МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЬ ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТ Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЪ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ, КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.



МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

Двуседмичникъ за морска просвѣта и обнова

Ржководи редакционенъ комитетъ.

Година IV. Варна, 1 августъ 1938 год. Брой 94.

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



На стража край роднитѣ брѣгове.

Подводникътъ е най-вѣрнин стражъ на отечественитѣ води и най-сигурния защитникъ на роднитѣ брѣгове.

КОЛОНА ЗА ЧЕТЦИТЪ

На К. И. с. Дългополъ, Провадийско, относно въпроса за първитѣ мореплаватели.

(Продължение отъ брой 93).

Търговското влияние на гр. Милетъ се разпростирало, отъ една страна до вжтрешностьта на Азия, а отъ друга — до Гибралтарския проливъ, обаче най-главнитѣ пазари се намирали по брѣговетѣ на Черно море, гдето милетскитѣ търговци срещу вина, текстилни произведния и други продукти на гръцката промишленость, получавали отъ полудивитѣ жители различни кожи, вълна и риба.

Цвѣтущи тогавашни колонии по нашия черноморски брѣгъ сж били градоветѣ Балчикъ, Месемврия, Анхиало, Созополъ, Ахтополъ и Василико.

Тѣзи колонии подържали тѣсни духовни и търговски сношения съ древна Гърция. Особено презъ време на олимпискитѣ игри, въ Елада се стичали голѣмъ брой знатни и богати гърци отъ многобройнитѣ гръцки колонии по крайбрѣжията на всички морета отъ древния Свѣтъ.

Като се има предвидъ, че олимпийскитѣ игри продължавали нѣколко дена, и на тѣхъ сж присжтствували надъ единъ милионъ зрители, и че всѣки, който преминавалъ въ продължение на много дни грамадното за това време разстояние, само за да вземе участие или да присжтства на игритѣ, трѣбва да е носилъ съ себе си достатъчни парични срѣдства, следва, че само отъ олимпийскитѣ игри, древна Гърция получавала грамадни богатства.

Тия богатства, сигуренъ източникъ на които сж безспорно морето и колониитѣ, сж спомогнали твърде много за достигането на оная висока култура на древна Гърция, отъ която въ настояще време сжществуватъ множество паметници.

Къмъ края на разцвѣта на гръцкото морско могжщество, господството на моретата добилъ Картагенъ — древна финикийска колония.

Морското могжщество на Картагенъ се разпростирало главно въ западната половина на Срѣдиземно море и източнитѣ брѣгове на Атлантически океанъ: Италия, Сицилия и Африка.

Обаче и Картагенъ на свой редъ трѣбвало да отстжпи първенството и преклони глава предъ морската сила на древния Римъ.

Къмъ срѣдата на третия вѣкъ Римъ започналъ да се разширява къмъ Сицилия и поради засегнатитѣ интереси на Картагенянитѣ възникнали Пуническитѣ войни. (Следва)

КАЛЕНДАРЪ НА „МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ"

—Голѣмъ дѣлъ въ отбраната на нашитѣ крайбрѣжия презъ Балканската и Свѣтовната войни имаха, поставенитѣ въ Варненския и Бургаски заливи минни заграждения.

Известно е, че заградната мина, съ своето скрито, голѣмо разрушително и морално въздействие допълня отбраната на морскитѣ брѣгове. Ето защо и презъ двете войни, минната рота на нашия малъкъ флотъ получи тежката задача да постави минни огради въ водитѣ на двата главни залива по черноморското крайбрѣжие, а сжщо и въ водния районъ край брѣговетѣ на Мраморно и Бѣло морето.

Задачата на моряцитѣ отъ тая рота бѣ твърде тежка и свързана съ голѣми опасности, тъй като и презъ двете войни, българскиятъ флотъ разполагаше съ недостатъчни примитивни срѣдства за поставяне на мини.

Въпрѣки това обаче, доблестнитѣ български моряци достойно изпълниха своя дългъ.—И презъ двете войни въ Варненския и Бургаски заливи бѣха поставени минни огради, които действително изпълниха своето назначение: държаха бойнитѣ кораби на противника далечъ отъ нашитѣ брѣгове и намаляваха чувствително възможноститѣ му за действия срещу сушата.

Известно е, че презъ Свѣтовната война рускиятъ изстрѣбитель „Лейтенантъ Пущинъ" се взрива и потъна отъ наша мина на разстояние 10 мили източно отъ р. Камчия.

Липсата на необходимитѣ и целесъобразни срѣдства за минозаградитѣ и миночистачни действия на моряцитѣ отъ мината. рота бѣха изкупени—съ даването на много и скжпи жертви.

Така, при поставянето на минна заграда въ Бургаския заливъ, между Поморие и Созополъ на 1 августъ 1916 г. загинаха отъ случаенъ взривъ на мина: Миния механикъ, кондукторъ Дѣлчо Петровъ Докузановъ отъ гр. Панагюрище, и ефрейторътъ Кою Илиевъ Коевъ отъ с. Караджовци, Дрѣновско.

