

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА.
НАРОДИТЪ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕПЛАВАНЕТО КОГАТО ОТЪ ВЪЗДУХА.

406. Варна—Градската библиотека.



МОРЕКИ ПРЕГЛЕДЪ

ДЪРЖАВА (АМЪ) СЪ АРМИЯ
ИМА ЕДИНЪ ЮМРУКЪ
ДЪРЖАВА СЪ АРМИЯ
И ФЛОТЪ - ГИ ИМА ДВА!

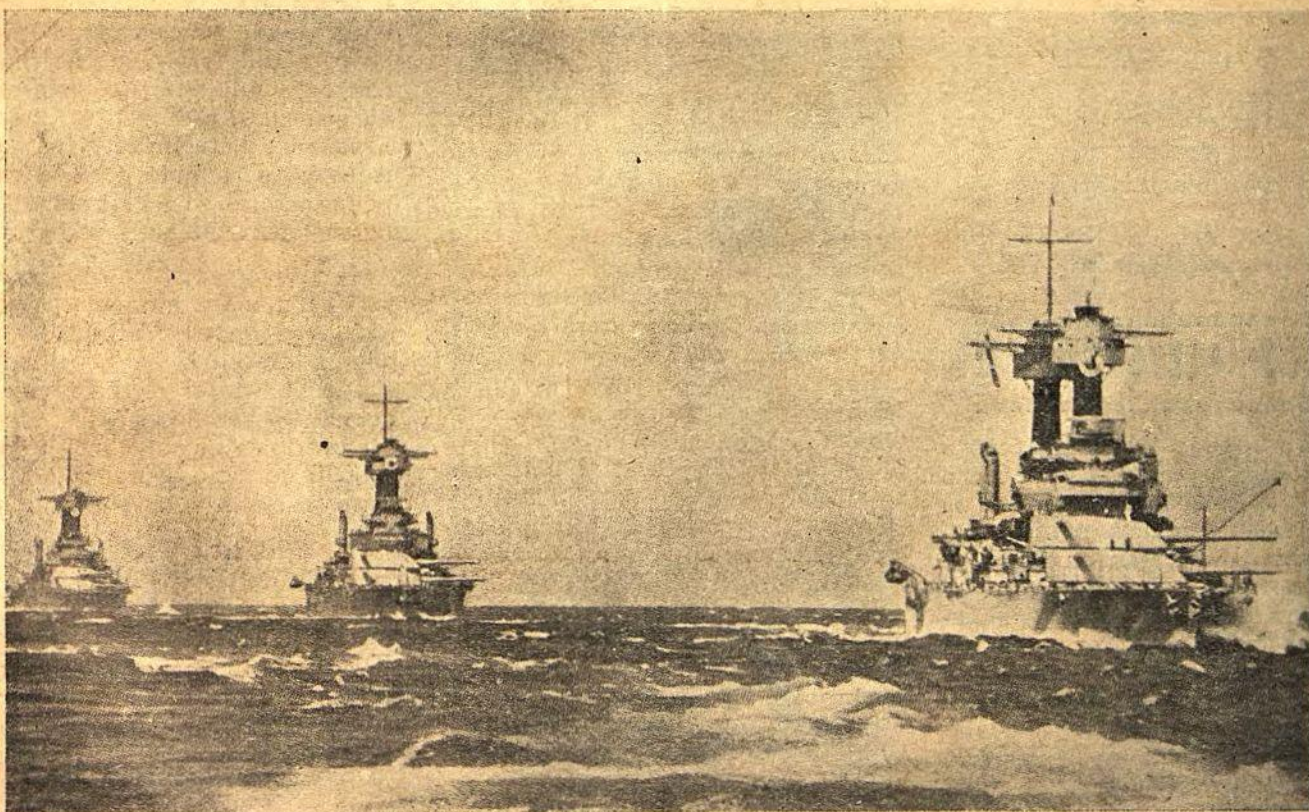
ДВУСЪДМИЧНИКЪ ЗА МОРЕКА ПРОСВЪТА И ОБНОВА
ДЪКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ

Година II.

Варна, 15. януари 1936 год.

Брой 33.

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



Американска ескадра линейни кораби въ строй стжпала.

МОРЕТО И ДУНАВА СЖ НЕИЗЧЕРПАЕМИ БОГАТСТВА.

ДЪРЖАВА БЕЗЪ МОРЕ, КЖЩА БЕЗЪ ПРОЗОРЕЦЪ.

ПОСТЖПИЛИ

СТАТИИ.

141. Атака.
150. Химическа служба на море.
151. Задачи на артилерията от рѣчнитѣ кораби.
154. Бждещето на Дизелъ-мотора въ военния флотъ.
157. Лъжливи мини.
158. Шпионката.
164. Радиотелеграфна и високоговорителни инсталации на нѣмски пѣтнически корабъ „Потсдамъ“.
175. Атака съ подводни бомби.
180. Димна завеса на море.
181. Действията въ езерото Танганайка презъ 1915 год.
187. Единъ набѣгъ къмъ смъртта.
197. Любовта на моряка.
198. Корабоводенето.
200. Подводници съ малъкъ тонажъ.
204. Потъването на руския брониранъ кръстосвачъ „Палада“
205. Торпедно въоръжение на подводниците.
206. Новото военно-морско съперничество.
207. Сведения за чуждитѣ флоти.

УДОБРЕНИ

175, 181, 187, 207.

НЕУДОБРЕНИ

НА ПРЕЦЕНКА

141, 150, 151, 154, 157, 158, 164, 180, 197, 198, 200, 204, 205, 206.

ХРОНИКА

Новиятъ корабъ на Българското търговско параходно дружество „Родина“, е получилъ известие за вземане пълненъ товаръ отъ румънскитѣ пристанища, Кюстенджа, Балчикъ и Каварна.

Товарътъ е предназначенъ направо за Марсилия. Новлото което ще се получи за пренасяне на товара възлиза на единъ милионъ и сто хиляди лева.

Като се има предвидъ и навлото за товара който „Родина“ ще пренесе отъ Марсилия въ Лондонъ и Хамбургъ и обратно въ Срѣдиземно морскитѣ и Черноморски пристанища и при извършването ежегодно три до четири подобни рейси съ пълненъ товаръ, може да се разчита новия корабъ да донесе чиста годишна печалба на дружеството най-малко отъ 2'5 — 3 милиона лева.

КАЛЕНДАРЪ

НА „МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“.

Началото на морското въздухоплаване у насъ се постави съ основаването на 10 януари 1916 год. водолеище въ Варна, което на първо време е разполагало съ 4 водосамолети, обслужвани отъ германски офицери — летци и моряци.

За да се подготви преминаването на тая служба въ български рѣце, въ Германия били изпратени нѣколко офицери и моряци да се подготвятъ за летци.

Основание и развитие на родния ни флотъ презъ III Българско царство—Черноморски флотъ.

Едновременно съ основанието на Дунавския флотъ, се е зародила мисълта за основаване и на Черноморския флотъ. Още въ 1879 год. началника на Дунавския флотъ е направилъ постъпки предъ руското правителство да отпусне за новото българско княжество единъ вѣтроходенъ корабъ, който да послужи, като основа на българския черноморски флотъ.

Руското правителство уважило молбата му и отпуснало вѣтрохода „Калисури“, обаче на този корабъ не било сждено да дойде до насъ. По тоя начинъ първия опитъ излѣзълъ несполучливъ.

Следъ по-вече отъ 18 години, въ 1898 г. българското правителство купило отъ Франция учебния кръстосвачъ „Надежда“. Сжщо по това време поканило отъ Франция способния морски офицеръ Капитанъ Моро, комуто възложило да състави проектъ за бждещето развитие на Черноморския ни флотъ.

Следъ осемъ години, въ края на 1906 г., били доставени пакъ отъ Франция торпедоносцитѣ „Смѣли“, „Храбри“ и „Дръзки“, а въ началото 1907 г. — „Шумни“, „Летящи“ и „Строги“. И шестехъ торпедоносци сж били докарани по сухо, съ желѣзницата.

Постепенно, презъ освободителнитѣ войни, Черноморския ни флотъ се увеличаваше съ парни, моторни и вѣтроходни корабчета.

Въ последно време държавата откупи отъ Германия двата подводника—№ 17 и № 18, като № 17 не може да бжде приетъ отъ наша обслуга, поради потъването му.

Въ сжщото време се откупи отъ Германия и предаденото къмъ Черноморския ни флотъ водолеище.

