

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЕ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

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

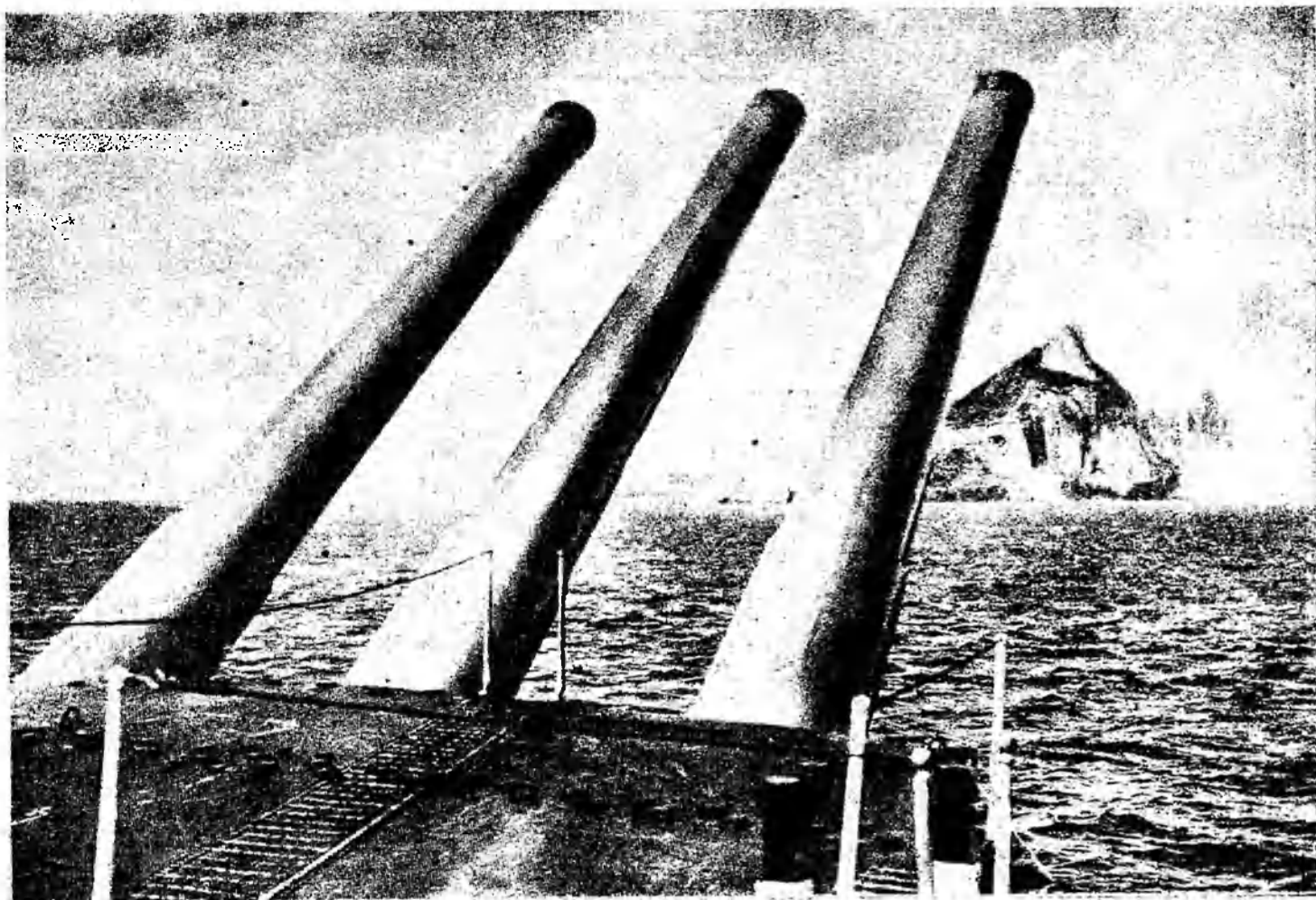
ДВУСЕМИЧНИКЪ ЗА МОРЕКА ПРОСВЕТА И ОБНОВА
ДЪЖКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Година V.

Варна, 1 септември 19-9 год.

Брой 120.

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



Гибралтаръ подъ защитата на английския флотъ

КОЛОНА ЗА ЧЕТЦИТЪ

Съвременният военни кораби

(Артилерийски сили)

Въ военния флотъ на една държава влизатъ всичкитъ бойни и спомогателни кораби, морскитъ и брѣгови крепостни съединения и морската авиация. Ние тукъ ще разгледаме само бойнитъ кораби—основата на единъ воененъ флотъ—сжщността на една морска отбрана.

Първи бойни кораби сж имали пиратитъ. Следъ това организирани-тѣ държавни власти строятъ гребни кораби, а по-после вѣтроходни, за преследване пиратитъ, за прекъсване морскитъ съобщения на противниците си и за морски бой. Паракходътъ, като боенъ корабъ, най-напредъ се явява въ кримската война (1853—1855), бързо се развива и усъвършенствува, за да представя днесъ чудото на строителната и военна техника. Отъ друга страна сжщността на морската война и бойналожиха появата и развоа на разнитъ типове бойни кораби, отъ които днесъ имаме следнитъ видове:

Линейен корабъ (броненосци) дреднаутъ, свръхдреднаутъ) 34—40,000 тона, дългъ отъ 190—200 метра, широкъ до 30 м., скоростъ 23—25 мили; главно оржжие артилерия: 9—12 орждия 40 см., 12—20 орждия отъ срѣденъ калибъръ 15—40 противовърчилни орждия и картечници; минното му въоръжение се състои отъ 4—6 торпедни тржби, установени неподвижно въ подводната частъ и насочени къмъ стени-тѣ, калибърътъ на които достига до 62 см.. Всѣки линейен корабъ носи отъ 2—4 хвърчила, които изхвъркватъ отъ специални хвърчипострелни мостове (катапулти), снабдени сж съ апарати за поставяне изкуствена мъгла и специални минобрани. Бронята на линейния корабъ достига до 40'5 см.; най-дебелата е по командирекитъ кули, главната артилерия и водолинната; противъ аеропланнитъ бомби сж устро-

ени по 2—3 брониани палуби. Надъ горната палуба, се поставя специална мрежа, върху която избухватъ аеропланнитъ бомби, безъ да достигнатъ орждията и жизненитъ части. Противъ минитъ и торпедата въ подводната частъ сж устроени специални кухни или изпълнени съ еластична материя удебеления; днесъ единъ линейен корабъ може да плава свободно и води бой, следъ като е получилъ 3 торпедни или минни удара. Машинитъ му сж около 50,000 к. сили, има 18—25 котли, които горятъ, въ повечето случаи, нефтъ или нефтъ и вжглища. Районътъ на действието достига до 20,000 мили, обслугата на такъвъ корабъ, (офицери, подофицери и моряци) е 1300—1500 души.

Използва се за решителния бой срещу линейнитъ кораби на противника, а въ нѣкои случаи и срещу морскитъ крепости и по-леки бойни кораби.

Споредъ Вашингтонския договоръ отъ 1921 год. тѣхниятъ строежъ е забраненъ. Сега нови такива не се строятъ, но почти всички годни за бой линейни кораби сж превържени и модернизирани.

Линейен кръстосвачъ (брониранъ кръстосвачъ) има почти сжщия (малко по-малкъ) тонажъ, както и линейния корабъ. По калибъръ главната му артилерия е сжща, но по количество е по-малко. Скоростъ има много по-голяма, достигаща до 31 миля. Бронята е малко по-тънка, достига до 30'5 см. Противоминни удебеления сжщитъ.

Използва се въ боя съ линейнитъ кораби и за разузнаване.

Още въ време на войната строежътъ на такива кораби е престаналъ. Следъ войната сжщо не се строятъ. За сега сж останали само по 4 въ Англия и Япония. Най-голямъ и силенъ отъ тоя типъ е английскиятъ „Худъ“ 45,000 тона, дългъ 292 метра, широкъ 32 метра, съ скоростъ 31 миля и машина 157,000 конски сили; въоръженъ съ 8—38 см. орждия, 12—14 см. и много други по малки.

(Следва).

