, постоянна готовност за тръгване и въоръжени съ опасното оръжие торпедото, тръбвало е временно да се откажат от тях.

Скоро по това време, въ началото на 1916 год. германските подводници развиха извънредно голяма дейност въ Средиземно море. Това наложи току що завършените италиянски торпедни катери (М. А.

С) № № 3, 4, 5, 6 и 7 да бъдат въоръжени съ по едно 57 м/м оръдие, три картечници, няколко водни бомби и изпратени да действуват срещу тях.

Изпратени въ южното Адриатическо море, подъ началството на лейтенантъ Бирардинели, те образуваха първия противоподводен отрядъ, като запазиха буквите „М. А. С.“. Тази задача не излезе по силите имъ. Дългите кръстосвания изнosaха двигателя, лекото и слабо корито държеше зле на море, а обслугата скоро се изтощаваше. За тази цел се построиха нови видове кораби, преследвачи на подводници, 40 тонни, по-бавни, съ по-добри морски качества и по-добре въоръжени.

Опитите съ торпедните катери („М. А. С.“) № 1 и № 2 се подновиха, подъ надзора на капитанъ-лейтенантъ Чано, който имъ постави едно приспособление, наподобяващо клещи, съ назначение да носи и изстрелва торпедото. То се състоеше отъ два обрача — клещи, съ междина два метра, закрепени посредствомъ отварящите се навън лостове къмъ коритото. Така, торпедото при обикновенни плавания се държеше на палубата. За даване изстрелъ бѣше достатъчно да се отдадатъ клещите и то отъ собствената си тежестъ падаше въ водата отъ височина единъ метъръ. Единъ лостъ отваряше въздушния клапанъ за пускане двигателя му въ ходъ. Тези торпедни клещи, отговарящи на днешните торпедни тръби, трѣбваше да се поставятъ и на противоподводния отрядъ, който действаше въ южното Адриатическо море, съ седалище Бриндизи. Затова бѣше изпратенъ лейтенантъ Лагано ди Мелито, който и извърши това преустройство. Къмъ края на априль 1916 година всичко бѣше привършено — 57 мм. оръдие свалено, триъ картечници запазени и поставени по една двойка торпедни клещи за две торпеда отъ двете стени на катера.

Ако и рѣдко използвани срещу подводниците, и независимо отъ тези изменения, торпедните катери останаха съ името „М. А. С.“ А когато извършиха блестящите си подвижи въ Адриатическо море, поетътъ д'Анунцио, взелъ участие въ тяхното нападение при Букари, имъ даде посвещението „Memento Audere Semper“, чийто начални букви съвпадатъ съ по-раншните и съкращението „М. А. С.“ остана паметно и тяхно собствено, неоспорвано наименование.

Първите бойни действия на торпедните катери (М. А. С.) по албанското крайбрежие презъ 1916 год.

5. юний 1916 година. Въздушно-то разузнаване донесе че единъ търговски корабъ се е закотвилъ въ залива на Дурацо. Торпедните катери са готови отъ няколко дни, и чакатъ случая за изпитание. Къмъ 12 ч. сл. пл. се получи заповѣдъ за отблъскване и катерите № 3 и № 7, подъ разветите косици на лейтенантите Бирардинели и Пагано ди Мелито напуснаха Бриндизи. При входните фарове два торпедоносца „Р N“ ги взеха на вѣлкало! Малки са!... А колко далечъ е противникътъ!... Ще видимъ дали са малолѣтни?... Морето едва ги полюшква. Най-сетне свечерява се. Противниковиятъ брѣгъ потъмнява и само опитното моряшко око може да различи очертанията.

Вѣлкалата са отдадени!... Освободени!... Катерите пускатъ моторите и настѣпватъ самонадеяни въ тъмната непрогледна нощ. Те знаятъ къде е котвената стоянка на противника. Нали толкова пѣти са влизали!... Не се чува никакъв шумъ, нѣма никакви свѣтлинки, които могатъ да ги издадатъ. Ще се изненадва!... Въ залива сме!... 20 минути тършуване! и изведнажъ предъ насъ се открива огромна черна маса!... Корабътъ „Локрумъ“ на котва!... Нѣкакви тайнствени свѣтлини сигнали се размѣнятъ между нощните неканени посетители. Навѣрно това е сигналытъ за атака. Мигъ... чува се страшенъ взривъ и две огромни водни тополи израстватъ до лѣвата стена на безгрижно задрѣмалия „Локрумъ“. Той полѣгва на страна и следъ малко изчезва!... „Пъленъ напредъ!“... Къмъ открито море! Тамъ чакатъ охраняващите торпедоносци!... Вѣлкалата отново се подаватъ и на сутринята Бриндизи радостно посреща първата победа на своите моряци.

Дали е подводникъ или самолетъ, мислѣха австрийците на другия денъ! Бѣше се чулъ само слабъ шумъ на мотори. Те едва по късно узнаха истината. Поставиха плаващи препятствия, наблюдението се усилива, брѣговите батареи са на шрекъ, но... нападенията не преставаха.

Презъ нощта, на 15. срещу 16. юний 1916 година се отправиха къмъ Сенъ Жанъ дьо Медуа. Торпедата бѣха готови на противникъ нѣмашел!... Не бѣ извършено и въздушно разузнаване! Изведнажъ батерите отъ брѣга откриха огънь, тор-

педнитѣ катери и охраняващитѣ ги торпедоносци едва успѣха да се отеглятъ, като се прикриха съ димна завеса.