ВЕСТНИКЪТЪ Е БЕЗПЛАТЕНЪ

ПОЩА

Редакцията благодари за следнитѣ постъпили дарения:

1. Отъ Варненската търговска индустриална камара, сумата 1,000 лева
2. Лазаръ Н. Стрински отъ с. Долна Баня Ихтиманско сумата 50 лева.
3. Иванъ Казаковъ кръчмаръ, отъ гр. Варна, сумата 50 лева.
4. Божилъ Димитровъ отъ гр. Сливенъ, сумата 25 лева.
5. Александъръ Джеферовъ отъ гр. Варна, сумата 20 лева.
6. Иванъ Громовъ отъ гр. Варна, сумата 20 лева.
7. Никола Филиповъ отъ гр. Варна, сумата 20 лева.
8. Мало Ат. Маловъ отъ с. Руманя—Новозагорско, сумата 10 лева.
9. Ганчо Ат. Маловъ морякъ отъ гр. Варна, сумата 10 лева.
10. Калинъ Недѣлчевъ отъ гр. Варна сумата 10 лева.
11. Златанъ Мишевъ морякъ отъ гр. Варна сумата 10 лева.
12. Юрданъ Марковъ отъ гр. Варна сумата 5 лева. (Следва)

— 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 бждеще 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.

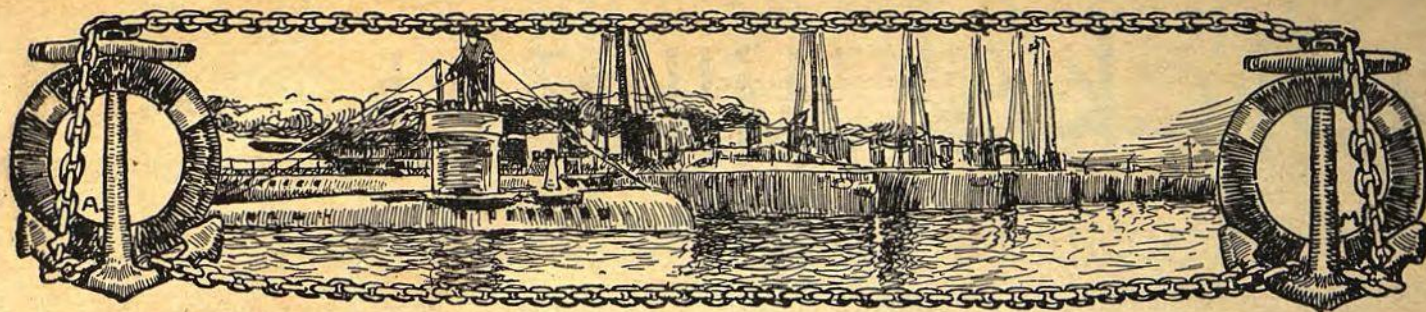
Статиитѣ да бждатъ написани ясно и четливо, и по възможностъ само на едната страна на листа.

— Умоляватъ се абонатитѣ, при промѣна на адреситѣ имъ, да известяватъ своевременно редакцията ни.

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 излѣзли до сега броеве на „Морски Прегледъ“ сж изчерпани. Редакцията съжелява, че не може да удовлетвори молбитѣ имъ.

— Редакцията благодари на всички постоянни или временни сътрудници, които сж изпратили снимки за помѣстване.



СУРОВАКИ

Суроваки е свѣтълъ празникъ на трудолюбивия български народъ, стара традиция при спомена за която въображението неволно работи и рисува мили сцени и скъпи битови картини отъ нашия животъ въ града и на село:

Снѣгъ, който на едри парцали тихо се сипе отъ оловното небе и се настила по земята; радостни и здрави деца, облѣчени въ дебели топли дрехи, съ зачервени отъ студа личица и съ свѣтящи отъ блаженство очи, държащи здраво суровакници въ ржка, нагазвайки до колене въ мекия и пухкавъ снѣгъ да огласяватъ съ звѣнтящитѣ си гласчета и мелодичнитѣ си народни битови пѣсни дворища, прустове, домове.

Суроваки е най желаниятъ и съ трепетъ очакванъ празникъ за младото, подрастващо поколение на нашето племе.

Суроваки е двоенъ празникъ за българския народъ. На тоя день отъ новата година изгрѣ надъ царския дворецъ нова свѣтла и лъчезарна звезда — Нейно Царско Височество малката Княгиня Мария Луиза, скъпа височайша рожба на Държавния Глава.

Заедно съ благопожеланията изказани съ ударитѣ на суровакниците, символъ на якостъ и крепко здраве, младото българско племе отправя топли молебствия къмъ Всевишния за даруване здраве и бодростъ на Нейно Височество малката Княгиня, за да бжде дълги години истинска радостъ и утеха за царственния домъ.

Суроваки носи за малкитѣ деца много и разни подаръци.

Въ тоя день всѣко дете, бедно и богато получава подаръкъ отъ своитѣ родители. Всѣка година суроваки донася всѣкому по нещо.

За Българското търговско

на културния западъ и ще пренася нашитѣ произведения.

За малкия роденъ воененъ флотъ, оставенъ отъ дълги години въ своитѣ пелени, изминатитѣ години не донесоха нищо.

Всѣка година слабата ржчица на тоя флотъ размахва суровакница и нарежда благословии и благопожелания, изказва необходимостта отъ набавяне храна и облѣкло за засилване на своето тѣлце, но всѣка година, въ неговия шаренъ пошъ не се поставя никакъвъ подаръкъ.

Родния флотъ, оставенъ въ своя зародишъ, съ овехтѣли и износени сждове, слабъ и недъгавъ външно, съ здравъ и крепкъ вътрешенъ духъ и силна вѣра въ бждещето, живѣе съ надеждата, че българския народъ ще чуе най подиръ молбитѣ и благопожеланията и ще подкрепи и подсили тѣзи изоставена невръстна рожба.

Тоя малкъ флотъ храни скъпа надежда и се надѣва, че ще настъпи най-подиръ осъзнаване и стремѣжъ за нагонване пропуснатото отъ дълги години морско обновление на страната.

Дано на суроваки настоящата година, българската държава и българския народъ бждатъ по щедри къмъ родния флотъ, и направятъ всичко необходимо за засилване нашата крайбрѣжна и морска отбрана, защото призрака на ново и велико стълкновение се надвесва надъ свѣтовния миръ и хвърля тъмна сѣнка на гигантски и съдбоносни изпитания.



Нейно Царско Височество Княгиня Мария Луиза

параходно дружество тая година суроваки донесе най-големия нашъ търговски корабъ „Родина“, който пжтувайки по новооткритата континентална линия, гордо ще развѣва българския трицвѣтъ по моретата

МОРСКА МИСЪЛЪ

НАСТОЯЩИТЪ ПОУКИ ОТЪ ЦУШИМСКИЯТЪ БОЙ.

По случай 30 годишнината отъ Цушимския бой, Японското морско командване е издало книжка подъ надсловъ: „Резултатитъ отъ боя въ Японското море и въпроса за разоръжението“, която въ 100,000 броя била разпръсната безплатно изъ цѣлата страна.

Отъ тая книжка три глави сж посвѣтени за описание на Императорската руска флота и нейното унищожение при Цушима. Петата и шестата глави разглеждатъ заключенията отъ придобититъ поуки отъ боя и изследватъ настоящитъ отношения съ въпроситъ относно морскитъ разоръжения, изтъкващи въ общи черти следнитъ главни точки:

1) Цушимския бой доказва, че въ решителния моментъ на сражение, победата зависи отъ относителната наличностъ на силитъ.

2) Японската флота, бидейки владелка на морето, е улеснила, де-

сантнитъ операции въ Манджурия; освенъ това, тя срази морскитъ сили, които ѝ бѣха противопоставени отъ Русия, съ което ускори победата по сухо.

Едничката истина, както тогава, преди тридесетъ години, така и днесъ е, че безъ морски сили, способни да осигурятъ нейното могъщество на море, Япония не може да поддържа мирътъ въ крайния Изтокъ.

3) Всѣка модерна и силна морска държава, макаръ и географически да отстои далечъ отъ Империята, може да предприеме нападение върху Япония и нейнитъ отечествени води. Ескадрата на Рождественски е очевидно доказателство за това, още по-вече, че следъ 1905 год. е константиранъ голѣмъ напредъкъ на морскитъ нападателни оръжия.

4) По настоящемъ Япония е единственната сила способна да урав-

новеси съотношението на силитъ въ далечния Изтокъ, което ѝ право другитъ държави, замѣсени въ работитъ на Източна Азия отъ дълго време оспорватъ и не желаятъ да признаятъ.

Сега, когато Япония е въ състояние да поддържа сама мира въ този край, естествено е великитъ сили, да я оставятъ спокойно да приключи съ всичкитъ текущи въпроси въ крайния Изтокъ.

5) Ако японскитъ флотъ не е достатъчно силенъ въ западния Велики океанъ, Япония не би могла да осигури мира въ крайния Изтокъ. Най-сетне, нейната морска политика не може да бжде промѣнена, безъ да постави въ опасностъ сжществуването на Империята, следователно, необходимо е немедленно засилване и уголѣмяване на флота.

Отъ „Revue Maritim“ Паскалевъ.

ИЗПОЛЗУВАНЕ НА ТОРПЕДНИТЪ КАТЕРИ.

По настоящемъ въ морската тактика се поставя въпроса, възможно ли е използването на торпеднитъ катери, при срещния бой на море. Поради тѣхната ефтина доставка, тоя въпросъ занимава усилено странитъ, които не могатъ да иматъ всички необходими и сравнително скъпи модерни торпедни кораби.