ПОЩА

Редакцията благодари за следнитъ получени дарения:

1. Иванъ Т. Митковъ, София 10 лв.
2. Михаилъ Хр. Алповъ, София 10 лв.
3. Теню Димовъ Ржженковъ Лѣсковецъ 10 лв.
4. Иванъ Илиевъ, с. Добрина, Провадийско . . . 10 лв.
5. Николай Мл. Велевъ, гр. Златица 10 лв.
6. Георги Фл. Бръзоевъ, с. Загражденъ, Никополско 10 лв.
7. Руси Дочевъ Миневъ, София 10 лв.
8. Никола М. Даскаловъ, Варна 10 лв.
9. Вълко Вѣлевъ 10 лв.
10. Симо Ив. Дермонски, Враца 10 лв.
11. Вилхелмъ Хр. Поповъ, с. Крамолинъ, Севлиево 10 лв.
12. Прокопи Ив. Диневъ, В. Търново 10 лв.
13. Драгия Николовъ, Варна 10 лв.
14. Рада Н. Черзилова, с. Солища, Девинско . . . 10 лв.
15. Димитъръ Георгиевъ, София 10 лв.
16. Найдень Ив. Петковъ, София 10 лв.

(Следва).

— Въ отговоръ на запитванията съобщаваме, волнитъ 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 ученицитъ, които изявяватъ желание да получаватъ „Морски прегледъ“ да съобщаватъ домашнитъ си адреси, а не тия до гимназиитъ, до гдето вестника не ще бжде изпращанъ.

— По липса на мѣсто въ колоната „Пошта“ редакцията нѣма възможностъ да напечата своевременно имената на всички дарители.

МОРСКИ ЧАСЪ ПО РАДИОТО

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

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

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

„Вдигане на знамената“. Участвува и флотската музика.

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

Ш И П К А

Следъ една мрачна епоха, когато българинътъ е билъ доведенъ до положение на обезличаване, идва свѣтлия лжчъ на възраждането. Жаждата за повече права, стремежътъ къмъ силния блѣнъ за политическа свобода раздвижи народнитѣ маси, събуди националното съзнание. Ето защо при обявяването на освободителната война прѣснатата по разнитѣ краища емиграция бързо се групира въ стройни организационни единици и се тури въ разположение на руското командване. Този бѣше първиятъ случай гражданитѣ на третото българско царство организирано и доброволно да се турятъ въ услуга на общия интересъ. Това високо гражданско съзнание не е напуснало българския народъ и до днесъ.

Затекоха дни на победи и велики изпитания. Младото българско опълчение регистрира свѣтли дѣла.

На Шипка то тури началото на най-новата ни бойна слава. Съ устремъ на жадуващия за свобода робъ, съ възбуждалата кръвъ на Асе-

новци и гранитната воля на вѣковния българинъ, то записа нова свѣтла страница въ новата история на българското племе. Дълги и мжчителни дни и седмици, безъ хлѣбъ и вода, съ голи ржце и подъ паляшитѣ лжчи на августовското слънце, предтечитѣ наднешнитѣ борци за свобода децата на славнитѣ български воители, отби- ваха яростнитѣ атаки на многочисленъ противникъ.

И днесъ предъ величието на тѣхния подвигъ скланяме глави, за да прозремъ още по ясно духа, който презъ течение на вѣковетѣ се е предавалъ отъ баща на синъ. Отъ старопланинскитѣ усои до стенитѣ на Цариградъ и отъ китния Срѣдецъ до синитѣ води на Дурацо, отъ времето на Крума и до днесъ българскиятъ бранникъ е развѣвалъ победния трицвѣтъ за по-голъма свобода, за по-голъма човѣщина. Съ духа на изполинъ той марширува предъ вѣковетѣ, за да спре за мигъ на Шипка, само за да удиви свѣта и отново следъ това да литне

на югъ и западъ.

Това е най-голъмата гаранция, че България, велика и благоденствуваша, ще пребже на вѣки, тъй както е била и въ времето на Омортага и Калояна. Това е заветъ на дейцитѣ отъ Възраждането, такъвъ е и нашиятъ идеалъ.

Излѣзло непосредствено отъ недрата на здравия български народъ, младото българско опълчение носѣше въ своитѣ гърди неговитѣ идеали за сносенъ животъ и културни права. Тамъ, на Шипка, си дадоха среща децата на Шаръ, Пелагония и Солунъ, на Рила, Тракия и Тулча съ своя вѣковенъ поробителъ. Тамъ си смѣсиха кръвта синовитѣ на разхвърляното по Балканския полуостровъ българско племе, за да очертаятъ по единъ неоспоримъ начинъ неговитѣ етнически граници. Тѣзи граници, въ които българскиятъ народъ да може да се радва на пълни културни права, сж идеалъ и днесъ за наследницитѣ на борцитѣ отъ Шипка.

ВЕЛИКИ ФЛОТОВОДЦИ

Адмиралъ Битти

Историята на морските сражения ни учи, че морският бой трѣбва да се разбира преди всичко като битка между сражаващи се хора, т. е. като борба между две колективни воли, централизирани въ волята на командувачия. Командувачият флота, обаче, е недѣлимъ отъ своята срѣда, въ която той е израстналъ, въ която се е възпиталъ и съ която е неразривно свързанъ. Той не може да бѣде отдѣленъ, и даже великиятъ Нелсонъ, въпрѣки неговитѣ изключителни индивидуални качества, не бѣ изключение, и по всичко приличалъ на заобикалящитѣ го негови флагмани и капитани. Въ такава сжщо степенъ неотдѣлимъ отъ своята срѣда е билъ и другиятъ великъ флотоводецъ — адмиралъ Того; той сжщо не бѣ изключение и неговата личностъ на знаменитъ адмиралъ като че се разтваряше въ общия командующъ съставъ на японския флотъ презъ тази епоха, и даже времененъ понѣкога неговата слава се засѣняваше отъ личността на единъ отъ неговитѣ флагмани, адмиралъ Камимура, безъ който Того не би билъ победителъ при знаменитото сражение съ руската Портартурска ескадра, опитала се да се промъкне къмъ Владивостокъ. Поради всичко това въ перспективата на историята Того собствено е безличенъ, и може да говоримъ не за негова или за Нелсонова побѣда, и даже не за побѣда на японския или британския флотъ, а за побѣда на Япония надъ Русия и на Англия надъ Франция. Съ всичко това искаме да кажемъ, че когато се говори, за да се критикува единъ морски командувачъ, трѣбва да се критикува неговата срѣда. И тѣзи британски критики, които осѣдиха навремето адмиралъ Битти, като напримеръ, вице адмиралъ Реджинълъ Беконъ, осѣдихъ го жестоко въ своята книга „Югланския скандалъ“, е осѣдихъ преди всичко самия себе си.

Не може напримеръ да се осѣди Рождественски или Вилньовъ, безъ едновременно да се осѣди цѣлиятъ режимъ на дадената епоха. Тази връзка, която съществува между личността на командувачия и обществото, между неговитѣ действия презъ време на боя и външнитѣ влияния, които изхождатъ много отъ далеко, ние ги наблюдаваме и въ сраженията между британскитѣ и германскитѣ флоти презъ миналата война, като напримеръ въ боя при Догеръ Банкъ или въ знаменитото сражение при Скагеракъ, когато адмиралъ Битти заемалъ отговоренъ постъ като командувачъ ескадрата

отъ линейни кораби. Действията на адмирала въ тѣзи два боя дотолкова бѣха навремето възбудили общественното мнение въ Англия, че то се раздѣли на два лагера: на явни противници и почитатели на умрѣлия адмиралъ, виждащи въ него едва ли не възкръсналия Нелсонъ, и толкова голѣми негови противници, които се оскърбяваха отъ подобно сравнение.

Боятъ на 25. януари 1915 г. при Догеръ Банкъ се явява първата въ миналата война сериозна схватка между двата флота, състояла се между съвременнитѣ линейни кръстосвачи — дреднаути. Главнитѣ участници въ него бѣха: отъ английска страна: „Лайонъ“ (съ флага на вице адмиралъ Битти), „Тайгъръ“, „Принцеса Роялъ“, „Нова-Зеландия“ (подъ флага на контра адмиралъ Мора) и „Индомитабълъ“; отъ германска страна: „Зайдлецъ“ (съ флага на вице адмиралъ Хиперъ), „Дерфлингеръ“, „Мьолтке“ и „Блюхеръ“ (остарѣлъ корабъ), основното въоръжение на който бѣ 20 см. орждия. Така че противъ петъ извънредно силни британски кръстосвачи, въоръжени съ 35 и 30 см. д. орждия основна артилерия, действуваха три много по слаби германски линейни кръстосвачи, въоръжени съ двадесетъ и четири 30 см. и 27.5 см. орждия основна артилерия (Блюхеръ не може да се постави въ смѣтката, защото неговитѣ орждия не можеха да се състезаватъ съ британскитѣ). За да напомнимъ на читателя причината за възникване на сражението, ще приведемъ тайната заповѣдъ дадена отъ върховното германско командване на адмиралъ Хиперъ:

„Ваше превъзходителство на 23. януари съ настѣпването на тъмнината съвмѣстно съ I. и II. разузнавателни групи, I. и II. флотилия торпедоносци се отправете въ кръстосване къмъ Догеръ Банкъ, за да намѣрите и унищожите намиращитѣ се тамъ неприятелски стражеви кораби, и къмъ свечеряване на следния день се върнете въ Вилхелмсхафенъ. По пътя се въздържайте отъ оглеждане на търговскитѣ кораби и риболовнитѣ такива, за да не се отвлѣкатъ торпедоносцитѣ, и на обратния пътъ залавяйте и тѣхъ. Не се отдалечавайте повече отъ Догеръ Банкъ, за да не би по-силни съединения отъ противника да се вълѣкнатъ между васъ и Хелголандъ иви отрѣжатъ пътя на отстъпление“.