На сутринята катеритѣ се заварѣха безъ лозѣ, но затова пѣкъ извлѣкоха доста пѣкуи. Австрийцитѣ наблюдаватъ и охраняватъ. Необходимо е внимателно приближаване и охрана!... Димнитѣ завеси произведени съ димящи плавници сж превъзходни и запазватъ добре, Противникътъ трѣбва да се атакува отдалечъ съ торпедо!

Старитѣ торпеди „В 57“ се замѣ-

нятъ съ „А 63“, които сж съ по-голѣма далекобойностъ до 6,000 м., иматъ повече зарядъ и сж съ по-усъвършенствувани уреди за управление.

На 24. юний 1916 година по доносение на радиоразузнаването се установява, че въ пристанището на Дурацо има застанали на котва нѣколко противникови търговски кораби.

Още презъ сжщата нощъ двата торпедни катери, командвани отъ лейтенантитѣ Берардинели и Пагано ди Мелито, ги закараха на влѣ-

кало предъ пристанището на Дурацо и въпрѣки усиленото наблюдение на австрийцитѣ, катеритѣ успѣха да се промѣкнатъ въ пристанището и да торпилиратъ закотвенитѣ вътре търговски кораби „Сараево“ и „Галиция“.

Открити отъ брѣговитѣ пржектори и обстрелвани отъ брѣговитѣ батареи, тѣ съ пѣленъ ходъ невредими се отдалечиха къмъ охраната си въ откритото море.

(Следва)

Паскалевъ

КОРАБИ ЗА ПРОТИВО-ВЪЗДУШНА ОТБРАНА

Въ периода на итало-абисинската война английския флотъ превъоръжилъ два леки кръстосвача за защита на линейнитѣ кораби отъ въздушни атаки, особено, за въ време на котвенна стоянка въ слабо защитени бази.

Тѣзи два кръстосвача — отъ типа „С“ — „Seventry“ и „Culcu“ сж отъ серията кораби почти отслужили своя срокъ на служба; тѣ иматъ водоизмѣстване 4,500 тона, скоростъ 29 мили; първоначалното имъ въоръжение било 5—125 м.м. орджия, а сега сж били превъоръжени съ 10—102 м.м. противохвърчилни орджия, голѣмо количество 8 цевни противохвърчилни картечници и снабдени съ последенъ образецъ прибори за противохвърчилна стрелба.

Презъ 1937 год. били сжщо така превъоръжени още 5 други леки кръстосвача отъ сжщия типъ „Cardiff“, „Ceres“, „Caledon“, „Calpso“ и „Caradoc“; така че английския флотъ разполага съ седемъ бързоходни кораба за противохвърчилна отбрана, съ доста значителенъ обемъ на огъня.

Известно е, че и Германия е превъоръжила, като кораби за противохвърчилна отбрана два учебни артилерийски кораби „Brutnac“ и „Bremse“.

Тѣзи мѣрки на английската и германската флоти може да се разглеждатъ като общепризната форма на съпротива отъ страна на флота противъ въздушната отбрана и като начало въ развитието на новия типъ воененъ корабъ.

Изглежда, че корабитѣ за противохвърчилна отбрана ще бждатъ въведени въ състава на всички по-голѣми флоти.

Въ своя трудъ „Изкуство за водене война на море“ адмиралъ Джамберардино признава особенното значение на въздушната отбрана; почти всѣки денъ въздушното оржие уве-

личава района на действие, скоростта, височина и подобрява въздухоплателнитѣ си качества.

Отъ тукъ следва, че и усъвършенстването на противовъздушната отбрана трѣбва да върви паралелно съ развитието на авиацията.

Корабитѣ хвърчилоносачи трѣбва да се разглеждатъ като главния типъ кораби за противохв. отбрана. Тѣ съ своитѣ хвърчила, които носятъ на палубата си, представляватъ активно против. въздуш. оржие; освенъ това иматъ и достатъчна противохв. отбрана — орджия и картечници.

Фактически противохвърчилнитѣ орджия получаватъ все по-голѣмо значение; понастоящемъ всички английски кораби предвиждатъ двойното имъ увеличение.

Орджията се поставятъ на кораба обикновено въ 4 независими групи. Освенъ тѣхъ на кораба сж разставени голѣмо количество осмощевни картечници съ доста голѣмъ калибъръ.

Нуждата отъ по-голѣмъ брой оржия за противохвърчилна отбрана затруднява разполагането на другитѣ оржия, особено на по-голѣмитѣ кораби. Тя е предизвикала техническо затруднение и се наложило ограничаването главния калибъръ на корабната артилерия за линейнитѣ кораби до 356 мм. Тѣзи и други затруднения наложили нуждата отъ постройка на специаленъ типъ кораби за противовъздушна отбрана, на който може да се съсредоточи главно противохвърчилно оржие.

Може да се предвиди, че ескадрения торпедоносецъ, или още по-добре ескадрения стражеви корабъ, ще заеме мѣсто до линейния корабъ за изпълнение като основни функции противовъздушна отбрана и на втори планъ — за целитѣ на противоторпедната отбрана.

Естествено, че главното оржие

на корабитѣ за противовъздушна отбрана ще бжде противохвърчилната артилерия.

Изглежда, че по-нататкъ калибѣра на орджията за противохвърчилната отбрана ще бжде увеличенъ до 150 мм., а картечницитѣ надъ 40 мм.