Отъ не голѣмия опитъ, полученъ при използването на торпеднитъ катери, изхождайки отъ тѣхнитъ конструктивни и тактически качества можемъ да направимъ заключението, че тѣ могатъ да бждатъ използвани само при благоприятна за тѣхъ обстановка и условия а именно:

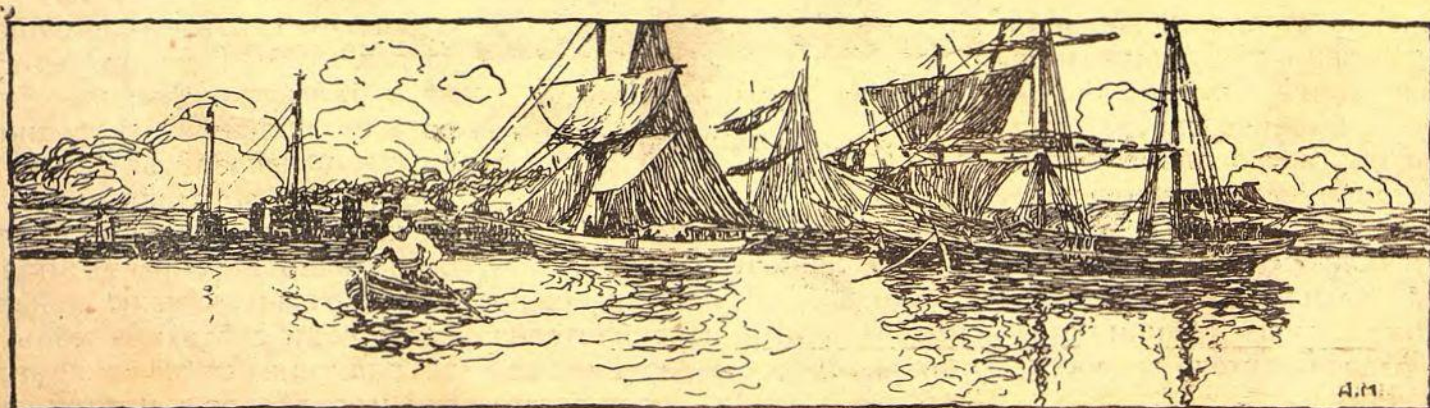
1) При съвършенно тихо и спокойно море. Тога усложие се изисква поради тѣхнитъ лоши мореходни качества. Въ лошо море тѣ не само, че не могатъ да бждатъ докарани до мѣстото на полесражението, но не могатъ да развиятъ и голѣмата си скоростъ при заемане на позиция за торпедна атака.

2) Трѣбва да имъ се осигури безопасно приближаване въ близостъ на врага. Поради тѣхната голѣма скоростъ и малкъ тонажъ, тѣ представляватъ лоши цели за артилерията на голѣмитъ кораби, но за бързоходнитъ торпедоносни кораби тия имъ качества не сж много ефикасни.

3) За да осигуримъ голѣмъ ефектъ и положителни резултати отъ произведената торпедна атака, трѣбва да сме въ състояние да съсредоточимъ на полесражението достатъчно число торпедни катери.

Въ зависимостъ отъ създалата се обстановка, днесъ всички тия изисквания не могатъ да бждатъ изпълнени. Досегашниятъ опитъ показва, че най-рационално торпеднитъ катери могатъ да бждатъ използвани при развърщането на силитъ и при използване на победата. Начинътъ и тактиката имъ на действие сж еднакви съ тия на торпедоносцитъ.

Ганчо Георгиевъ.





Сулиоти.

ВЕНФ-МОРСКА ИСТОРИЯ

ИЗЪ ДЕЙСТВИЯТА НА ПОДВОДНИКЪ „У 9“

На 14 октомври 1914 год., към 17 часа, едно сиво тѣло се люшкало въ Северното море, между Аркадските острови и Норвегия. Настъпващата нощ била необикновено тиха. Малки вълнички тихо се догонвали....

Нѣмския подводникъ „У 9“ дебнелъ. Бѣше излѣзаль преди 10 дни отъ Хелголандската база съ задача, да търси и потопява неприятелски кораби на изтокъ отъ **Pentland Firth**. Това бѣ зона която англичанитѣ владеѣли напълно. Съ голѣмъ брой изтрѣбители и леки кръстосвачи, тѣ употребявали постоянно и силно наблюдение на важния морски кръстопътъ намиращъ се приблизително на 57° 30' северна ширина 0° 25' дължина.

Въпрѣки това, командира на „У 9“ Лейтенантъ Ведингенъ се надѣвалъ на сполука. Същата вечеръ помощникъ командира Мичманъ Шпиисъ, смѣненъ отъ дежурство бѣше слѣзаль отъ кулата и почиваше. Изведнѣжъ настъпилата необикновена тишина го събужда. Който е плавалъ съ подводникъ, познава това постоянно впечатление, причинено отъ внезапното спиране на моторитѣ и винтоветѣ. Ухото, свикнало на ритмичния бумтежъ, веднага предупредява за тревогата. Петролнитѣ мотори бѣха спрѣли. Ведингенъ, изправенъ на кулата бѣше забелѣзаль въ далечината, срещу ясниятъ хоризонтъ издигащи се право нагоре димни стълбове.

Било напраздна тревога, но Ведингенъ измѣнилъ курса. Той ималъ предчувствие за близка срѣща.

Луната изгрѣ и морето придоби чудни свѣтлинни отражения. Цѣлата нощ подводника останаль неподвиженъ, поклащанъ отъ лекитѣ вълни. Наведенъ надъ малката масичка въ офицерското помещение, мичманъ Шпиисъ се бѣше надвесилъ надъ морскитѣ карти и внимателно разучаваше подстъпитѣ къмъ Скапа Флоу. Кой знае дали командира не ще реши да направи опитъ за влизане въ прибѣжището на английския флотъ?

Въ 5. ч. 30. м. заранѣта на подводника изглеждало, че всичко спи. Каквато и да бѣде наблюдателната служба на кораба, каквато и да бѣде нагегнатостта на нервитѣ, която въ време на война доминира надъ всѣка обслуга, настъпва всѣкога къмъ разсъмване моментъ, когато измората побеждава. Този е часътъ на из-

ненадитѣ, часътъ, въ който се обръкватъ формитѣ на различнитѣ предмети, и крайно трудно се опредѣлятъ размѣритѣ и разстоянията. Още единъ пътъ мичманъ Шпиисъ се събудилъ внезапно. Хората тичали по дължината на подводника. Звѣнци-тѣ звѣнели тревожно. Съ запретнати ржави, нѣмашъ време да си облѣче дори шубката, мичмана се втурналь по стѣлбата и бързо се изкачилъ при командира, който даваль кжси и отсѣчени заповѣди:

— „Помѣста за потапяне!“ Потопителнитѣ клапани отвори!“ Заповѣдитѣ се изпълнили мигновено. Помпитѣ започнали да работятъ. Чува-ли се тежкитѣ имъ въздишки.

— „Какво има?“ запиталь мичманъ Шпиисъ.

— „Голѣмъ воененъ корабъ,“ отговорилъ командира.

Неприятна работа. Ясенъ день е вече. Презъ стѣклата на прозорцитѣ на кулата ясно се виждалъ сивиятъ профилъ на английски кръстосвачъ, който завиваль на дѣсно и насочваль орждията си къмъ подводника. Единъ залпъ и всичко е свършено: Подводникътъ въ тоя моментъ билъ една беззащитна цель.

Въ тоя сѣдбоносенъ мигъ кръстосвача, излѣзль отъ единъ мъгливъ воаль, изглеждалъ съ огромни размѣри. Но „У 9“ се потопилъ тъкмо на време: синята вода се затворила надъ кулата. Нѣмцитѣ си отдѣхнали.

Следъ нѣколко минути морегледа предпазливо и за мигъ се подалъ надъ водната повърхность. Подводника се насочилъ за заемане позиция за торпедна атака. Но това не му се отдавало. Движещъ се съ голѣма скоростъ, слѣдващъ зигзакообразенъ курсъ, кръстосвача, успѣваль лесно да се отдалечава отъ подводника.

Отъ нѣколко седмици заповѣдитѣ отъ Лондонъ повелявали, при загуба на време и гориво, военнитѣ кораби, въ зона кждето се предполага присѣтствието на неприятелски подводници да плаватъ по зикзагни курсове, единственното ефикасно срѣдство противъ подводната опасность.

Цѣли петъ часа нѣмския подводникъ преследваль безполезно.

Внезапно въ далечината се забелязали бързо да приближаватъ други два кръстосвача.

„Наблюдавайте ги мичманъ Шпиисъ“ се обръналь Лейт. Ведингенъ къмъ своя помощникъ. Въ това вре-

ме единъ отъ кръстосвачитѣ спрѣль и спусналь лодка на вода, която се отправила къмъ други два намиращи се наблизо търговски кораба.

Размѣняли се човалитѣ съ поща. Моментъ билъ удобенъ: Едина кръстосвачъ, намиращъ се на траверсъ и на разстояние 400 метра, дошелъ на прицелъ тъкмо срещу носовитѣ торпедни трѣби на „У 9“.