На разсъмване упоменатата германска ескадра, намираща се на пътя на своята целъ, се престрои, както обикновено въ дневенъ походенъ редъ, като изпрати въ разуз-

наване напредъ лекиѣ кръстосвачи и торпедоносцитѣ, а задъ тѣхъ останаха да се движатъ въ върволична колона самото ядро на чело съ „Зайдлецъ“, задъ него „Дерфлингеръ“, „Мьолтке“, и накрая „Блюхеръ“. Въ сжщиятъ моментъ невидимо за германцитѣ къмъ това мѣсто отъ брѣговетѣ на Англия се бѣ насочила кръстосвачната ескадра на адмиралъ Битти, имаша сжщо така предъ себе си една завеса отъ леки кръстосвачи и торпедоносци а въ прикритие I ескадра линейни кораби отъ типа „Кралъ Едуардъ VII“.

Съ първитѣ проблесъци на зората, докато още недостатъчно се бѣ разсъмвало, германскитѣ разузнавачи огкриха на западъ, юго-западъ голѣми облаци отъ димъ. Хиперъ веднага престои своята ескадра въ боенъ редъ. Едва бѣ завършено престоияването, когато малко къмъ северъ на успореденъ курсъ се откри колона отъ голѣми силуети и внушително число изрѣбители. Задъ тѣхъ се виждаше гъста маса отъ димъ. Естествено германскитѣ командующъ дойде до заключение че, задъ многочисленитѣ леки сили, вѣроятно се скрива нѣкакво мощно съединение отъ кораби. И понеже не разчита на бърза поддръжка отъ главнитѣ сили, които бѣха останали въ Вилхелмсхафенъ, Хиперъ обърна на обратенъ курсъ и се насочи съ пълненъ ходъ на югъ. На крайния корабъ „Блюхеръ“ бѣ заповѣдано съ огъня си да прогонва настигащитѣ ги изстребители. Тукъ трѣбва да споменемъ, че ескадрената скоростъ на англичанитѣ бѣше 26 мили, а тази на германцитѣ — 24.

Въ 7 часа и 30 м. отъ мостика на „Лайонъ“ забелязаха неприятелскитѣ кораби на разстояние 14 мили. Задъ чата на Битти бѣ да заеме веднага такава изходно положение, което би му дало възможностъ да прерѣже пътя на отстъпление на послабата германска ескадра отъ нейната база и да я унищожитъ, атакувайки я отъ подвѣтрената страна, за удобство на артилерийския огънь. Порали това Битти не легна веднага на курсъ за да настигне неприятелскитѣ кораби, а продължаваше да се движи на югъ, увеличавайки постоянно скоростта си.

Въ 8 часа 12 м. германцитѣ неочаквано и неизвестно защо описаха една координата, което сблекчи положението на нагонващитѣ кораби.

Въ 8 ч. 45 м. неприятелътъ бѣ виденъ отъ мостика на английскитѣ кораби въ видъ на отдѣленъ високъ стълбъ отъ димъ, обрисувалъ се ясно на високата частъ на хоризонта. Германската ескадра се дви-

жеше въ сгъстена колона охранявана отпреде си отъ лекитъ кръстосвачи, а въ дѣсно отъ торпедоносцитѣ.

Въ 8 ч. 52 м. разстоянието се намали до 10,000 м. Английскитѣ кораби се престоиха въ строй пелингъ, за да иматъ възможностъ да действуватъ съ всичкитѣ си орждия. Противникитѣ почти едновременно дадоха първитѣ провѣрочни залпове.

Германската ескадра съсрѣдоточи цѣлия свой огънь на „Лайонъ“.



Адмиралъ Битти

Въ 10 часа 14 минути — „Лайонъ“ получи такъвъ тежъкъ ударъ, че корабътъ спрѣ на мѣсто. Неприятелскитѣ снаряди падаха много точно по нѣколко наведнѣжъ.

10 ч. 41 м. — Адъ Погребътъ на носовата орждейна кула е въ огънь. Четири минути очакване. Взривъ и гибель. За щастие успѣха да залѣятъ погребъ. Скоростта намалѣ на 20 мили.

10 ч. 47 м. — „Лайонъ“ започна да изостава назадъ. Сигналъ отъ адмиралъ Битти: Сближете се съ противника съ максимална скоростъ, запазвайки целта въ пределитѣ на обстрела“.

10 ч. 49 м. — Два залпа попаднаха въ „Лайонъ“.

10 ч. 51 м. — Още два залпа.

10 ч. 52 м. — „Лайонъ“ излѣзе отъ строя: Наклони се на лѣвия бортъ и лѣвата му машина спрѣ: електрическото освѣтление угасна и радиото не можеше да действува.

10 ч. 53 м. — Зебелязаха морегледъ на подводникъ по дѣсниятъ бортъ. Заповѣдъ отъ адмиралъ Бит-

ти: „Обърнете се на лѣво на 90°“. Следва сигналъ: „Курсъ североизтокъ... атакувайте опашката на противника. „Лайонъ“ започна бързо да изостава. Останалитѣ кораби, продължавайки боя, се отдѣлятъ по новия курсъ въ твърде разбърканъ строй“.

Настъпва критическиятъ моментъ на боя. Тукъ, обаче, произлѣзе нѣщо съвършено неочаквано, непонятно и даже чудовищно. Четиритѣ много по силни английски кръстосвачи, почти не пострадали отъ боя, вмѣсто да продължаватъ преследването на противниквитѣ кораби, се нахвърлиха на загиващия „Блюхеръ“, което можеха да го довършатъ и торпедоносцитѣ. Смѣтката на Хиперъ, свързана съ изваждането на флагманския корабъ отъ строя се оправда напълно. „Лайонъ“, все още носейки флага на адмиралъ Битти, започна да изостава назадъ, а останалитѣ кръстосвачи се заеха съ работа която бѣше съвършено ненужна и която тѣхниятъ командващъ не бѣ имъ заповѣдалъ.

И какво произлезе отъ това? Защо се случи така че по силната ескадра изпусна по слабата и вмѣсто да я преследва до нейното унищожение, англичанитѣ се нахвърлили на вече беззащитния „Блюхеръ“, намиращъ се и безъ това къмъ своя край? — Ето какво се случи.

Въ 10 часа 50 м. отъ „Блюхеръ“ подадоха сигналъ че има повреда въ машината, и той започна да изостава. Това произлѣзе въ този моментъ когато „Лайонъ“, замотанъ въ димъ отъ пожаритѣ, съ голѣмъ наклонъ излезе отъ строя. Желаящъ да помогне на своя краенъ корабъ, Хиперъ хвърли въ атака всички свои торпедоносци, а самия той легна на контра курсъ, за да приеме при него боя. Попадалиятъ въ „Зайдлици“ залпъ извади отъ строя двѣтѣ кърмови артилерийски кули и предизвика силенъ пожаръ. Понеже този корабъ прие много вода, а главно запасътъ отъ снарядитѣ се привърши, германскитъ адмиралъ реши да използва увеличилото се благодарение на торпедната атака разстояние до противника и повърна на отдалечаване. Той отново легна на първия курсъ и излѣзе изъ обсѣга на неприятелския артилерийски огънь. „Блюхеръ“ остана самъ, предоставенъ само на своята съдба. Този корабъ, не представляващъ за англичанитѣ никаква ценостъ, се оказа найпострадалъ поради това, че на британската ескадра се получи съвършено недопустимо объркване. Въ 9 ч. 15 м. адмиралъ Битти повдигна сигналъ за разпределение на огъня между своитѣ кораби, но сигналътъ се оказа толкова неясенъ,

че командиритѣ го разбраха всѣки по своему. Произлѣзе разбъркване. Отъ него пострада най-много най-слабиятъ отъ германскитѣ кръстосвачи „Блюхеръ“, докато въ сщщото време флагманскитъ корабъ отъ германската ескадра „Мьолтке“ обстрелващъ „Лайонъ“ се оказа необеспокояванъ отъ никого и стреляше като на учение. Това обстоятелство повдигна много точноста на германската стрелба, което и доведе до излизането отъ строя на английския флагмански корабъ. Това предизвика ново разбъркване но вече въ друга посока.