Тази задача за увеличаване калибѣра — е доста сложна не само отъ балистически, но и по технически и теоритически причини.

Може да се очакватъ три различни типа кораби за противовъздушна отбрана: — малкия типъ ще има една група три орждейна, срѣдния — две групи по три орджия всѣка и голѣмия чѣтири групи по три орджия. Всички орджия ще бждатъ защитени.

Скоростта на голѣмия типъ кораби трѣбва да бжде 35—40 мили, за да иматъ възможностъ за активни действия.

Защита на тѣзи кораби ще бжде косвенна т. е. осигуряване чрезъ раздѣляне корпуса съ прегради, голѣма скоростъ и маневриране. Непосрѣдствено брониране не ще има.

Френскитѣ ескадрени стражеви кораби може да ни дадатъ представа, както за съвременната противохвърчилна артилерия, така и за характера на корпуса на кораба, достатъчно приспособенъ къмъ новитѣ задачи.

Достатъчно количество кораби отъ типа за противовъздушна отбрана, целесъобразно разпредѣлени по всички направления и на известно разстояние отъ главнитѣ сили на флота, може да образуватъ завеса, почти непреодолима за въздушни атаки отъ противника.

Такива кораби сж нуждни и при конвоирането на търговскитѣ кораби, въздушната опасностъ за които е сжщо така голѣма, като и подводната.

(изъ сп. „Морской Сборникъ“ кн. 1—1939 г.)

П. Павловъ

СВЕДЕНИЕ ЗА ПОТОПЕНИТЪ КОРАБИ

На 30 октомври бѣ потопенъ вѣтроходътъ „Линксъ“ отъ Гримсби отъ единъ германски изстрѣбитель въ Северно море. Обслужата му отъ 10 души е стоварена въ Шотландия.

На 30 т. м. английскиятъ корабъ „Малаберъ“ бѣ потопенъ отъ единъ германски подводникъ въ Атлантически океанъ. Единъ инженеръ и четирма туземци загинаха. 70 души отъ обслужата бѣха стоварени въ едно пристанище на западна Англия.

На 4 ноември въ водитѣ на Атлантически океанъ е билъ торпилиранъ отъ германски подводникъ английскиятъ търговски корабъ „Баулъ“.

Корабътъ е потъналъ много скоро, но все пакъ обслужата му е успѣла да влезе въ спасителнитѣ лодки и да се отдалечи отъ потопения корабъ.

При експлозията на торпедото сж били убити двама души. Единъ френски лекъ кръстосвачъ е прибралъ обслужата на кораба състояща се 33 души.

На 6 ноември въ единъ часа презъ нощта не далечъ отъ Копенхагенъ е билъ потопенъ датскиятъ търговски корабъ „Канада“—11,000 тоненъ.

Той е отказалъ да се подчини на заповѣдта на подводника за проверка на сѣнитѣ и книгата.

Командантътъ на кораба даде показания отъ които се установи е сжщия е билъ потопенъ отъ английскъ, а не отъ германски подводникъ.

— На 13 т. м. е потопенъ английскиятъ параходъ „Понтано“, 14,000 тоненъ отъ германска подводница край брѣговетѣ на Южна Америка.

— Потъналъ английски корабъ „Окзано“, 1,346 тона, на пътъ за Англия, потъна следствие експлозия недалечъ отъ юго-източния брѣгъ на Великобритания.

Трима пътници и екипажътъ сж се спасили съ лодка.

На 10 т. м. въ водитѣ на Атлантически океанъ е билъ потопенъ неизвестно какъ английскиятъ подводникъ „Окслей“.

Съ подводникътъ е загинала цѣлата му служба състояща се отъ 53 души съ офицеритѣ.

Спо едъ съобщението на една

американска агенция отъ началото на войната до 1 ноември били потопени или загинали отъ мини всичко 102 кораба на различни държави.

Тонажътъ на потопенитѣ кораби възлиза на 411,000 тона, а числото на загиналитѣ моряци е 1,850 души.

Въ броя на загиналитѣ кораби влизатъ, 56 английски, 30 на неутралнитѣ държави, а останалитѣ на Германия и Франция.

Френскиятъ флотъ е загубилъ 6 търговски кораба възлизащи общо на 41,000 тона водоизместване. За сжщото време Франция е заловила 4 търговски кораба отъ които „Халле“ е билъ потопенъ. Тия четири заловени германски кораби съставляватъ 19,000 тона и се използватъ за нуждитѣ на Франция.

По този начинъ отъ началото на войната до 1 ноември тонажъ на Франция е намалѣлъ съ 22,000 тона.

За сжщото време англичанитѣ сж загубили общо около 21,700 тона, отъ които 18,600 сж потопени отъ германскитѣ подводници, а останалитѣ отъ мини и разни нещастни случаи. За смѣтка на това сж заловени германски кораби общо на около 29,000 тона, а спуснати въ вода нови 114,000 тона.

Съ други думи тонажа на английскиятъ търговски флотъ се е намалилъ сравнително твърде малко.

Споредъ сжщото съобщение за сжщото време германскиятъ подводенъ флотъ е загубилъ една трета отъ своя съставъ. Възможно е обаче тѣзи сведения да не сж достатъчно вѣрни тъй като за потопенитѣ подводници се сжди почти винаги отъ изплавалото масло и вещи отъ атакувания подводникъ. Това не може обаче да служи като точно указание че подводникътъ е потопенъ защото германскитѣ моряци напълватъ една частъ отъ празнитѣ си торпедни трѣби съ всевъзможни моряшки вещи, моряшки шапки, машинно масло и други вещи които плаватъ, и когато подводникътъ бива нападнатъ, тѣ изхвърлятъ тѣзи вещи на повърхността на морето. Това кара преследващитѣ го кораби, мислейки че сж го потопили да прекратятъ преследването.