Въ 11 часа и 53 мин. подводника изстрелва смъртоносното си торпедо отъ трѣба № 2. Следъ мигъ се чува оглушителенъ адски взривъ. Подводника бързо спусналь морегледа и се гурналь на дълбочина. Когато следъ известно време наново издигналь надъ водната повърхность призматичното си око, трагедията била вече свършена: английския кръстосвачъ „**Hawke**“, 7,800 тоненъ се билъ изгубилъ въ дълбокитѣ води. Надъ водата се забелязвали с а м о плаващи хора, изпочупени части и отломки.

Въ вътрешността на подводника отъ гърдитѣ на ликуващата обслуга изтрѣгнало трикратно победоносно ура за кайзера и Германия... Подводникъ „У 9“ продължилъ своето кръстосване...

Следъ два дена, на 16 октомври подводника, напълнилъ електросъбирателитѣ си, се намираль въ движение на северъ. Времето б и л о благоприятно. Полѣхваль слабъ западенъ вѣтрецъ. Видимостъта била много добра. Офицеритѣ и свободнитѣ отъ дежурство моряци се разхождали по тѣсната палуба на подводника, вдишвали съ отворени гърди чистъ въздухъ и пушели съ лулитѣ си. Бѣли струи гѣна тихо блъбокала и се плѣзгала отъ дветѣ страни на подводника.

Въ 14 часа била подадена тревога. Палубата въ мигъ опустѣла. Отъ истокъ се появили четири изтрѣбителя, които прѣснати въ строй фронтъ бързо приближавали.

Опасната флотилия съ голѣма скоростъ се приближавала къмъ подводника, чийто морегледъ се подаваль надъ водната повърхность едва на нѣколко сантиметра. Командира на „У 9“ решилъ да действа смѣло: да потопи подводника на необходимата дълбочина, и го насочи съгласно изчисленията между два изтрѣбителя. Увѣрявайки се съ мигновеното издигане на морегледа, че се намира на желанната благоприятна позиция, да изстреля и олучи едновременно двати изтрѣбителя, от-

правяйки имъ по едно торпедо отъ носовата и кърмовата торпедни тръби.

Играта била опасна. Но резултатния и благополученъ край билъ силно примамливъ. Защо да не се опита?

Всичко било готово. Хората сж по мѣстата си. Мичманъ Шпиисъ е поставилъ вече прѣста върху електрическото копче чрезъ което автоматически се командва оганя, и чакъ заповѣдъ. Командира, залепилъ окоето си на морегледа постепенно го издига и спокойно отчита секундитѣ. Готово. Подводникътъ е по срѣдата. Хиляда метра го дѣлятъ отъ двата изтрѣбителъ. Въ следния моментъ сѣнката на тревога бързо преминава по лицето на командира: Единъ отъ изтрѣбителитѣ е излѣзалъ отъ строя, и внезапно се отправя къмъ подводника.

Прогърмява отсѣчена заповѣдъ.

„Снеми морегледа!“ „Бързо потапяне!“ „Всички на носа!“ „Опасностъ отъ зблѣскване!“

Въ моментъ на смъртенъ кошмаръ, настава гробна тишина. Очитѣ на мичманъ Шпиисъ сж устремени къмъ дълбокопоказателя, чиято стрелка се върти твърде бавно, като че ли ѝ сж необходими вѣкове. Седемъ метра, деветъ метра... десетъ метра... тринадесетъ... Чува се глухъ шумъ. Изтрѣбителъ минава надъ подводника. Презъ горнитѣ прозорци на ку-

лата офицеритѣ виждатъ черната му сѣнка. „У 9“ сполучливо се изплъзналъ отъ смъртоносния ударъ.

Въпроса се свеждалъ само до нѣколко сантиметра.

Слѣдъ нѣколко дни подводника попадналъ въ сжщото, граничещо съ смъртта положение.

На 20 октомври заранъта „У 9“ се намиралъ въ движение къмъ брѣговетѣ на Норвегия. Отъ далечъ се забелѣзвали заснѣженитѣ върхове на високитѣ планини. Внезапно отъ дѣсно, въ тъмнината се показала черната маса на голѣмъ корабъ безъ свѣтлини, който приближавалъ съ голѣма скоростъ. Лейтенантъ Ведигенъ билъ изненаданъ и далъ заповѣдъ за бързо потапяне.

Но какво се случило? Потопяването се извършва много бавно и трудно. Подобно обстоятелство предизвиква обикновенно паника. При все това обаче, всички команди и нареждания сж били изпълнени точно и навременно: електромоторитѣ се движели съ пълна предна скоростъ; потопителнитѣ щерни сж напълнени съ вода, но подводника все неможе съ достатъчна бързина да се гурне подъ водата...

Осемъ метра... едва деветъ метра... Какво има? Разтревоженъ командира се смѣква отъ кулата. Хората го гледатъ очудено. Чува се шумъ и се вижда, какъ единъ кан-

дидатъ подофицеръ—налага съ юмруци човѣкъ отъ обслугата. Указа се, че моряка поставенъ за действие при клапанитѣ, още съненъ следъ подаване сигнала за тревога, забравилъ да отвори единъ клапанъ отъ голѣмата потопителна щерна, и нейното недостатъчно напълване съ вода не позволило правилното и бързо потопяване на „У 9“. Но имало и друга, по сждбоносна грѣшка. Като съзналъ своята немарливостъ, моряка поискалъ, макаръ и късно да отвори клапана, безъ да направи смѣтка, че подводника би загиналъ: защото 20 тона вода подъ голѣмо налѣгане биха изплъннили и претоварили „У 9“, повличайки го за мигъ къмъ голѣма дълбочина, безъ надежда за спасение...

Още веднажъ легендарния нѣмски подводникъ билъ спасенъ отъ явна гибель.

Последното торпедо на „У 9“ пратило на морското дъно търговския корабъ „Queen Wilhelmine“ имашъ 4,000 тона водоизмѣстване.

При завръщането си въ базата на островъ Хелголандъ малкиятъ нѣмски подводникъ гордо издигналъ бойното си знаме и сигналитѣ: „Активенъ. Потопени седемнадесетъ неприятелски кораба!“

Превелъ: Славчевъ.

ДЕЙСТВИЯТА ВЪ ЕЗЕРОТО ТАНГАНАЙКА ПРЕЗЪ 1915 Г.

Езерото Танганайка, единъ доста голѣмъ воденъ басейнъ въ Источна Африка съ дължина 420 мили и срѣдна ширина 47 мили, въ началото на войната е останало въ ржцетѣ на германцитѣ. Английскитѣ и германски войсковы части сж стояли едни срещу други на границата на германската колония, а белгийцитѣ сж заемали различни пунктове по брѣговетѣ на езерото.

Операциитѣ на съюзницитѣ противъ колонията значително се биха били опростили, ако езерото Танганайка бѣше преминало въ тѣхни ржце.—„Владението“ на езерото, ако може въобще така да се нарече, се е подържало отъ три малки въоржжени нѣмски кораби.

Най-близката морска англиска база е отдалчена отъ Танганайка на 3,000 мили. Цѣлото това пространство е осѣяно съ грамадни пространства пѣсаи, тѣсни планински проходи и дѣйствиени лѣсове. Въпрѣки всичко, обаче, англиското адмиралтейство въ априлъ 1915 г. е решило да изпрати въ езерото въоржжени моторни катери за унищожение на германскитѣ кораби. За целъта сж се установили на два катера съ 12. 2 м. дължина и 2. 4 м. ширина, двувинтови—съ два мото-

ра по 100 к. с., въоржжени съ по едно 47 мм. орджие и картечници. Тѣхната първоначална скоростъ е била оксло 19 мили. Но слѣдъ нѣкой поправки, въ връзка съ усиляване въоржжението и леко брониране, скоростъта имъ се намалила до 15 мили.

Едва на 11 юни 1915 год. катеритѣ били натварени въ Англия на кораби и въ първитѣ дни на юли били докарани въ Кептоунъ. Отъ тукъ катеритѣ сж пренесени на расстояние 2,500 мили по желѣзницитѣ на Белгийско Конго. Следъ това катеритѣ сж били натварени на специални фургони. За пренасянето имъ на расстояние 140 м. или въ изключително тежкитѣ условия и пълна липса на пжтища при нетърпима горещина и недостигъ отъ вода, сж били необходими цѣли 6 седмици. Често пжти се е налагало да се разширява пжтя, да се строятъ мостове, да се взриватъ стоящитѣ на пжтя дървета и др. т. Въ края на септември експедицията най-подиръ е достигнала единъ отъ горнитѣ притоци на рѣка Конго. Преходътъ отъ 400 мили по рѣката е билъ придруженъ съ извѣтрѣно многозасѣдания на плиткавини, при което катеритѣ дълго време се е

налагало да плаватъ подъ гребла—по 18 на всѣки единъ. За да не се повредятъ гребнитѣ винтове и да се намали газенето, подъ катеритѣ сж били привързвани празни бурета.