Забелязалъ морегледа на подводникъ, което се оказа халюцинация, Битти повдигна сигналъ за завой, безъ да укаже причината за него, поради което целта се оказа неизвестна за останалитѣ. Но следъ това, когато той виде че неговия корабъ е окончателно изваденъ отъ строя, повдигна сигналъ да се измѣни курсътъ къмъ северо-изтокъ, като едновременно съ него повдига още и сигналъ да се атакува опашката на противника. Съчетанието на тѣзи два сигнала бѣше разбрано като императивно назначение да се атакува „Блюхеръ“ понеже това бѣ опашката на противника, намираща се по указаното направление, въ сигнала за измѣнение на курса. Битти искаше обаче да имъ каже не това, а да атакуватъ опашката на главните сили на противника. Ако тукъ младшиятъ флагманъ, адмиралъ Муръ, знаеше причината за завой и ако горнитѣ сигнали бѣха вдигнати правилно единъ следъ другъ, то грѣшката въ тѣхното тълкуване нѣмаше да стане, и германската ескадра щеше да бѣде унищожена. Въ дадената обстановка адмиралъ Битти трѣбваше да повдигне всичко единъ сигналъ „следующиятъ по старшинство да поеме командуването“. Тѣй като това Битти не направи, а съ своя силенъ темпераментъ искаше да подържъ лично ръководство на боя, даже и отъ голѣмо разстояние, той постави адмиралъ Мура въ крайно затруднено положение, като го лиши и отъ инициатива.

Муръ не се реши да наруши ясната и точна заповѣдъ на своя началникъ и цѣлата ескадра се нахвърли на „Блюхеръ“.

Когато Битти го виде той изпадна въ страшна яростъ, прехвърли се на единъ торпедоносецъ и започна да гони германската ескадра. Въ порива на екстаза командата на торпедоносеца се натрупа около адмирала, а единъ огняръ го потупа по гърба извиквайки му: „Браво, Давидъ, браво!... Но... бѣше вече късно... Това двойно забъркване на сигналитѣ спаси германската ескадра.

Мичманъ отъ флота

ПОДВОДНИ КРЪСТОСВАЧИ

Този типъ подводници се появи през последните 15 години. Първи започнаха тяхната постройка Съединените Щати, като въ 1925 год. пристъпиха към постройката на „Баракода“ — първият подводен кръстосвач въ свѣта. До това време много отъ приборитѣ за подводно плаване още не бѣха усъвършенствувани защото едва следъ свѣтовната война подводниците добиха право на съществуване. Но даже и въ своето зараждане подводника се оказа едно опасно и съзашметяващо успѣхъ орѣжие. За всички е паметна ролята, която изиграха презъ този периодъ германскитѣ подводници, които унищожиха цѣль единъ боенъ флотъ на Съглашението — 10 линейни кораба, 20 кръстосвача, 31 торпедоносци, 22 спомагателни кръстосвача, 3 канонерки, 6 мини заградители, 3 монитора, 10 подводници, 34 стражеви кораба, и 16 кораби — примки. Търговскитѣ кораби, които сж били потопени отъ тяхъ, възлизатъ на внушителната цифра 15,956,321 тона, а на неутралнитѣ държави — 2,770,163 тона; или всичко 18,732,484 тона търговски тонажъ. Никой не бѣ предвидилъ и не можеше да допусне, за този голѣмъ резултатъ, т.к. по това време подводниците бѣха още съвсемъ примитивни и не можеха да се сравнятъ по нищо съ своитѣ по стари колеги.

Висшия типъ въ съвременнитѣ подводници е съвременниятъ подводенъ кръстосвачъ или както го наричатъ въ нѣкои флоти „ескадренъ подводникъ“, благодарение на това, че е предназначенъ да участвува и въ боя на надводнитѣ

ескадри. За сега водоизмѣстването на такъвъ единъ подводенъ кръстосвачъ се ограничава до 3300 т., но има тенденция за неговото увеличение. Района на действие е 37,000 мили, а може да не се прибира въ базата си въ продължение на 3—4 месеца. Надводната му скоростъ достига до 20 мили въ часъ, а подводната — 10. Въорѣженъ е обикновено съ 6—14 торпедни апарати и 2—4 орѣдия 100—203 мм., като не сѣтаме противовъздушнитѣ. Нѣкои подводни кръстосвачи сж приспособени и за поставяне на минни заграждения, а за разширение района за наблюдение носятъ и по едно хвърчило, помѣстенъ въ специаленъ затварящъ се херметически хангаръ, построенъ на горната палуба. Пускането и прибирането на хвърчилото се извършва съ достатъчна бързина. Обслужата на единъ такъвъ подводенъ кръстосвачъ се състои отъ 60—100 човѣка, а въ нѣкои и до 150.

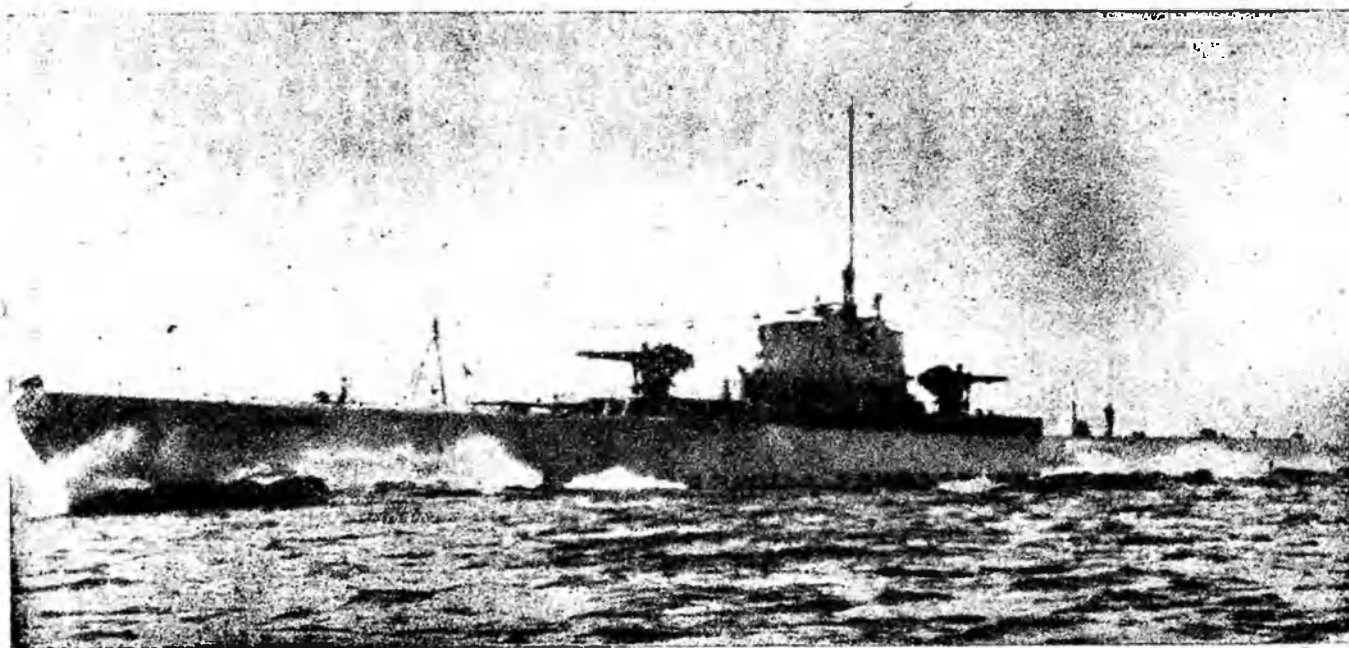
На първо мѣсто по число на подводнитѣ кръстосвачи стои Франция. Нейниятъ подводникъ „Сюркуфъ“ за сега е найголѣмия въ свѣта. Въ подводно положение неговото водоизмѣстване се равнява на 4,368 т. Освенъ него Франция притежава още 30 подводни кръстосвачи, отъ типа на „Редутаблъ“ съ 2,112 тона подводно водоизмѣстване. Второ мѣсто заема Япония: 16 подводни кръстосвачи отъ типа на „J—1“ и „J—68“ (2,000—2,480 т. подводно водоизмѣстване). Следъ това идва Англия: 10 подводни кръстосвачи отъ типа на „Рейбоу“, „Окслей“ и „Темза“ (1,850—2,680 тона подводно водоизмѣстване). Но найголѣмиятъ нейнъ подводенъ кръсто-