По сведения на „Дейли Експресъ“ три германски военни кораби, а именно двата джобни кръстосвача отъ по 10,000 тона „Дойчландъ“ и „Адмиралъ Шееръ“ и кръстосвача „Емденъ“ водятъ корсарска война въ водитѣ на Атлантически океанъ потапяйки търговскитѣ кораби.

„Адмиралъ Шееръ“ е потопилъ вече два британски кораба, а „Дойчландъ“—британскиятъ корабъ „Стон-

гайтъ“ и норвежкия корабъ „Лоренцъ Гансенъ“. Обслужата на „Стонгайтъ“ е взета отъ кръстосвача, и единъ денъ следъ това е била прѣхвърлена на американския корабъ „Сити офъ Флинтъ“, който както е известно бѣ хванатъ и отведенъ отъ сжщия кръстосвачъ въ пристанището на „Мурманскъ“.

По предположение на нѣкои английски вестници, германскитѣ корсари сж излезли въ океана презъ първитѣ дни на месецъ октомври. Германската ескадра за да заличи тѣхнитѣ следи излѣзе въ морето следъ тѣхъ на 8 октомври, кждѣто се срещнала съ части отъ английскиятъ флотъ, но не встѣпила въ бой съ тѣхъ, а използвайки настѣпващата тъмнина, се върнала въ своитѣ бази. Това появяване на германската ескадра въ морето отвлѣкло вниманието на англичанитѣ, и дѣло възможностъ на корсаритѣ да преминатъ незабелезани.

Германскитѣ кръстосвачи които се предполага сж преминали близо до брѣговетѣ на Норвегия, отивайки далечо на северъ, а следъ това сж се спускали на югъ отъ Гренландия и се приближили къмъ брѣговетѣ на Сѣверна Америка.

Установено е, че „Дойчландъ“ кръстосва около Ньюфаундленъ и източното крайбрѣжие на Канада, мѣстото на другитѣ два кръстосвача още не се знае кжде е. Тѣ се появяватъ въ морето съвършено ненадейно и кжде сж тѣхнитѣ бази още не е известно.

Меркитѣ които е взело английското адмиралтейство за унищожаване на корсаритѣ, се пазятъ въ тайна. Знае се само че за залавянето имъ сж изпратени нѣколко кръстосвача, които съ помощта на хидроплани извършватъ търсенето. Френскиятъ и Английскиятъ флоти броятъ всичко около петъ кораба които иматъ по-голъма скоростъ и сж по-добре въоръжени отъ германскитѣ „джобни“ кръстосвачи. Това е английскиятъ дреднаутъ „Хулъ“ (42,000) тоненъ, „Реноунъ“ и „Рипълсъ“ (по 32,000 т.) и френскиятъ „Дюнкеркъ“ и „Стразбургъ“ (по 26,500 тона).

Английски параходи въ Срѣдиземно море.

Въ пристанището „Било“, находящо се южния брѣгъ на Испания имало около 80 английски търговски кораби, които се страхували да излѣзатъ на открито море, порари действията на появилитѣ се въ тази частъ на морето германски подводници.

МОРСКА ЛИТЕРАТУРА



МИНОЧИСТАЧИ

Тяжък спомен!... Тяжък ден за малката трална партия!... Тъй се наричаше оная групичка от хора и няколко корабчета, която имаше назначение да поддържа родните водичисти от вражески мини. А тѣ бѣха въ изобилие, защото врагътъ, устѣхайки все по-близо до сърдцето си ножа, койго нашитѣ подводници му забиваха, не щадѣше срѣдствата въ борбата си противъ тѣхъ и задрѣстваше изходитѣ отъ пристанищата ни съ безбройни мини — все по-нови и по опасни. Върху плещитѣ на миночистачитѣ бѣха легнали тежки задачи за изпълнение — провѣрка на прохода, прочистване на нови, поддръжане на старитѣ, претърсване на съмнителни полета и редъ други.

На 26 септември 1916 год. се получи следната заповѣдъ по щаба на флота: „Тралната партия да замине за северния проходъ на минното заграждане, да прѣвѣри прохода и го очисти отъ вражески мини“.

Кратко и ясно. Проклети руснаци! Пакъ сж мищкували предъ нашитѣ брѣгове. Изглежда, че имъ е дошло до гуша отъ подводницитѣ. Сега пъкъ северния проходъ задрѣстили. Но нека не мислятъ, че ние — миночистачитѣ — ще ги оставимъ да ни запущатъ като въ бутилка.

Азъ бѣхъ корабникъ на ротата. Въ 6 ч. 30 м. командирътъ, както преди всѣки походъ, ме повика, за да даде нѣкои нареждания.

— Какъ е морето? — ме запита той.

— Слабъ вѣтръ и малкъ прибой на брѣга; ще може да се работи, г. лейтенантъ, отговорихъ азъ.

— Тръгнете веднага за северния проходъ подъ командата на офицерския кандидатъ Бабевъ; азъ ще ви настигна съ моторната лодка.