Съ пристигането на катеритѣ въ мѣстоназначението имъ, на западния брѣгъ на Танганайка, подъ защитата на брѣгови батареи е билъ съоржженъ малкъ заливъ за тѣхно убежище. „Боя“ на „английската Танганайска ескадра“ съ нѣмската „езерна флотилия“ представлява добъръ примѣръ за действия на специални бързоходни кораби срещу въоржженитѣ дървени съ малка скоростъ параходи. Използвайки своето преимущество въ скоростъта и действайки въ мървитѣ жгли на противниковата артилерия, катеритѣ бързо сж унищожили германската флотилия.

Цѣлата операция е била изпълнена тайно и германцитѣ едва следъ загубата на втория си корабъ разбрали сжщността на работата. Преувеличавайки силата на противника си, тѣ сами сж взривали своя последенъ 800 тоненъ корабъ, въоржженъ съ две 10 см. и нѣколко малки орджия и съ това сж решили изхода на борбата.

Ю. Пращинковъ.



Т О Р П Е Д О.

Главното оръжие на подводника и торпедоносеца е торпедото, измислено от австроунгарския морски офицер Луписъ и усъвършенствено от Уайтхедъ.

Торпедото е снарядъ, който се изстрелва от специалната торпедна тръба на подводника или торпедоносеца и се движи под водата съ собствен ходъ, като посредством уреди намиращи се въ него, автоматично се самоуправлява и насочва къмъ цельта.

Торпедото, което носи въ предната си част голѣмо количество зарядъ, служи за поражение подводните части на неприятелските кораби. Взривавайки се въ корабните стени торпедото разкъсва бронята и причинява на последните голѣми отвори, които на моряшки езикъ се назовават пробойни, презъ които морската вода нахлува въ вътрешността на кораба, запълва всичките му отдѣления и той, изгубвайки способността да се държи на вода, бързо потъва.

Торпедото има форма на вретено. Срѣдната му част е цилиндрична, а двата му края сж заострени. Дълго е отъ 5 до 8 метра, и дебело отъ 45 до 54 см. (черт. 1). Състои се отъ слѣдните части:



Черт. 1.

1. Зарядно отдѣление съ ударникъ (черт. 1). Зарядното отдѣление има форма на конусъ, направено е отъ червена медъ или стомана. То се пълни съ взривно вещество, което се възпламенява отъ съответенъ избухвачъ. Заряда може да бжде влаженъ пироксилинъ, тротилъ или друго нѣкое взривно вещество, а избухвача, съответно на заряда, ще бжде сухъ пироксилинъ, тетрилъ и др. Зарядното отдѣление има назначение да носи въ себеси заряда, който, като се възпламени, разрушава предметите около себе си.

Съвременитѣ торпеда носятъ зарядъ до 300 кгр.

На предната частъ или остриани на зарядното отдѣление се поставя ударникъ, който служи да възпламени капсула на избухвача. Ударника е така направенъ, че когато торпедото се удари въ непреятелски ко-

рабъ или въ голѣмъ твърдъ предметъ, жилото му се спуска и удря върху капсула на избухвача, който възпламенява заряда и торпедото се взривава.

Има два вида ударници: едни действатъ когато се удари самия **ударникъ** — тѣ се казватъ **раменни ударници**, защото иматъ рамене; вторитѣ **ударници** се казватъ махални и действатъ не само ако се удари торпедото въ **ударника** си но и когато то получи **ударъ** и по тѣлото си. Казватъ се махални защото жилото имъ се освобождава отъ разлюляването на едно махало. Вторитѣ ударници сж по-добри, защото взриването на заряда е сигурно при всички удари на торпедото въ непреятелски корабъ.

И двата вида ударници иматъ приспособления, които предпазватъ спущането на жилото върху капсула, преди торпедото да е тръгнало по своя пжтъ. Или иначе казано, ударниците сж така направени, че не могатъ да действатъ въ началото, а е необходимо торпедото да измине 50 метра, следъ което ударника се освобождава за действие.

Съ това се предпазва торпедото отъ нежелателенъ взривъ, при работене около него и при изхвърлянето му отъ торпедната тръба, за да не се

случи нещастие съ обслугата на кораба, отъ който се стреля торпедото.

Раменнитѣ ударници иматъ една медна клечка, която задържа жилото въ тѣлото на ударника. За да падне жилото върху капсула, трѣбва да се получи доста силенъ ударъ, който да скъса тази медна клечка.

Махалния ударникъ, за да освободи жилото си, е необходимо да получи голѣмо раздрусване, което сжщо става при получаване на голѣмъ ударъ. Това е направено съ цель да не се взриватъ торпедите отъ ударъ въ нѣкой малакъ плаващъ предметъ, или пъкъ да не се преведатъ въ действие ударниците отъ съпротивлението на водата при движението на торпедото.

2. Отдѣление за згжстенъ въздухъ съ хидростатично отдѣление.

Отдѣлението за згжстенъ въздухъ е направено отъ здрава сто-

мана въ форма на цилиндъръ съ изпъкнали на вѣнъ дѣна.

Това отдѣление се пълни съ въздухъ подъ налѣгане.

Въздуха въ него се сгжстѣва така, че той получава налѣгане 130 до 220 килограма на всѣки квадратенъ сантиметъръ отъ повърхността на отдѣлението. Този въздухъ има назначение да движи машината на торпедото, когато то бжде изхвърлено въ водата.

Отъ задното дѣно на отдѣлението излизла една тръба, като отвежда въздуха къмъ машината.

На горната страна на отдѣлението за згжстенъ въздухъ има една желѣзна частъ въ видъ на буквата Т.

Тази частъ служи да направлява торпедото въ торпедната тръба и да го подържа въ хоризонтално положение въ момента на падането му въ водата. Тя се движи въ съответенъ каналъ на торпедната тръба. Пакъ отгоре но на предната частъ на отдѣлението за згжстенъ въздухъ, има едно желѣзно правоугълно парче, което служи да направлява торпедото въ торпедната тръба.

Къмъ предната частъ на отдѣлението за згжстенъ въздухъ се съединява съ винтове зарядно отдѣление.

Къмъ задната му частъ се съединява съ заковка, неразглобимо, хидростатично отдѣление.

3. Хидростатично отдѣление.

То е направено отъ тънка стомана и се явява като продължение на отдѣлението за згжстенъ въздухъ.

Има форма на пресѣченъ конусъ. Хидростатичното отдѣление е затворено неприспускаемо за да не влиза вода.

Въ него се поставя хидростата и махалото. Въ по-новитѣ торпеда въ това отдѣление има още два сжда: единия се пълни съ вода, а другия съ петролъ. При изхвърляне на торпедото въ водата петрола и водата постъпватъ въ единъ подгрѣвателъ. Тамъ петрола се запалва, а водата се изпарява. Отъ горенето на петрола въздуха, който сжщо минава презъ подгрѣвателъ, се запалва и увеличава налѣгането. Подгрѣтия въздухъ се смѣсва съ водните пари и съ газовитѣ, които се образуватъ отъ горенето на петрола и тази смѣсъ отива да движи машината. По този начинъ, съ подгрѣването на въздуха се увеличава неговата сила и торпедото може да се движи съ по-голѣма скоростъ и да измине по-голѣмо разстояние. (Слѣдва).



МОРСКИ ВЕСТИ

НОВИЯТЪ ТЪРГОВСКИ КОРАБЪ „РОДИНА“ ВЪ ВАРНЕНСКОТО ПРИСТАНИЩЕ.

На 5 януари Варна бѣ щастлива да посрѣщне най-голѣмиятъ, закупенъ отъ Българското търговско параходно дружество, български търговски корабъ „Родина“.

На пристанището се бѣ стекълъ множество народъ и официални власти, очакващи съ нетърпение да зърнатъ мощната снага на океанския гигантъ. Между посрещачитѣ бѣха: епископъ Андрей, Началника на Варненския гарнизонъ г. генералъ Поповъ, кмета на града, г. инженеръ Мустаковъ, управителниятъ съветъ на Параходното дружество, начело съ председателя г. Св. Грековъ, Председателя на Търговската индустриална камара г. Б. Абаджиевъ, полицейския комендантъ г. Германовъ, началника на пристанището, шефоветъ на учрежденията и много офицери и видни граждани.

Къмъ 9 ч.—45 мин. „Родина“, обкичена съ пѣстроцвѣтни знамена подъ вещото управление на команданта си г. В. Поповъ, премина вънкашния входенъ фаръ на пристанището.

Съ сирената си кораба поздрави посрѣщачитѣ. На поздрава отговори намиращи се въ пристанището търговскитѣ кораби „Царъ Фердинандъ“, „България“ и „Евдокия“.

Плавно и величественно, съ бавенъ ходъ „Родина“ приближаваше кея и на малко разстояние отъ него, къмъ 10 часа за пръвъ пѣтъ спусна котва въ Варненското пристанище.

Следъ прилепването до кея и заставане на вързала, голѣма частъ отъ посрѣщачитѣ начело съ официалнитѣ лица влѣзоха въ кораба и разведжани отъ капитана и помощницитѣ му разгледаха „Родина“.