свачъ е „X—1“ (2,824 тона), който обаче трѣбвало да бѣде скоро бракуванъ понеже билъ построенъ по нѣкакъвъ оригиналенъ пресекъ, съ своеобразна система за потапяне и изплаване, която се оказала опасна и малко пригодна. Четвърто мѣсто заематъ Съединените Щати: 6 подводни кръстосвача отъ типа „Нарвелъ“, „Делфинъ“ и „Баракода“ (2,215—4,083 т.). Следъ това идва Италия: 5 подводни кръстосвача, типъ „Ферамоска“ и „Балила“ (1,805 т.—2,000 т. подводенъ тонажъ). И накрая Германия: 2 подводни кръстосвача типъ „N—25“ (тонажа е неизвестенъ).

За полводнитѣ кръстосвачи на Съветска Русия нѣма никакви сведения, както впрочемъ нѣма никакви сведения и за строежа на подводниците въ Германия. Отъ всички изброени подводни кръстосвачи, хидроплани притежаватъ само нѣкои отъ английскитѣ, френскитѣ, японскитѣ и американскитѣ.

Назначението на подводнитѣ кръстосвачи е да действуватъ предъ противниковитѣ брѣгове, океанскитѣ комуникационни пѣтища, а въ време на бой между надводнитѣ кораби да съдействуватъ на своитѣ ескадри и авиация. Сжщността на такова взаимодействие се заключава въ нанасянето на противника разнообразни, а поради това и трудно отразими комбинирани удари. Несъмнено е, че подводнитѣ кръстосвачи иматъ голѣмо бѣдаще, и не е далеко този день, когато наредъ съ тяхъ на океанскитѣ простори ще се появи и подводниятъ дреднаутъ.

Паспалеевъ



Подводенъ кръстосвачъ.

СБЛЪСКВАНЕТО НА ХВЪРЧИЛОНОСАЧА „ГЛОРИЖСЪ“ СЪ КОРАБА „ФЛОРИДА“

През 1932 год., въ заседанието си от 12 до 18 юний, английският адмиралтейски съдъ въ Лондонъ е разгледалъ дѣлото заведено по случай сблъскването на френския товаро-пътнически параходъ „Флорида“ съ английския хвърчилоносачъ „Глорижсъ“, при което сж били убити 213 души и щетитъ на което сж били оценени на 400,000 англ. лири. Съдътъ е ималъ съставъ председателъ съдията Бейтсънъ и членове—съветници капитанъ С. Е. Хоманъ и капитанъ Оуенъ Джонсъ, представители на Тринити Хаусъ, а страни на дѣлото сж били: а) тжжители—1) Société Générale de Transports Maritimes, Soc. Anon., Marseilles, —собственици на парахода „Флорида“, 2) представители на товара, 3) представители—роднини на убитите пътници и обслуга, 4) пострадали пътници и обслуга и 5) ответникъ—капитанъ Чарлзъ Едуардъ Кенеди Първисъ, командиръ на хвърчилоносача „Глорижсъ“. Сблъскването между двата кораба е станало при следнитъ характерни обстоятелства:

—На 1 априлъ 1931 год. английският срѣдиземноморски флотъ съсрѣдоточенъ въ Гибралтаръ е трѣбвало да произведе редица морски маневри и упражнения, сжществената частъ на които била въздушната торпедна атака произведена отъ самолетитъ на „Глорижсъ“ върху линейнитъ кораби. За тази цель ескадрата, състояща се отъ четири линейни кораби, три кръстосвача и една флотилия отъ осемъ изтрѣбители, напуснала Гибралтаръ и се отправила на изтокъ въ Срѣдиземно море. На 11 ч. пр. обѣдъ, хвърчилоносачътъ „Глорижсъ“—дългъ 236 м., широкъ 25 м., водоизмѣстване 22 500 тона, снабденъ съ четири винта привеждани въ движение отъ парни турбини, развиващи 90,000 и. к. с., обслуга 1,200 души—подъ командата на капитанъ Кенеди-Първисъ, сжщо напусналъ Гибралтаръ и при скоростъ 22 въззела легналъ на курсъ истински С 78° И, придруженъ отъ два изтрѣбителя, които следвали въ строй върволица на разстояние 180 метра единъ отъ другъ. Времето било ясно, морето—спокойно, вѣтърътъ лекъ бризъ промѣнливъ по-сила съ посока ИСИ и течение отъ изтокъ съ скоростъ около 1 миля на часъ.

По това време, френския товаропътнически параходъ „Флорида“ дългъ 146 м., широкъ 18 м., бруто-тонажъ 9,140.89 р. т., водоизмѣщение около 12,000 тона снабденъ съ два винта привеждани въ движение отъ парни турбини и мощ-

ностъ 6,500 и. к. с., обслуга 161 човекъ и имащъ на борда си 530 пътника и 2,479 тона товаръ—собственостъ на горното дружество, билъ на пътъ отъ Буеносъ Айресъ за Генуа и при курсъ истински С 75° И пжтувалъ съ скоростъ 15 мили на часъ. Докато ескадрата била заета въ произвеждане на различни маневри и еволюции „Флорида“ оставалъ на около 6 до 7 мили назадъ и налѣво отъ „Глорижсъ“ и това разстояние се запазвало почти постоянно. Къмъ 13 ч. 30 м. „Глорижсъ“ налетѣлъ на мелки и леки мъгли, които скоро се разпръснали и времето се опредѣлило пакъ ясно и хубаво, при засиленъ източень вѣтъръ съ около 4 м/с. Къмъ 14 ч. апаратътъ, който излетѣлъ отъ по-рано, за да направи проучаване на времето, се завърналъ и докладвалъ, че хоризонта е съвършено ясенъ и че на разстояние 50 мили на изтокъ нѣма никакви признаци за образуването на мъгла. При това донесение командирътъ на „Глорижсъ“ рзрешилъ излитане и къмъ 14 ч. 30 м. въ въздуха се вдигнали последователно единъ следъ другъ 10 бомбохвъргача, три леки самолети за произвеждането на фотографически снимки и 14 ловджийски апарата. Следъ съответнитъ проучавания, маневри, групировки и комбинации, бомбохвъргачитъ произвели съвършено успѣшно торпедната си атака върху централното ядро на ескадрата—линейнитъ кораби, които следъ това се оттеглили на западъ къмъ Гибралтаръ.

При това положение, къмъ 15 ч. 55 м., когато апаратитъ е трѣбвало вече да се върнатъ обратно и кацнатъ на „Глорижсъ“, единъ отъ лекитъ апарати се завърналъ и донесълъ, че на около 5 мили напредъ се е появила мъгла, която носена отъ вѣтъра се движела доста бързо на западъ и която скоро била забелязана и отъ „Глорижсъ“.