Предадохъ заповѣдта. Закипѣ трескава деятелностъ. Всѣки искаше прѣвъ да е готовъ: закуска, пренасяне на прибори, стѣкмяване на корабчетата, подаване на влѣкалата — всичко това се извърши съ шеметна бързина — по навикъ. А хубавото септемврийско утро предразполагаше — лицата бѣха весели, гвѣкавитѣ моряшки тѣла стѣпваха бодро, а чести шег и весели закачки прелитаха отъ уста въ уста, като че ли се отиваше на сватба, а не срещу смъртта.

Храбри миночистачи, вие имате най-много право да предвкусвате насладата отъ вашата победа, за-

щото тя е лишена отъ поезията, която пехотинецътъ чувства въ своята победа въ огнения вихъръ на боя. Вие не стѣпвате лице съ лице срещу умразенъ врагъ; не можете да видите ужаса въ очитѣ му, не можете да видите позорния му бѣгъ предъ вашия устремъ — предъ острието на вашия ножъ — предъ победния ви викъ „ура!“ Не! Вамъ е отнета тая наслада. Невидимъ е вашиягъ противникъ. Невъзмутими и бездушни, минитѣ ви дебнатъ, сгушени въ хладното туловище на морето, готови всѣки мигъ да ви вдигнатъ на парчета въ въздуха. Надъ всѣка мина трѣбва да минете, всѣка една по отдѣлно трѣбва да извадите и обезвредите. А тѣ сж стотици безчувствени чудовища, непознаващи уплахъ и отстъпление, надъ които вие трѣбва да пирувате следъ вашата победа. Бждете весели!...

„По мѣстата си за снемане отъ вързала!“ „Отблѣсвай!“ „Чисто на носа!“ „Чисто на кърмата!“ „Ходъ напредъ!“... Единъ подиръ другъ миночистачитѣ се оттеглиха отъ пристана, наредиха се въ походенъ строй върволица и се отправиха въ морето.

Въ залива ни настигна командирътъ на ротата съ моторната лодка, поздрави обслугитѣ поотдѣлно, предаде сигнала „Следвайте ме“ и застана на чело. Малкиятъ отредъ миночистачи бѣ вече въ пълния си съставъ: моторната лодка съ командира лейтенантъ Минковъ и 12 човѣка обслуга, катерътъ „Раковски“ съ 6 човѣка, катерътъ „Бургасъ“ — съ 10, катерътъ „Калиакра“ 9 и две гребни лодки десеторки — по 8 човѣка.

Варна оставаше постепено задъ насъ. Минахме Евксиноградъ, завихме налѣво и легнахме на курсъ се-

веръ. Предъ санаториума последва ржченъ сигналъ отъ водача: „Подай приборитѣ! Направление — по прохода на северъ!“. Настѣпи кратко оживление. Корабитѣ се престоиха и заеха мѣстата си въ търсаченъ строй: Моторната лодка и катерътъ „Раковски“ — напредъ, съ подадени миночистачни прибори, подиръ тѣхъ — „Калиакра“ вехопоставачъ, а следъ нея — катерътъ „Бургасъ“ съ дветѣ десеторки на влѣкало.

По прохода — на северъ. Както много пѣти досега. Все сжщото море, понѣкога развълнувано, понѣкога спокойно и снливо, а понѣкога развилнѣло, хвърлящо съ яростъ вълнитѣ си върху красивия варненски брѣгъ. Все сжщото море, което и сега се пѣни предъ носа на кораба, пори се отъ корема му и се прибира задъ него безъ следа като че ли нищо не е било. Все сжщото море — вѣкове старо и вѣчно младо.

Бавно пѣлпѣше отредътъ миночистачи на северъ. Минахме Аладжа манастиръ, настѣпихме въ опасната зона. Лека възбуда се носѣше по тѣлата, но външно всичко бѣ спокойно. Монотонно биеха машинитѣ и, съ всѣки ударъ, тласкаха корабитѣ напредъ. Погледитѣ бѣха устремени къмъ водача и следѣха всѣко негово движение.

Носѣтъ Екрене остана задъ насъ — порѣхмѣ вече водитѣ на залива предъ рѣчката Батова. Опасността ни дебнѣше на всѣка крачка. Тукъ проходътъ бѣше задрѣстенъ съ мини отъ руснацитѣ. Очаквахме всѣки моментъ да заловимъ мина. Изведнѣжъ, далече предъ водача забелязахме плаващъ предметъ, който привлѣче вниманието на всички. Това бѣ изплавала мина.

Отредътъ спрѣ. Водачътъ отдаде приборитѣ, отдѣли се, обходи мината и се върна обратно. Тоя пѣтъ заповѣдта му бѣ насочена къмъ мене: „Изплавала руска мина. Огледайте я добре, и ако е съединена съ котвата, откачете я“. На корабника Ризовъ заповѣда да отиде да я разоржжи.

Азъ взехъ една десеторка и отидохъ при мината. Лѣснала чело на среща ни, обливана и леко полюлявана отъ вълнитѣ, тя каточели ни се надсмиваше. Издайниче, казахъ си азъ, значи тука наоколо сж и другитѣ ти посестрими. Сега ще се



Изъ залива на нашата дунавска флотилия — следъ гребно учение

занимаемъ малко съ тебе тъй, че занаяпредъ ще те впрегнемъ на работа срещу тоя, който те е заложилъ тука. Съ неговитѣ камъни по неговата глава.