Голѣмата чистота, образцовия редъ и желѣзната дисциплина на обслугата направиха силно впечатление на гоститѣ. На капитански ямостъ е поставена плоча съ образа на лѣвъ, символъ на народната ни мощъ.

На гоститѣ бѣ сервирана закуска презъ време на която се държахъ наздрависи.

Председателя на дружеството г. Св. Грековъ, отъ името на управителния съветъ произнесе кратки слова, като изтъкна непрестания възходъ на българското морехождение, въпрѣки силнитѣ противодѣйствиия на нѣкои срѣди. Той вдигна наздра-

вица за първия български морякъ Н. В. Царя.

Епископъ Андрей благослови дѣлото на българския търговски флотъ, а кмета г. Мустаковъ изрази радостта, която изпита варненското гражданство при посрѣщането на най-голѣмия български търговски корабъ и пи наздрависи за родното корабоплаване и неговитѣ неуморни труженици.

Председателя на Т. И. Камара г. Б. Абаджиевъ истъкна заслугитѣ на скромнитѣ, но енергични дейци за създаването на българския търговски флотъ, които работятъ тихо и неуморно за засилване търговския флотъ.

РАЗВИТИЕ НА РЪЧНОТО КОРАБО- ПЛАВАНЕ ВЪ РУСИЯ.

Споредъ едно съобщение отъ Москва, гигантскитѣ планове, цѣлящи развитието на рѣчното корабоплаване въ Русия сж били подобрени напоследъкъ отъ Съветското правителство.

Окончателното завършване на тия грандиозни планове ще бжде приключено следъ осемъ години. Съ това съветската столица ще бжде свързана чрезъ водни пѣтища съ Ленинградъ и Балтийско море, а съ северното Бѣло море, посрѣдствомъ канала Ленинградъ—Сорока. Чрезъ другъ каналъ, чийто работи сж доста напреднали, Москва ще бжде свързана съ р. Волга.

Изработенъ е сжщо планъ за канала между рѣкитѣ Волга и Донъ, следъ прокопаването на който съветската столица ще бжде свързана и съ Черно море. За прокарането на тоя каналъ ще трѣбва да се изхвърлятъ около 300 милиона кубически метра прѣстъ. Той ще има сжщото устройство на съществуващитѣ канали, обаче дълбочината му ще бжде по-голѣма.

Тия канали, които ще предизвикатъ усилено рѣчно плаване по вътрешнитѣ водни пѣтища на необятната руска земя, ще спомогнатъ много за лесниятъ обмѣнъ на произведенията отъ севернитѣ области, богати съ каменни въглища, съ южнитѣ провинции имащи обиленъ дървенъ материалъ.

Паскалевъ.



УКРЕПЯВАНЕ НА ГРЪЦКИТЪ ОСТРОВИ.

По поводъ, укрепяване гръцкитѣ острови въ Бѣло море, Мустафа Кемалъ Паша, въ изявленията си предъ в. „Трибуна“ подчертава твърдото си решение за укрепяване и на Дарданелитѣ.—„Турция, казва той, трѣбва да бжде въ състояние да попрѣчи на каквито и да било случайни нарушители на мира, които биха пожелали преминаването на проливитѣ и предприематъ военни действия спрѣмо нѣкой държава“.

При все това, турското обществено мнение, напоследъкъ се е развълнувало твърде много отъ намѣрението на гръцкото правителство да укрепи и засили островитѣ си въ Егейско море; Ето защо, между турскитѣ и гръцки вестници се води една бурна полемика, която, както изглежда, не ще загасне скоро. Отъ турска страна се забѣлява силно съмнение въ гръцкото изложение, споредъ което се изнася, че укрепяването на островитѣ има само чисто отбранителни цѣли. Напротивъ, въ Турция мислятъ, че това укрепяване би се използвало много добре въ случай нападение на Протоцитѣ. Тѣзи острови, отлично могатъ да послужатъ и като военно-операционни бази, най-вече Хиосъ и Мителинъ, намиращи се съвсемъ близо до мало-азиатското крайбрѣжие. Направата на една самолетна база въ вътрешността на сжщитѣ острови, би могла да служи изключително за нападателни действия. Единствено, укрепяването на островитѣ: Критъ, Корфу, Кефалония, Сантеринъ, Заитъ и Цикладскитѣ острови, може да се смѣтне като безопасно за Турция.

Отъ гръцка страна се напомня, че турцитѣ забравятъ възможността, тѣзи острови да бждатъ първи обектъ за завзимане при едно нападение на протоцитѣ. Турция трѣбва да признае, пишатъ гръцкитѣ вестници, че противника, който ще насили Пролититѣ, трѣбва да потърси най-напредъ една здрава опора за подготовка своето нападение, а такова може да се намѣри само въ тия острови. Следователно, Гърция, която съгласно задълженията на гръцко-турското приятелство първа ще бжде принудена да отблъсне едно подобно нападение, ще трѣбва да се укрепи, разбира се, че ще това бжде само отъ общата полза.

Паскалевъ.

СВЕДЕНИЯ ЗА ЧУЖДИТЪ ФЛОТИ.

Англия.

—Положени сж въ постройка кръстосвача „Birmingham“, 9000 тоненъ и самолетоносача „Ark Royal“.

Спуснатъ е на вода кръстосвача „Penelope“, 5,200 тоненъ.

—На 3 септември 1935 година е влѣзалъ въ строя кръстосвача „Galatea“, имащъ водоизмѣстване 5,200 тона, който по настоящемъ служи за флагмански корабъ на командующия флотилиитъ изтрѣбители въ Срѣдиземно море.

—На 24 септември е влѣзалъ въ строя 7,000 тонния кръстосвачъ „Sydney“, предназначень за морскитъ сили на Австралия, а на 18 октомври-кръстосвача „Apollo“, 7,000 тоненъ, който презъ януари н. г. ще влезе въ състава на 8-а кръстосвачна ескадра.

—Предстоящо е откриването на въздушна линия Санъ Франциско—Нова Зеландия. Въздушния път, който ще минава презъ Хонолулу-Мидвайскитъ острови—Гвиана—Филипинскитъ острови, има дължина 6,000 мили и ще се изминава за 40 летателни часа въ продължение на 3 дена.

—Започната е постройката на спомагателния корабъ „Dilwara“, предназначенъ за пренасянето изключително на войсковы части. Кораба ще има водоизмѣстване 10,700 бр. т. и ще бѣде съоръженъ за пренасянето на 100 пжтника първа класа, 95 втора, 164 трета и 1,150 души войници.

Добиване горивно масло отъ каменни въглища.

Въ гр. Биггхамъ, Англия е построена фабрика за добиване нафтъ отъ каменитъ въглища.

До края на 1935 год. фабриката е добила 40,000 тона. Предполага се годишно да се произвеждатъ до 150,000 тона горивно масло. Отъ 4 тона въглища се получава 1 тонъ масло.

Америка.

Започната е постройката на голѣмъ плаващъ докъ имащъ следнитъ размѣри:

дължина 309·8 метра;

ширина 50·3 метра;

газене 13·7 метра;

Височина до горната палуба—22·9 метра;

Обща тежестъ съ пристройкитъ 37,000 тона.

Товаропдемность 50,000 тона.

Съ действието на два дизелмотора ще се получава необходимата електрическа енергия за привеждане въ движение различнитъ доковы машини.

Дока има съоръжения и необходимитъ помѣщения за живѣне на обслужата, а така сжщо корабое-

дачни прибори и работилници.

—По настоящемъ Америка притежава 6 малки въздушни кораба и гиганта „Лосъ Анджелосъ“

Дадени сж за постройка на фирмата Бринкманъ нови 10 малки въздушни кораба, които ще иматъ дължина 100 метра, ще притежаватъ 3 мотори и ще могатъ да пренасятъ 10 пжтника.

Презъ месецъ ноември м. г. сж били свикани на двунедѣлна служба по корабитъ часть отъ запаснитъ моряци.

Произведени били десантни обучения въ които взели участие и частитъ отъ 5-й морски пехотенъ полкъ въ Квантико и тия отъ запасния полкъ морска пехота отъ Нью-Йоркъ. При стоварване на десанта взели участие и голѣмъ брой частни моторни лодки.

—Произведена била стрелба отъ двѣтъ 406 м.м. брѣгови орджия на форта Тилденъ при Нью-Йоркъ.

Дадени биле 9 истрела по плаваща цель на разстояние 24,500 метра. Въ цельта попаднали 3 гранати.

Първото престрелване на тия орджия било извършено презъ 1924 г.

—По настоящемъ въ американскитъ корабостроителници се намиратъ въ постройка следнитъ 91 бойни кораба съ общо водоизмѣстване 288,192 тона:

3 самолетоносачи . . . 54,500 тона

3 бронирани кръст. . . 30,000 тона

8 леки кръстосвачи . . 80,000 тона

53 изтрѣбители 84,000 тона

15 подводника 20,130 тона

2 канонерки 4,000 тона

7 брѣгови кръстосвача за охрана на брѣга 15,512 тона.