Крайното време, презъ което апаратитъ сж могли да се задържатъ въ въздуха, било за бомбохвъргачитъ—3¼ часа, за лекитъ апарати—3½ часа и за ловджийскитъ—2½ часа, което време, при умѣло летеене и рѣене, могло да бжде продължено съ още ¼ часъ. При появяването на мъглата, положението на апаратитъ въ въздуха, а наедно съ тѣхъ и на „Глорижсъ“, станало съвършено затруднено и, както е било изнесено и потвърдено въ съда, капитанъ Кенеди-Първисъ е билъ поставенъ въ едно отъ найкритическитъ положения, въ което единъ командиръ на воененъ корабъ може да бжде поставенъ. За него не

е оставалъ другъ изходъ освенъ изборътъ на една отъ слѣднитъ две перспективи—1) Да направи поворотъ и при пълна скоростъ да се насочи на западъ, като изпревари значително мъглата и после да прибере апаратитъ, или 2) да вземе колкото може отъ тѣхъ преди окончателното спущане на мъглата и после при максимална скоростъ, следъ като избѣга отъ нея, да спечели добъръ авансъ и прибере останалитъ апарати. Командирътъ на „Глорижсъ“ избралъ второто отъ тѣхъ и съ това напълно се съобразилъ съ правилата на английския воененъ флотъ за подобни случаи. Вѣтъра по това време, опредѣляйки се все повече на източень, достигналъ скоростъ деветъ мили на часъ и „Глорижсъ“ се насочилъ срещу него съ скоростъ 19 мили—за да получи относителна скоростъ върху летателната си палуба отъ 25 до 30 мили, при което апаратитъ сж могли успѣшно да кацатъ—и до 16 ч. 09 м. успѣва да вземе петъ отъ бомбовозитъ. Въ въздуха останали още 21 апаратъ съ 42 души екипажъ и хвърчилоносачътъ е трѣбвало да бърза за тѣхъ. Мъглата се била вече спуснала, всички кораби подавали редовно установенитъ сигнали и скоростта имъ била съответно намалена. На 16 ч. 12 м. „Глорижсъ“, бързайки да излѣзе отъ мъглата, започналъ поворотъ на дѣсно и когато се отклонилъ на около 30° получилъ съобщение, че скоростта на кръстосвачитъ, които били отъ дѣсно и назадъ, била намалена съ 9—10 мили. За да не наскочи на тѣхъ, на 16 ч. 15 м. капитанътъ на „Глорижсъ“ заповѣдалъ „лѣво на бордъ—105 оборота“, за 15 мили, а по-после—на 16 ч. 17 м.,—за да ускори поворота, увеличилъ оборотитъ на 195—за 18 мили. Разбира се, поради циркуляцията, корабътъ не се е движилъ съ повече отъ 10 мили. Къмъ 16 ч. 23 м. „Глорижсъ“ направилъ пълень поворотъ и се установилъ на 230°. Въ това време „Флорида“, който къмъ 16 ч. изгубилъ „Глорижсъ“ изъ погледа си, продължавалъ да пжтува съ курсъ Е 75° И т. е. курсовѣтъ на двата кораба се пресичали на 25° и ако тѣ продължавали да пжтуватъ безъ каквото и да е по-нататъшни измѣнения щѣли да се разминатъ съ дѣснитъ си бортове макаръ и на твърде близко разстояние.

Къмъ 16 ч. 26 м. „Глорижсъ“ и „Флорида“ били само на около половинъ миля единъ отъ другъ и въпрѣки шума на апаратитъ, които летѣли надъ тѣхъ, започнали да чуватъ взаимно сигналитъ си. Въ този мо-

ментъ командирътъ на „Флорида“ — капитанъ Раймондъ Бламкъ — заповѣдалъ „дѣсно на бордъ“ и далъ кжсъ звукъ съ сирената си „откланямъ курса на дѣсно“. Това действие на капитанъ Раймондъ е било крайно погрѣшно и несъобразно съ морскитѣ правила и явно втикнуло „Флорида“ къмъ опасностъ. Наблюдението и на двата кораба било усилено, пжтниците на „Флорида“ били по палубата или надвисени надъ перилата, и корабитѣ пжтували съ около 9—10 мили на часъ — скоростъ прекалено голѣма и съ нищо неоправдана за презъ време на мъглата. На 16 ч. 28 м. сигналитѣ се чули съвършено ясно и близо единъ до другъ.

Машинитѣ на двата кораба били спрѣни, а по-после сложени „пъленъ назадъ“ и по „3 кжси звука“ отлетѣли въ въздуха, когато къмъ 16 ч. и 29 м. корабитѣ ясно се очертали и наскочили изъ мъглата — „Флорида“ на около 25°—30° въ дѣсно и напредъ отъ носа на „Глорижсъ“. Следъ нѣколко мига, презъ които ужасъ обхваналъ всички, последвалъ силенъ трѣсъкъ и „Глорижсъ“, при жгълъ около 60°, се врѣзалъ съ вълнорѣза си въ лѣвия бордъ на „Флорида“ къмъ втория му хамбаръ. Поражението било страшно: наблюдателтъ на „Глорижсъ“, който билъ на носа, билъ моментално убитъ, корпусътъ на хвърчилоносача силно пострадалъ и много листове отъ обшивката му получили размѣства-

не чакъ до къмъ срѣдата на кораба; 22 души на „Флорида“ били сжщо така убити, стоката въ преднитѣ хамбари наводнена и повредена, борда силно разкжсаъ. Частъ отъ е к и п а ж а и всички пжтници на „Флорида“ били прехвърлени на „Глорижсъ“, а „Флорида“ билъ отвлѣченъ въ Малага. Самолетитѣ получили заповѣдь да се отправятъ сжщо за Малага, кждето седемнадесетъ отъ тѣхъ кацнали благополучно, а останалитѣ четири имали принудително спущане на вода, при което машинитѣ сж били разрушени, обаче, по една щастлива игра на сждбата, хората останали живи.

Следъ едно обстойно седемъ дневно разследване на дѣлото и снимане на множество точни показаниа — отъ които особено ценни сж били тѣзи на лейтенантъ Клифордъ, командиръ на ятоо бомбохвъргачи останали въ въздуха, сждията Бейтсънъ, при една крайно аргументирана и убедителна речъ, правейки пъленъ прегледъ и разборъ на всички обстоятелства, предшествовали момента на сблъскването, произнесълъ следната присжда:

„По моя преценка и двата кораба сж виновни, „Флорида“ повече отъ „Глорижсъ“, защото е измѣнилъ курса си и пресѣкалъ пжтя на „Глорижсъ“ по носа. Неговата вина е значително по-голѣма отъ тѣзи на „Глорижсъ“ и азъ опредѣлямъ: „Флори-

да“ — виновенъ въ $\frac{2}{3}$ и „Глорижсъ“ — виновенъ въ $\frac{1}{3}$. Ако „Флорида“ не бѣше измѣнила своя куръ, азъ не бихъ билъ въ състояние да кажа чия вина е по-голѣма; „Флорида“ е виновенъ: за голѣмата скоростъ въ време на мъгла, за неспиране на машинитѣ си при първото чуване на сигнала на другия корабъ и за измѣнение на курса си на дѣсно. Азъ мисля сжщо така — и такова е мнението на експертитѣ съветници — че не е било много моряшки отъ негова страна да приближава единъ хвърчилоносачъ съ апарати въ въздуха, а напротивъ трѣбвало е да му даде повече мѣсто и свобода на действия.

Корабътъ на Н. В. — „Глорижсъ“ — е виновенъ за голѣмата скоростъ въ време на мъгла и за неспиране машинитѣ си при чуването на първия сигналъ на „Флорида“. На основание горната присжда „Флорида“ обвиненъ въ две-трети е трѣбвало да заплати $\frac{2}{3}$ отъ щетитѣ на „Глорижсъ“ т.е. около 166,000 англ. лири, а „Глорижсъ“ — $\frac{1}{3}$ отъ тѣзи на „Флорида“ — 50,000 лири. Собственицитѣ на „Флорида“, недоволни отъ присждата на адмиралтейския сждъ, отнесли въпроса до Апелативния сждъ въ Лондонъ, който, разглеждайки дѣлото наново въ заседанията си отъ 6—13 декември 1932 г., не намѣрилъ достатъчно основания за измѣнение на присждата и потвърдилъ решението на Бейтсънъ.

С. Дичевъ

† ДЕНКО БОРИСОВЪ ДЕНЧЕВЪ

Възпитаникъ V година — Морско Н. В. Училище

(Вмѣсто надгробно слово)

Той дойде отъ просторнитѣ полета на хлѣбородната Добруджа, прокуденъ отъ робската неволя, но вѣренъ на свѣтли младенчески устреми, които му сочеха пжтя къмъ България и родното море.

Заветната му мечта да диша и живѣе подъ слънцето на свободни небеса, да крепне и напредва ведно съ млади българи и съ всепреданната хероична мощъ на Испериховъ и Добротичевъ потомъкъ да изпълни свещенъ дългъ къмъ Царъ и Родина, намѣри щастливо осъществяване подъ стрехата на Морското на Негово Величество уще. Тукъ будниятъ, любознателъ и

работливъ възпитаникъ Денко Борисовъ Денчевъ за кжсо време съ прилежание въ урситѣ и усърдно носене службата на Негово Величество зае достойно първенство между първенцитѣ на своя випускъ, бидейки своевременно удостоенъ съ поста „старшина“.