Бързо заработихме по нея и следъ малко успѣхме да я откачимъ. Направихме нѣколко опита да извадимъ котвата ѝ, но така, само на ржце, не вървѣше. Тогава хвърлихъ дървенъ плавецъ на мѣстото, а края на вжжето подадохъ на катера „Калиакра“, за да извади котвата съ рудана си. Моторната лодка въ това време обираше миночистачнитѣ прибори, които бѣха заловили нѣщо; разбира се — мина. Часътъ наближаваше 12.

По заповѣдь на командиря, азъ се отправихъ отново къмъ хвърления дървенъ плавецъ, за да го замѣстя съ червена миночистачна вежа. Едва що се бѣхъ отдалечилъ на около 100 м. и два силни взрива, непосредствено единъ следъ другъ, разтърсиха околността.

Обърнахъ се. На мѣстото кждето бѣше моторната лодка видѣхъ да се издига грамадна тъмна маса отъ вода и гсжтъ черенъ димъ, между които хвърчаха твърди предмети, хора и части отъ човѣшки тѣла. За мигъ, всички наоколо застанахме като вкаменени. Ушитѣ се заглушиха, но умоветѣ останаха бистри.

— Лѣви напредъ! — Дѣсни назадъ! а следъ малко — Дветѣ напредъ! изкомандувахъ азъ, като въ сънъ и лодката се понесе бързо къмъ мѣстото на катастрофата. Гребцитѣ загребяха съ върховно напрежение. Подканването бѣше излишно; всѣки чувствуваше важността на момента и напръгаше мишицѣ до скжсване. Трѣбваше да се спасяватъ другаритѣ! И при все това чувството, че ще пристигнемъ късно, че ще спасимъ единъ по-малко, ни давѣше и довеждаше до полуда. Да бихме могли да хвъркнемъ нѣкакъ!

— Гребете момчета! — подканвахъ азъ отъ време на време, ей така, по инстинктъ, за да заглуша, поне малко, она гнетъ, който ме душеше; защото не е лесно въ такъвъ моментъ да стискашъ само съ една ржка поврътника на кормилото, а съ всички останали членове на здравото тѣло да бездействуващъ. Да гледашъ какъ на нѣколко метра още, нещастнитѣ другари се борятъ съ смъртта и очакватъ да имъ подадешъ секунда по рано единъ прѣстъ поне отъ твоето здраво тѣло. На моменти ме сподавяше мисълта да се хвърля въ водата и да заплавамъ нататъкъ. Като че ли така бихъ стигналъ по-рано, бихъ билъ по-полезенъ. Измама. Физическото напрежение само би облекчило мжката

ми. Колко трудно е да се обуздае човѣкъ въ своя устремъ!...

Гребцитѣ, тѣ сж добре. Спокойна е тѣхната съвѣсть: греблата се огъватъ подъ напора на здравитѣ имъ мишици, ржцетѣ имъ стискатъ греблата до вдървяване, ни една фибра не е въ бездействие. Тѣ даватъ всичко, що могатъ. Подъ дружния имъ напоръ, лодката се носи като стрела.

И какъ бавно изминаха тия 100 метра!... Нищожнитѣ 100 метра, които ни дѣлѣха отъ мѣстото, кждето до преди минута 12 жизнерадостни човѣка обираха закаченото миночистачно вжже. Сега тамъ по срѣдата на едно черно петно отъ сажитѣ на взрива, плаваше само дървениятъ покривъ на моторната лодка и тукъ-тамъ, изподъ тая черна маса се подаваха и скриваха, ту кракъ, ту ржка, ту глава отъ обезобразени човѣшки тѣла.

Заработихме съ бързината на автомати. До дървения покривъ плаваше морякътъ Никола Баръмовъ отъ Габрово. Запитахъ го „Можешъ ли се спаси?“ — „Ще мога, отговори той, дайте мисамо още една спасителна риза“. Подадохме му. Той я взе и съ голѣми усилия успѣ да се качи на плаващитѣ останки отъ моторната лодка.

Близо до насъ видѣхъ надъ водата две ржце. Посегнахъ съ лодъч.



Нашето море

Отъ г. Велчевъ

ната кука и закачихъ подъ мишицѣ едно тѣло, вече почти бездушно. Това беше ефрейгорътъ Тома Томовъ отъ с. Симеоново — Видинско. Извлѣкохме го въ лодката и го обърнахме съ главата надолу, за да изтече водата, която бѣше погълналъ. Отъ силния ударъ на взривната вълна бѣше контузенъ тежко въ гърдитѣ. Дойде бързо на себе си.

Въ това време други две ржце се бѣха показали надъ водата. — Пакъ сжщата работа, пакъ сжщата участъ. Това бѣше морякътъ Тодоръ Максимовъ отъ с. Горно-Орѣхово — околия Г.-Орѣховска.

Следъ него извадихме старшия подофицеръ Асенъ Поповъ отъ с. Паталеница — Татаръ-Пазарджишко. Това бѣше почти едно разрушено тѣло: главата обезобразена, двата крака счупени, свиркитѣ излѣзли на страна. Не можеше да говори. Само ржцетѣ му бѣха останали здрави, за да се крепи още надъ водата.

Четвърти спасихме моряка Петъръ Бъчваровъ отъ Варна. Той бѣше сравнително по незасегнатъ — контузенъ въ краката, единиятъ счупенъ въ свирката. Бѣше въ съзнание.

Петиятъ бѣше морякътъ Иванъ Трифоновъ отъ с. Гигенъ — Никополско. Съ отнесена капачка на лѣвото колѣно и всички жъби на долната челюсть изпити, той съ сетни усилия се борѣше срещу водната стихия. Бѣше въ съзнание.