—Строителния планъ 1936/1937 г. предвижда постройката на 6 подводника съ по 1,400 тона и 12 изтрѣбителя по 1500 тона. Освенъ тѣхъ въ началото на януари 1937 год. ще бѣде заложенъ въ постройка и единъ линейенъ корабъ съ водоизмѣстване 35,000 тона.

Константирана е необходимостта отъ нови спомагателни кораби за американския флотъ. Началника на адмиралния щабъ, адмиралъ Станлей, въ своя докладъ изтъква, че при всѣка нова морска маневра все повече се чувства липсата на нови и бързоходни спомагателни кораби: наливни за течено гориво; кораби—матки за изтрѣбители и подводници; кораби—работилници; превозни (транспортни) кораби; а така сжщо миночистачни и болнични кораби. —Строителния планъ 1936/1937 год. предвижда постройката на 5 спомагателни кораби и нови 10 кръстосвача за брѣгова отбрана отъ типа на „Atalanta“ съ водоизмѣстване 334 тона.

Италия.

—На 13 октомври е спуснатъ на вода подводника „Енрико Таццолі“, последния отъ построенитъ 9 подводни кръстосвача имащи водоизмѣстване 1,350/2,000 тона.

Подводника е въоръженъ съ 2—120 мм. орджия и 8 торпедни трѣби, и ще развива скоростъ подъ водата 8·7 мили а въ надводно състояние—17 мили. Отъ останалитъ подводни кръстосвачи сжщия типъ, 5 се намиратъ въ строя; предстоящо е влизането на други два, а единъ извършва пробнитъ си плавания.

Съотношението на италианскитъ и британскитъ морски сили въ Срѣдиземно и Червено морета е следното:

	ИТАЛИЯ		АНГЛИЯ	
	Чис	Тона	Чис	Тона
Срѣдиземно море. Суецкия каналъ и зал. при Акаба				
Линейни кораби	2	43000	7	225000
Самолетоносачи	1	5000	2	45000
Брон. кръстосвачи	7	70000	7	70000
Леки кръстосвачи	9	49000	11	66000
Изтрѣбители и водачи на флотилии	85	88000	54	70200
Подводници	64	43000	14	14200
	168	298000	95	491100
Червено море залива Адень и Итал. Сомалия				
Брон. кръстосвачи	—	—	1	10000
Леки кръстосвачи	3	9300	2	11700
Изтрѣбители	5	5300	9	12400
Подводници	8	6400	2	1600
	16	21000	14	35700

Забележка: За Италия не сж отбелязани 3 стари бронирани кръстосвачи съ водоизмѣстване 24,300 тона и 4 стари леки кръстосвачи съ общо водоизмѣстване 13100 тона. По отношение изтрѣбителитъ и подводницитъ, показани сж и старитъ—40 изтрѣбители и 19 подводника. Обаче не е известно дали всички се намиратъ въ строя

Франция.

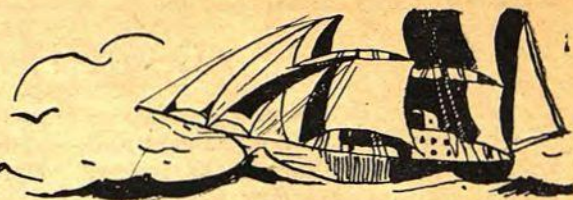
—Морската авиация на Франция притежава 346 самолета разпредѣлени на три групи:

1. Корабна група отъ 100 самолета разпредѣлени: 40 на носача „Bearn“, 26 на „Commandant Tiste“ и 34 намиращи се на 7 тежки, 7 леки, 1 линейенъ и 1 подеоденъ кръстосвачи, и на 7 канонерки.

2. Самостоятелна група отъ 84 самолета отъ които, 48 ловджийски, 36 бомбо (торпедо) хвъргачни.

3. Брѣгова група отъ 162 самолета: 42 за далечно разузнаване, 48 за наблюдение, 48 бомбохвъргачни, и 24 торпедохвъргачни.

МОРСКА ЛИТЕРАТУРА



КЪМЪ НОРВЕЖКИТЪ ФИОРДИ.

Току що бѣхме си легнали. Лежейки въ люлките си, ние напрѣгахме кадетскитѣ си мозѣци, мжчейки се да отгатнемъ какво става около насъ и какво ни предстои. Тревожния звѣнъ тури край на всички спорове. За петъ минути ние бѣхме облѣчени, люлките скжтани и подредени, а кадетитѣ построени за прегледъ на горната палуба.

По разписание азъ бѣхъ въ обслугата на артилерийската кула „С“, въоръжена съ две 30.5 см. орджия. Следъ кжсия прегледъ, бързо се отзовахъ на бойния си постъ.

Корабътъ бѣше вдигналъ котва и главнитѣ машини вече работѣха. Прѣзъ амбразуригѣ на кулата виждахъ ясно свѣтешитѣ вежи отъ дѣсно и лѣво, очертаващи тѣсния плавателенъ пѣтъ на „Яде“. Скоро тѣ се изгубиха и по клатенето на кораба се разбра, че се намираме вече вѣнъ, въ открито море. Отпредъ се виждаше е д в а м ъ забележимо слабата морава свѣтлина отъ кърмовия огънь на предния корабъ, а задъ насъ се губѣше тѣмния силуетъ на другъ гигантъ отъ нашия видъ. Наскоро, обаче, гжста мѣгла ни обви въ своя непрогледенъ плащъ и ние останахме, като че ли, сами и загубени въ тѣмната и мѣглива нощъ.

Така пжтувахме цѣлата нощъ. На сутриньта, когато Хелголандъ отдавна бѣше изчезналъ задъ хоризонта, а мѣглата бѣ почнала да се разкжсва, предъ насъ се откри една, наистина, величествена картина: отъ хоризонтъ до хоризонтъ се протакаше една безкрайна върволица отъ бойни кораби; продължителното пжтуване въ мѣглата не бѣ успѣло да разкжса походния редъ на втѣгнатия нѣмски флотъ. корабоводачното счисление и здравия морски усѣтъ на германеца стоѣха на завидна висота!

Последваха нѣколко кжси сигнали и походния редъ бързо, още повече се втѣгна. На челото на колоната ясно се различаваха силуетитѣ на линейнитѣ кръстосвачи, които, както и при Скагеракъ, водѣха останалитѣ кораби. Въ дѣсно и лѣво на челнитѣ кораби жарѣха бързитѣ леки кръстосвачи. Центъра се образуваше отъ линейнитѣ кораби, кото на двата тѣхни фланга вървѣше по една отъ най-силнитѣ ескадри. Отъ дветѣ страни на цѣлия походенъ редъ, по на нѣколко стотинъ метра отъ главната върволична

колона, нервно порѣха вълнитѣ многобройнитѣ изтрѣбители и торпедоносци—всички прикритие на голѣмитѣ кораби срещу действащитѣ отъ засада неприятелски подводници. Беднитѣ торпедни кораби, какъ силно се люлѣха! Въ въздуха се чуваше понѣкога брѣмчението на моторъ, а наскоро следъ това се появяваше малкия сулиетъ на бързъ водосамолетъ, изчезващъ напредъ въ хоризонта. По всичко личеше, че ржководителя на операцията бѣ взелъ всички мѣрки за разузнаване и охрана.

Пжтуванато въ гози строй продължи презъ цѣлия день. Кжде и за какво отивахме—това никой отъ насъ все още незнаѣше, о б а ч е едно бѣше положително: курса ни водѣше непрекъснато на северъ!

Привечеръ, едно странно явление ни обърна вниманието. При една малка еволюция (корабно учение по заемане различни строеве) забелезахме съ очудване, че по стенитѣ на заднитѣ димни трѣби на всички кораби виснаха седалките на десетки моряци, които въ кжсо време обагриха заднитѣ сиви кумини въ червени. Не следъ много, подаде се и общъ сборъ. Старшия офицеръ събщи отъ името на командира, че флота се намира въ движение да залови голѣмъ керванъ отъ около 60 английски търговски кораби, охраняванъ отъ десетки британски бойни такива, който кер-

ванъ е трѣбвало да напусне норвежкитѣ брѣгове на пжтъ за Великобритания. Събщи се сжщо, че се намираме въ навечерието на вѣроятенъ бой съ противника и че се очакватъ за презъ нощъта торпедни атаки. Зоповѣда се да облѣчеме най-новото си парадно облѣкло и да бждемъ готови за нощенъ бой!

Като електрически токъ протече по жилитѣ ни огнена струя отъ луда радостъ на опияняващъ патриотизъмъ, на фанатична екзалтация, че най-подиръ, следъ дълго очакване, ще ни се отдаде възможность, да премѣриме наново силитѣ съ могщия противникъ. Идеше ни да литнемъ къмъ очаквания неприятелъ, и съ бѣсно остървение да се вчепкаме въ лютъ бой и изтрѣгнемъ славна побѣда...