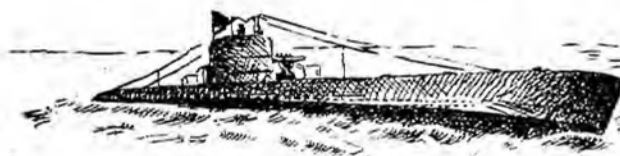
Съ денонощенъ упоритъ трудъ утрешниятъ морякъ и техникъ обогатяваше духа си съ добродетелитѣ на просвѣтно всеотдайно ратничество въ морско-техническото и моряшко поприще на България, която поставяше надъ всичко въ свѣта, и стихийно обнадежденъ, очакваше да я види обединена, велика, щастлива...

Днесъ, когато земята приема тленното тѣло на младия българинъ, възкръсва за безсмъртие неговиятъ духъ — духъ на примѣренъ българолюбецъ и вѣренъ синъ на морето.

Този духъ ще витае съ неугасващата мощъ на съвършеннитѣ образци, ще съпжтствува бродещитѣ по неговия пжтъ и съ свѣтлината на пжтеводна звезда ще имъ сочи върховния дългъ къмъ България и българскитѣ морета.

Да бжде изворъ на вдѣхновение този духъ, да бжде вѣчно свѣтла паметъта на Денко Борисовъ Денчевъ...

К. К.



МОРСКА ЛИТЕРАТУРА



СЪНИЩА

— Има нещо необяснимо въ предчувствието, което обзема човъка, но какъ да си обясня връзката между съня и действителността?

— Често пжти сънятъ се явява продължение на действителността съ голъма ясностъ въ образитъ и действията, които поразяватъ.

— Това въ сжщностъ е продължение на работата на подсъзнателнитъ центрове въ мозъка на човъка и тогава, когато той почива. Полученитъ впечатления презъ деня продължаватъ своето действие и въ съня на човъка. Но какъ да си обяснимъ предсказанията на сънищата?

— Има нещо тайнствено въ това. Безъ да съмъ се впускалъ въ размишления по този въпросъ, и азъ често съмъ изпитвалъ тази тайнствена връзка на съня съ действителността. Ние, моряцитъ, и безъ това сме доста фаталисти. Самата обстановка засилва въ насъ това чувство. Може би то е причината за да бждемъ повече самонаблюдателни и да търсимъ често връзка между съня и нъкое последвало събитие. Кой знае! Може би пкъ действително да съществуватъ центрове, които предварително да възприематъ невидимитъ лъчи на настъпващото събитие и по своеобразенъ начинъ да го предаватъ чрезъ съня въ образи. Нужно е само умение да се чете въ тѣхъ...

Разговора се водѣше въ каютъ-компанията на единъ отъ торпедоносцитъ на военния кей.

Младиятъ командиръ на специалната рота и неговитъ другари, младшия офицеръ отъ торпедоносеца и инженеръ механика тази вечеръ бѣха въ особено настроение. Играта на табла не създаде обикновенното оживление съ духовити закачки и реплики, които често свършваха съ срѣдня за победената страна. Хубавото евксиноградско вино този пжтъ не можа да отвѣтче мислитъ къмъ съблазнитъ на градския животъ, отъ който ги дѣлѣше ежедневната служба въ море и строгитъ нареждания на началството.

Тримата млади офицери бѣха другари още отъ военното училище. Тѣ почти едновременно заминаха да довършатъ наукитъ си въ Петербургъ и Кронщадъ и започнаха службата си въ нашия флотъ—единия презъ Балканската война, а другитъ двама въ надвечерието на голъмата война. Службата ги сближи още по-

вече. Съвмѣстния животъ пкъ на корабитъ създаде отъ тѣхъ една постоянна връзка, която се нарушаваше само, когато се намираха съ корабитъ си въ походъ.

— Балканската война бѣше въ разгара си, започна командира на специалната рота. Бѣхъ назначенъ за навигационенъ сфицеръ на „Надежда“. Тѣй като началникътъ на отряда бѣше на „Надежда“, то азъ изпълнявахъ и длъжността навигационенъ офицеръ на отряда. Можете да си представите зародилата се въ менъ амбиция да изпълнявамъ службата, която е пълна съ отговорности. Астрономия и навигация бѣха за менъ любими предмети въ училището. Сега обаче при бойна обстановка, азъ грѣбваше да изпълнявамъ найотговорната служба. Наймалката грѣшка отъ моя страна можеше да ми струва цѣлата бждеща служба, а може би и сждбата на отряда и всички другари. Съ голъма ревностъ се заехъ за новата пълна съ отговорности работа. Цѣлата теория на изучаванитъ предмети бѣше предъ менъ и азъ постоянно бѣхъ подъ съмнението не съмъ ли пропусналъ нещо? Проверкитъ на хронометритъ и компаситъ ми задаваха найголѣми грижи. Въ тѣхъ бѣше цѣлото ми упование и всичкитъ ми съмнения. Задачитъ, които нѣкога така леко решавахъ на изпити, сега, макаръ решени съ сжщата лекота, подлагахъ на постоянни проверки. Липсваше ми нѣщо. То бѣше окото на професора. Сега нѣмаше кой да ми каже правилно ли съмъ постъпилъ. Липсваше ми, значи, онази практика, която създава самоувърненостъ у човъка. А бѣхъ заелъ найделикатната длъжностъ и не искахъ да издамъ съмненията, на които съмъ подложенъ.

Междусъюзническата война започна.

Въ едно дежурство получихъ заповѣдъ всички офицери отъ отряда да бждатъ по мѣстата си въ 20 ч., а командиритъ на корабитъ да дойдатъ при началника на отряда. Корабитъ да сж готови за походъ. Съвещанието на командиритъ трая 3 часа. Веднага се даде заповѣдъ за излизане въ морето. Цѣлния отрядъ начело съ „Надежда“ напусна пристанището. Следъ като излѣзохме началника ми съобщи, че отиваме въ Севастополъ, но ще след-

ваме пжтъ, който той ще ми опредѣли. Отъ фара на Галата взехме посока къмъ юго-изтокъ. Насочихме се къмъ единъ носъ на мало-азиатския брѣгъ. Следъ като се движехме по този курсъ нѣколко часа, началника ми заповѣда да взема курсъ за Севастополъ. Азъ направихъ това при всички правила на нашето изкуство, но самъ знаехъ какъ изживѣхъ следния денъ и цѣлата нощъ, до като се увѣрихъ, че сме предъ Севастополъ...

Въ Севастополъ се разоржихме и останахме до сключване на Букурещкия миръ. Презъ това време грижитъ ми за компаситъ се засилиха, защото „Надежда“ стоя въ южната бухта на Севастополъ завързана почти по направление северъ-югъ. Азъ бѣхъ постоянно подъ съмнението, че отклонението на компаситъ се е измѣнило, поради намагнитване на желѣзното тѣло на кораба. Очаквахъ, че ще тръгнемъ презъ деня и ще мога да проверя компаситъ по специалнитъ знаци за това въ залива.

Една нощъ се завърнахъ на кораба къмъ 11 ч. Стражевия началникъ разтревожено ме посрещна: „Кжде ходишъ, тебе чакаме, началника пита нѣколко пжти за тебе. Веднага тръгваме“. Отряда бѣше подъ пара. Командиритъ на торпедоносцитъ излизаха вече отъ съвещанието съ началника на стрѣда. Даде се заповѣдъ за тръгване. Азъ нѣмахъ време даже да приготвя картитъ си за пжтуване. Напустнахме Севастополъ презъ нощъта и безъ проверка на компаситъ. Дадохъ курсъ на носъ Калиакра. Недовѣрието ми къмъ компаситъ се засили, та сутринъта, направихъ наблюдение по слънцето. По обѣдъ направихъ второто си наблюдение и изчислихъ мѣстото на кораба. Получихъ мѣстото на кораба тамъ, кждето наймалко го очаквахъ. Излѣзе, че вмѣсто къмъ Калиакра ние отиваме нѣкжде по-насеверъ къмъ Одеса! Усъмнихъ се въ решението си затова повторихъ задачата, но резултата бѣше сжщия. Поискахъ отъ торпедоносцитъ сведения за истинския ни курсъ по тѣхнитъ компаси. Всички показваха курсъ за Калиакра. Това обаче не ме успокои. Следъ обѣдъ направихъ друго наблюдение на слънцето. Свързахъ задачата съ обѣдното наблюдение и резултата