Запитахъ го: „Кжде е командирътъ?“ — но той не можѣ да продума; изъ устата му бликаше кръвъ, която го давѣше. Замъгленитѣ му очи издаваха дълбока тжга, че знае нѣщо, но не може да ми отговори въ тоя моментъ.

Въ това време бѣха дошли наоколо и другитѣ кораби. Продължавахме да търсимъ. Липсваха още б.човѣка. Ровѣхме съ кукитѣ и греблата въ водата, дано закачимъ нѣщо, напрѣгахме очи дано изподъ черната маса се покаже глава, ржка или кракъ — но напраздно. Спокойно бѣше склопило морето своята мантия. Само плаващиятъ дървенъ покривъ на моторната лодка, тукъ — тамъ разхърлени трески отъ леки предмети, нѣкоя спасителна ржца и грамадно черно петно показваха още мѣстото на взрива. Вълнитѣ, като невинни деца не чувствуваша скжпата загуба, бродѣха вече игриво и огѣваха леко покривката отъ сажди — траурното намѣтало надъ братската гробница. А свежиетъ вѣтъръ нѣжно ги милуваше, на нашепваше погребална пѣсенъ и отнасяше последнитѣ останки надъ безкрѣстния гробъ!..

По обратния пжтъ за Варна!.. Все сжщото море, се сжщата вода облива, милва и гали тѣлата на корабитѣ; като че ли ги успокоява за загубата на тѣхния братъ — водача;

все сжщиятъ красивъ брѣгъ, надвисилъ чело ни гледа съ своята неизмѣнна усмивка; все сжщиятъ вѣтъръ облѣхва загорѣлитѣ лица и шепне: „Война!.. Жертви!.. дългъ!..“

Моноотнно биятъ машинитѣ, тжжно стенатъ раненитѣ, искатъ вода и питатъ: „Кои сж спасени?“. „Кжде е командирътъ?“. Сълзи ме бѣха задавили. Азъ плачехъ... Бѣхъ корабникъ на ротата!..

На другия день празнувахме погребение. Изпращахме до вѣчното имъ жилище подофицера Асенъ Поповъ, който издѣхна още въ морето, по пжтя за Варна, и моряка Тодоръ Максимовъ, той се помина, следъ като бѣ пренесенъ отъ кораба въ лѣчебницата на флота.

Баано стжпваха миночистачитѣ следъ гленнитѣ останки на двамата другари, а въ паметъта имъ се нижеха единъ следъ другъ още живитѣ образи на ония шестъ герои, които вчера останаха въ морето — въ залива при рѣката Батова командирътъ лейтенантъ Минковъ, старши подофицеръ Михаилъ Сапунджиевъ, младши подофицеръ Иванъ Габровски, ефрейторъ Павелъ Каракацеловъ, ефрейторъ Александъръ Ничовъ, ефрейторъ Василъ Дончевъ.

Следъ нѣколко дена навестихъ въ болницата тримата ранени. Морякътъ Иванъ Трифоновъ можеше вече да говори.

— Спомняте ли си, г нѣ корабникъ, ми каза той, когато ме спасявахте. Вие ме питаете, „кжде е командирътъ?“. Тогава не можахъ да ви отговоря. Сега много късно, уви! — мога. Той плаваше на лѣво отъ мене, само на дѣсната ржка; лѣвата бѣше неподвижна и въ кръвъ. Кога е потъналъ — не видѣхъ.

— А морякътъ Къню Къневъ какъ се спаси така невредимъ, единственъ отъ 13-тъ човѣка на водачната лодка?

— Нему помогнаха случаятъ, личната му храбростъ и готовността за самопожертване. Когато корабникътъ Ризовъ отиваше да разоржжи изплавалата мина, поиска единъ помощникъ. Командирътъ тогава ни запита: „Кой желае да отиде съ корабника?“. „Азъ г. лейтенантъ,“ се обади Къневъ. „Не те ли е страхъ; не помнишъ ли, какво стана въ Бур-

гасъ?“ Той искаше съ това да припомни случая съ загиналитѣ преди два месеца при разоржжаване мина въ Бургаския заливъ. Къневъ обаче, не се поколеба никакъ. „За Царя и за отечеството“, бѣше готовиятъ му отговоръ, стжпи бодро и отиде доброволецъ за разоржжаване мината. Следъ малко тѣ се връщаха, за да откаратъ на катера разоржената мина. За успѣшната имъ работа, командирътъ, много радостенъ ги поздрави два пжти: „Отлично! Отличен!“

— А какъ се случи нещастиято?

— Приборитѣ, по всѣка вѣроятностъ, бѣха заловили две мини наведнѣжъ. Командирътъ искаше да ги оберемъ и следъ това да се даде обѣдъ. Часътъ бѣше вече 12. Бѣхме се заловили за търсачното вжже и обирахме внимателно. Изглежда, че тукъ руситѣ сж заложили минитѣ много на гжсто и плитко подъ водата. Вследствие на това и отъ слабото вълнение, лодката е ударила едната. Втората мина се е взривала по детонация отъ първата. Какво точно по роизлѣзе, не знамъ, защото още при първата взривна вълна, азъ, безъ капаче на колѣното, съ избити жъби и силно зашема-тенъ, хвърчахъ нагоре заедно съ другитѣ, въ смѣсницата отъ вода и гжстия черенъ димъ.