Цѣла нощъ прекарахме безъ сънъ по бойнитѣ си постове. Напразно стотици очи се взираха да проникнатъ въ мрака и откриятъ желанния врагъ. Залудо десетки стоманени чудовища се спотайваха задъ дебели брони съ устремени гърла къмъ хоризонта, готови всѣки моментъ да забѣлватъ огънь и жупелъ, чакайки любимата имъ команда „Огънь!“. Нищо, абслютно нищо не се случи и не наруши спокойствието на тихата северна нощъ.

Така и осъмнахме. Слънцето нѣкъкъ си гузно изгрѣ задъ... норвежки брѣгове. Колкото по-вече се



Априль 1918 г. — Носовата вѣлна на нѣмски линейенъ корабъ.

вдигаше нагоре, толкозъ по-ясно се разпознаваше високия норвежки брѣгъ. Противника, обаче нигде го нѣмаше!

Бѣхме всички отчаяни и проклинахме лошия си шанс. Отъ устата на мнозина кадети се отправиха по адресъ на врага цѣлти епитети. Всички се тюкхаха и съжالياха, че желѣзния кръстъ все още е далечъ да кацне върху петлицата на тѣхния мундиръ . . .

Едно, обаче, бѣше ясно за всички. Уверихме се и ние, че неприятелския шпионажъ стои, наистина, на завидна висота и че английската разузнавателна служба навреме е предупредила своите кораби да си стоятъ въ норвежките пристанища и да чакатъ по-спокойни дни, защото вънъ ги дебне нѣмската мечка.

По това време, обаче, се случи едно интересно и сжбносно събитие, което реши окончателно развоя на цѣлата тази грандиозна операция. На линейния кръстосвачъ „Молтке“ (събратъ на Гьобенъ, а сега Сулганъ Явузъ Селимъ), вследствие загубване на единъ отъ корабните винтове произлѣзе голѣма злополука.

Турбината, движаща този винтъ, като ненатоварена, отведнѣжъ развива голѣмо число обръщения, така че центробѣжната сила на масивното турбинно колело, въ рху което сж прикрепени турбинните лопадки, надѣлява издрѣжливостта на метала и колелото се раздробява на едри кжсове, които съ грамадна сила полетяватъ въ страни, разкжсватъ последователно всички прегради, достигатъ и пробиватъ корабната стена. Отъ получената пробойна, нахлува вода и бързо напъл-

ва машинното помѣщение. Но злополуката имала за последствие изваждането отъ строя и на още единъ винтъ, защото изработената пара отъ едната турбина е постъпвала като прѣсна пара въ втората т. е. дветѣ турбини действували задружно. И така, корабътъ останалъ само съ два винта на едина си борть, съвършенно недостатѣчни за движението и подържане пълната му боеспособностъ, особено при създалата се неблагоприятна обстановка, и отдалечение съ стотици мили отъ най-близката база и подъ неизбѣжната угроза всѣки моментъ да се яви на хоризонта най-могщия морски противникъ.

Сигурно не ще да е било лесно на нѣмския флотоводецъ-ръководителя на цѣлата операция да вземе подходящо решение при вида на красивия напетъ „Молтке“ внезапно станалъ инвалидъ. Ако „Молтке“ се оставше самъ, съ собственъ ходъ да се върне въ базата си, какво би станало съ него, въ случай, че срещнѣше противника срѣдъ морето?—Сигурна гибелъ! Да се върне, пъкъ, съ цѣлия си флотъ и да служи като мощно прикритие на претърпелия злополука корабъ, това значеше да се компроментира цѣлата операция и то точно въ момента, когато бѣхме предъ вратата на неприятелското убежище. . . . Наистина, трудна задача за разрешаване! Здравиятъ нѣмски усетъ, обаче, е най-сетне наддѣлялъ, защото непосредствено следъ снемането на единъ кжсъ пѣстроцвѣтенъ сигналъ, стрѣйната корабна върволична колона почна да се огъва, водата задъ кърмилата се запѣни, всѣки корабъ за себе си направи по единъ красивъ поврътъ на 180 градуса и цѣ-

лиятъ флотъ легна на обратенъ курсъ.

Въ лѣво отъ насъ „Молтке“ бѣ успѣлъ да подаде огромно и дебело стоманено влѣкало на единъ по-старъ неговъ събратъ, линейния корабъ „Остфрисландъ“. И двата бронирани великани плавно поеха, сжщо, въ обратенъ курсъ, прикривани отъ цѣлия нѣмски флотъ.

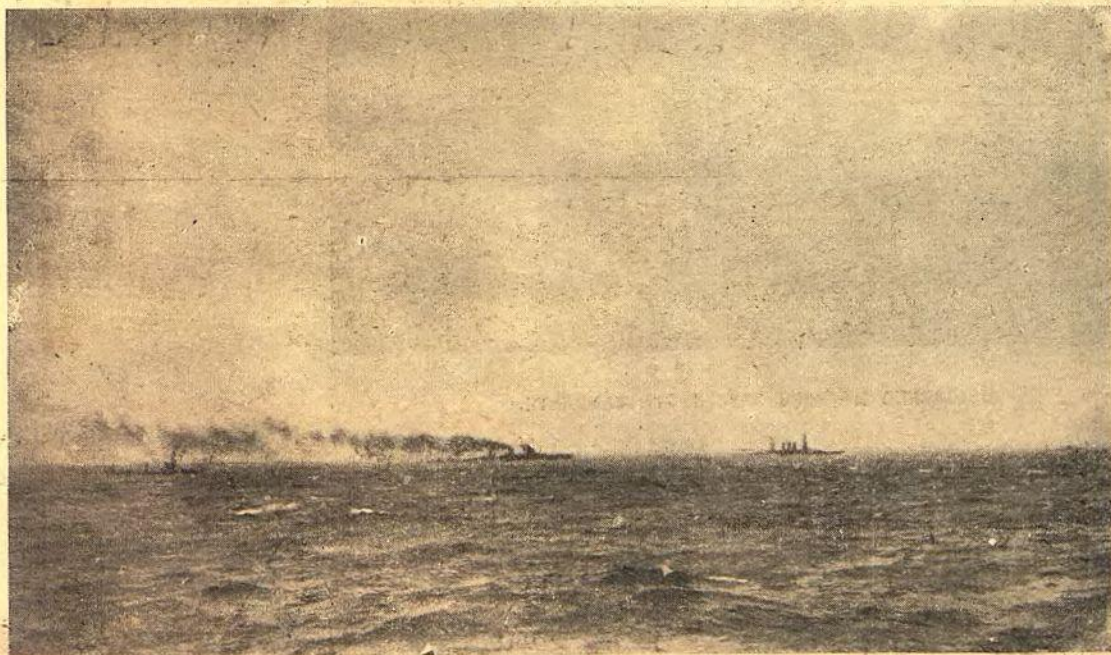
Така, съ единъ инвалидъ въ строя, се движехме непрекъснато на югъ, къмъ Хелголандъ. Една евентуална среща съ английския „Гросъ“ този пътъ, не бѣ никакъ желателна. За щастие, нито едно пушечко не наруши еднообразието на чистия хоризонтъ и походниятъ редъ на нѣмския флотъ замръкна за трети пътъ въ необичайно тихите води на Северното море.

Късно на другия денъ Хелголандъ се откри точно по курса. Една облекчителна въздишка се изтрѣгна отъ гърдите на всички. Всѣкога, щомъ достигнѣхме този островъ, смѣтахме, че сме съ единъ кракъ вече на брѣга. Бедниятъ „Молтке“, обаче, е трѣбвало да изпита още едно прежежие. Хелголандъ е билъ оставенъ вече задъ траверса, когато, внезапно, една следа отъ торпедо свѣткавично се е приближила къмъ влачения „Молтке“, безъ той да е билъ въ състояние да направи нѣщо за избѣгване удара. Последвалъ глухъ подводенъ взривъ и . . . повторно ранениятъ „Молтке“ глътналъ още морска вода, за да не забрави вкуса й . . . Нѣколко часа слѣдъ това, корабътъ спокойно си изтѣгаше снагата въ удобния плаващъ докъ на базата Вилхелмсхафенъ. Наистина, великолепно е била конструкцията на нѣмския боенъ корабъ. Застанахме на

котва съ външния рейдъ на крепостта. Грамадни шлепове пълни съ вжглища плъзнаха къмъ своите стари приятели и се прилепиха като дойки до бортовете имъ. Закипя, наново усилената работа — ношно товарене на вжглища. Още не бѣхме наполовина напълнили вжглищните ями, когато съобщиха, че английския кърванъ излѣзълъ въ открито море на пътъ за Англия.

Жалко, съ тежка въздишка се изтрѣгна отъ гърдите на работещите усилено кадети

Зашевъ.



Априль 1918 г. — Линейния корабъ „Остфрисландъ“ влачи претърпелия злополука линейенъ кръстосвачъ „Молтке“.

Народитѣ, които нѣматъ кораби и мореплаване, сж слуги
на морскитѣ народи.



Поставяне мъглива завеса отъ самолети.

Морето и Дунава сж вратитѣ на нашето Отечество.