излѣзе сжщия... Страшно съмнение ме разяде. Ако отиваме много на северъ, още тази нощъ ще бждемъ подъ брѣговетѣ, и ако не се видятъ фарове, може да изкочимъ на плитковинитѣ предъ низкитѣ брѣгове тамъ. Нощта настѣдваше съ всичкитѣ страшни послѣдствия на моитѣ съмнения... Опасенията си обаче не посмѣхъ да сподѣля съ никого, за да не се изложамъ... Най-младиятъ офицеръ, току що завършилъ образованието си, съ всички най-нови теоритически познания, при първия по-дълъгъ преходъ да направи фатална грѣшка! Не е ли това край на една току що започната кариера? Страшното съмнение не ми даваше спокойствие. Започнахъ да пререшавамъ задачата. Резултата бѣше все сжщиятъ. Нея вечеръ решихъ да бжда непрекъснато на моста, за да наблюдавамъ лично хоризонта. Направихъ наблюдение по полярната звезда. Резултата бѣше успокоителенъ. Къмъ 11 часа презъ нощта слѣзохъ въ каютъ-компанията и започнахъ да решавамъ наново задачата. Азъ вече я знаехъ на изусъ съ всичкитѣ ѝ величини и логаритми. Преуморенъ отъ постоянното напрежение презъ деня, не помня какъ съмъ задрѣмалъ надъ фаталния листъ съ проклетата задача. И се пренасямъ въ красивитѣ ученически години. Намирихме се въ часъ по астронсмия. Преподавателя ни поврѣща задежитѣ, решавани въ класъ. Михалъ Михаловичъ Безпатовъ имаше обичай да поставя бележкитѣ си върху работитѣ ни и при предаването да обяснява на ученицитѣ грѣшкитѣ. Азъ обикновено получавехъ чисти работитѣ си, и той само ме извикваше да ми предаде листа безъ коментарии. Той бѣше увѣренъ въ моитѣ знания и не се съмняваше въ задежитѣ ми. Този пътъ той ме извика и съ единъ недоволенъ погледъ хвърли задачата ми предъ менъ. Поглеждамъ бележката си — написана „плохо“. Въ задачата съ две дебелы червени линии е подчертана грѣшката ми. При събирането на два логаритма съмъ направилъ машинална грѣшка. Тази грѣшка се отразява въ крайния резултатъ на задачата. Събудихъ се. Задачата бѣше пакъ предъ менъ. Веднага провѣрихъ цифритѣ и представите си, намѣрихъ сжщата грѣшка въ действителната задача! Решихъ я. Резултата ме успокои. На разсъмване бѣхме предъ Калиакра. Сжщата задача е вписана въ стражевия журналъ на „Надежда“. Не е ли странно влиянието, което авторитета на моя преподаватель упражняваше върху ми следъ като бѣхъ вече излѣзълъ въ живота?

Моитѣ съмнения не станаха достояние никому. Азъ вѣрвахъ вече въ себе си и въ знанията си. Но за-

почнахъ да обръщамъ внимание на сънищата си и започнахъ да търся връзка между тѣхъ и действителността. И ето още по-странно съвпадение. Спсмяте си тревогата презъ деня, когато хидропланитѣ ни съобщиха, че единъ руски торпедоносецъ води на влѣкало подводникъ по направление отъ Калиакра за Кюстенджа. Даде се запсвѣдъ да излѣземъ и потопимъ подводника. Ние започнахме да се готвимъ за походъ, но впоследствие запсвѣдъта се отмени. Тя бѣше безсмисленна, защото презъ деня съ нашитѣ чепурки е немислимо да се влѣзе въ бой съ много по силнитѣ руски торпедоносци. Готвейки се за този походъ ние помежду си се закачахме младитѣ, че не се знае кой отъ насъ ще плава въ водата по направление на брѣга, ако нашитѣ торпедоносци бждатъ потопени.

По обѣдъ легнахъ да спя. Като никога денемъ сънувахъ. Бѣхъ дежуренъ офицеръ. Въ пълна парадна униформа азъ се намирахъ въ църква. Тамъ бѣха всички начелници и командата. Командата щѣше да се причастява. Азъ трѣбваше да взема чашата отъ свещеника, който бѣше въ одежди, за да я предамъ на командата. Постѣгнахъ да взема чашата, но се събудихъ. Бързо забравихъ съня, защото той нѣмаше нищо общо съ ежедневитѣ ми впечатления. Не му придадохъ никакво значение.

Презъ нсщата започна нсщата хидропланна атака надъ Варна. Постоеетѣ съобщиха, че къмъ Каварна се забелязватъ неприятелски кораби. Торпедоссцитѣ излѣсха въ залива, за да избѣгнатъ неприятелскитѣ бомби, които се сгѣха въ

военния кей. Не следъ много единъ торпедоносецъ даде познавателния сигналъ на н-ка и запсвѣдъ „следвайте ме“, „пригответе се за атака“. Заехме мѣстата си задъ челния торпедоносецъ и трѣгнахме презъ северния проходъ. Ние бѣхме трети въ линията на корабитѣ. Всичко бѣше готово за атака. Тъмна нощъ, мъртво вълнение. Клатенето се увеличаваше отъ насоченитѣ за атака торпедни апарати. Имаше опасностъ да се изгуби нѣкое торпедо отъ голѣмого навеждане. Къмъ траверза на Аладжа манастиръ предния торпедоносецъ извика къмъ насъ нѣщо въ рупора си, но не можахме да го чуемъ. До като разберемъ причината за това, навлѣзохме въ струя бѣла вода, очевидно отъ въздухъ. Помислихме, че нѣкой отъ подводниците ни е билъ случайно засѣгнатъ отъ преднитѣ торпедоносци и отива въ дълбочината, като изпуша въздухъ. Правѣхме най-различни предположения, но не схванахме, че сме минали надъ падналото торпедо отъ предния торпедоносецъ. Тсй се помжчилъ да ни предупреди съ викъ, но не успѣ. Въ това време погледитѣ ни бѣха устремени къмъ Калиакра и Каварна. Въ въображението ни се мѣркаха пушецитѣ на неприятеля и непрестанно провѣрявахме съмненията си. Къмъ Екрена задъ кърмата на предния торпедоносецъ малко въ лѣво се чу взривъ и се вдигна черенъ стълбъ димъ. Азъ останахъ съ впечатлението, че нѣкой неприятелски хидропланъ хвърля последната си бомба надъ отряда. Потърсихъ съ очи хидроплана, но не чухъ шума на моторитѣ му.

(Следва)



На нощъ Христосъ

ПОСЕТЕТЕ

VIII-та МЕЖДУНАРОДНА ИЗЛОЖБА-ВАРНА

13 август-2 септември 1939 год.
70% НАМАЛЕНИЕ ПО Б.Д.Ж.

ЗНАЧИТЕЛНИ НАМАЛЕНИЯ ОТЪ ЧУЖБИНА
Манифестация на българското
творчество въ всички стопански
отрасли.

МАШИННА ФАБРИКА

Е. МЮЛХАУПТЪ & С-ие А. Д.—РУСЕ

Телефони 29—11, 29—12 и 29—15 Основана въ 1907 год.

Телегр. адресъ: „Мюлхауптъ“

Най-старата, най-голямата и най-добре обзаведената и ре-
номирана фабрика за мелнични машини:

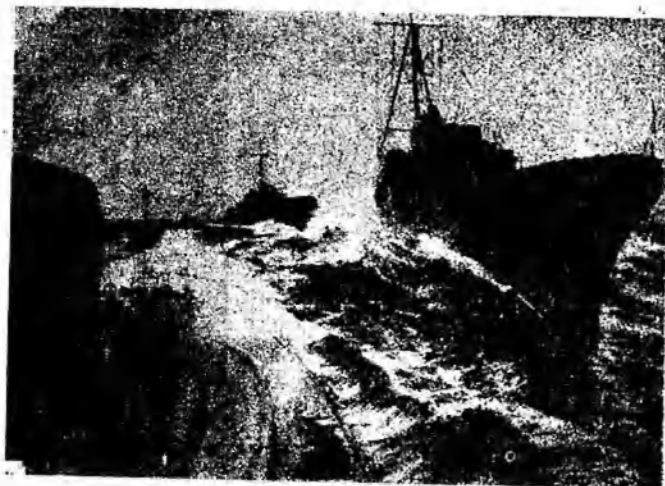
ВАЛЦОВЕ, ПЛАНЗИХТЕРИ, ЧИСТАЧКИ

и всички други необходими машини и апарати за една напълно
модерна мелнична инсталация, а така също и

всички видове и системи ВОДНИ ТУРБИНИ.

Нашите машини имат солидна конструкция, съ прецизна
изработка и отнемат минимална мощност.

Преди да предприемете модернизирване на мелниците си,
отнесете се до насъ, за да получите ценни съвети, гарантирани
отъ нашата 32-годишна практика и опитност.



Полски военни кораби



Бунтът на морето