— По за вѣрване е, казахъ азъ, че първата мина се е взривала не отъ ударъ на лодката, а отъ това, че търсачното вжже е взривало патрона, който руснацитѣ напоследъкъ поставятъ подъ минитѣ си, специално за борба противъ миночистачитѣ.

Сбогувахъ се съ пожелание за скорошно оздравяване.

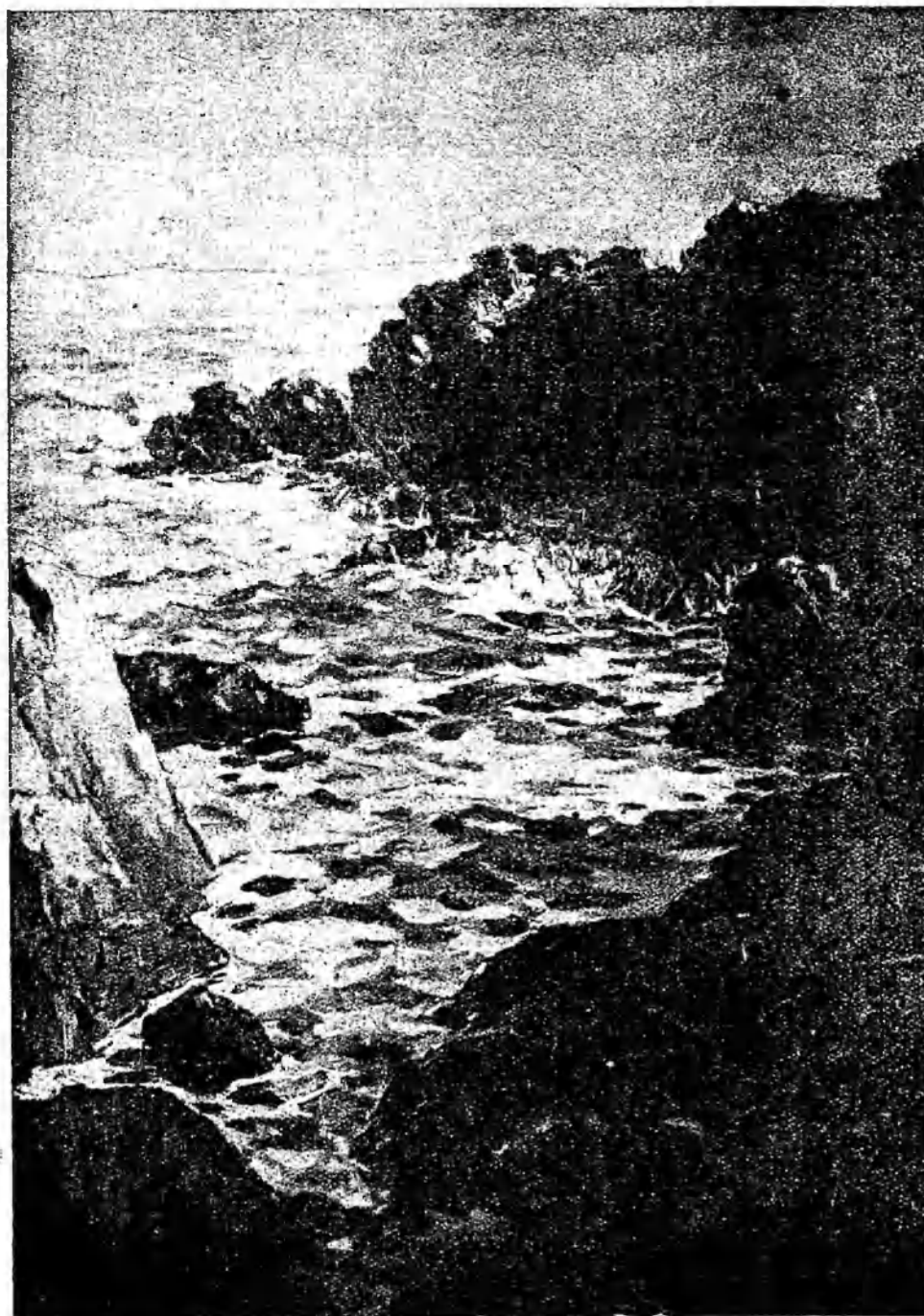
Отивахъ си въ ротата. Тя е пакъ попълнена, пакъ готова за действие. Мѣстата на загиналитѣ се заеха отъ нови бойци. На вечерна провѣрка имената имъ се не споменаватъ. Тѣ напуснаха малкия списъкъ на миночистачната рота и влѣзоха въ про-странния списъкъ на историята на България!

Около 15 дена следъ случката, на скалистия брѣгъ при Калиакра бѣ изхвърленъ трупътъ на младшия подофицеръ Иванъ Габровски, а южно отъ Созополъ — на ефрейтора Павелъ Каракацеловъ. Самотни стражи стоятъ тѣхнитѣ гробове тамъ и сочатъ на иднитѣ поколѣния пжтя къмъ роднитѣ предѣли.

Останалитѣ четири човѣка морето не пожела да върне. И днесъ, когато коваренъ врагъ иска да ни изласка отъ морето, изъ братската гробница въ Батовския заливъ излита дружно тѣхниятъ духъ, носи се волно по морската ширъ, чертае границитѣ на морска България и съ шепота на вѣтъра-морецъ подканва: „Къмъ морета...! Къмъ морето...!“



Изъ живота на дунавската ни флотилия —
поздравяване на лодкитѣ.



Край островъ св. Иванъ.

Картина отъ Велчска.