Двадесеть и две години изминаха отъ тогава, когато тия двама вѣрни синове на Родината пожертваха своя животъ за осигуряване защитата на отечественитѣ брѣгове.

Вѣчна имъ слава!

Най-висшата човѣшка добродѣтель е да се жертвуваме за благото на Родината.

П О Щ А

Редакцията благодари за следнитѣ постжпили дарения:

1. Иванъ Ст. Котовъ отъ Бургасъ, сумата . . . . 100 лв.
2. Отъ ученицитѣ на V и VI класове на Държавната търговска гимназия въ гр. Свищовъ, сумата . . 82 лв.
3. Инжен. Димитъръ Георгиевъ, отъ София, сум. 50 лв.
4. Петъръ Тодоровъ, с. Княжево, Софийско, сум. . 50 лв.
5. Велю Стоевъ, отъ София, сумата . . . . . 30 лв.
6. Димитъръ Г. Калпаковъ отъ. с. Обзоръ, Поморийско, сумата . . . . 20 лв.
7. Иванъ Хр. Петровъ, отъ с. Обзоръ, Помор., сум. . 20 лв.
8. Георги Симеоновъ, отъ с. Бѣла, Варн., сумата . . 20 лв.
9. Ангелъ СвѣтославовъБатембергски, отъ с. Свѣщари, Исперихско, сум. . 10 лв.
10. Панайотъ Анчевъ, отъ с. Бѣла, Варн., сумата . 10 лв.
11. Славко М. Гайдаровъ отъ с. Прогледъ, Асеновградско сумата . . . . 10 лв.
12. Марко Димитровъ отъ гр. Варна, сумата . . . . 10 лв.
13. Никола Ив. Милчевъ отъ гр. Варна, сумата . . . . 10 лв.
14. Георги Ив. Скоковъ, ученикъ IV кл. отъ София, сумата . . . . . 10 лв.

(Следва)

Въ отговоръ на постжпилитѣ запитвания за цената на вестника и условията за получаването му, известяваме на изявилитѣ желание да се абонират, че вестникътъ се изпраща **даромъ,** по възможность **на** всички, които желаятъ да го получаватъ, **безъ вноска за абонаментъ.** Редакцията приема само дарения, които се отбелязватъ въ колоната „Поща".

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

Всички писма, снимки, помощи да се изпращатъ на адресъ

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ—ВАРНА.

— Редакцията благодари на многобройнитѣ си сътрудници за изпратенитѣ трудове и съжелява, че нѣкои отъ последнитѣ, въпрѣки своята издържаность и стегнатость на стила, не ще бждатъ помѣстени въ вестника, тъй като нѣматъ морско съдържание.

ЕДНО СВѢТЛО НАЧАЛО.

Тежкитѣ, унизителни и крайно несправедливи военни, морски и въздушни ограничения на Ньойския договоръ сж мъртви. Солунското споразумение — 31 юли 1938 година е радостна, мирна и заслужено постигната победа на българскиятъ народъ, която дойде да ни отърси отъ тия горчивини, като постави начало на ново време, на новъ животъ, на нови и по-голѣми възможности.

Сподѣляйки сждбата на победенитѣ отъ голѣмата война народи, на 27 ноември 1919 година въ Ньой, България бѣ принудена въ тримесеченъ срокъ да пристжпи къмъ пълно обезоржжаване по сухо, по море и въздуха.

Въ името на общата справедливость, въ името на общо желания отъ всички миръ и за бждаща подготовка на общо обезоржжаване на народитѣ, на българскиятъ народъ бѣ отречено правото да се самозащищава.

Подробноститѣ се знаятъ. Унищожена бѣ наборната система Числото на постояннata войска, имаща вече едничката задача да поддържа само реда въ страната, бѣ точно ограничено. Отдѣлни таблици опредѣляха еднакво числото и вида на всички оржжия за различнитѣ родове войски. Флотъ и въздушни войски, по сухо и по море за Ньой по-вече не сжществуваха.

Този договоръ даде не само ограниченията, но той предвидя и на дѣло начина по който трѣбваше да се пристжпи къмъ тѣхъ. Всички бойни кораби, самолети, оржжие и припаси оставащи вънъ отъ границитѣ на предвиденото следваше да бждатъ предадени на победителитѣ или унищожени. България бѣ принудена да търпи сжществуването на особни междусъюзнически комисии, представителки на силитѣ победителки, за да контролиратъ пълното обезоржжаване на българскиятъ народъ.

Лишенъ отъ войската, българскиятъ народъ бѣ изоставенъ на пълната инерция на



Н. В. Царь Борисъ III.

насъбралата се горчивина, покруса и отчаяние. И единъ дълъгъ, тежъкъ и почти непоносимъ периодъ на следъ военно време бѣ настжпилъ. Отчаянието и безвѣрието чукаха на вратитѣ на народната душа. Бѣ изключително време.

България бѣ разпъната на кръстъ.

Лишенъ въ Ньой отъ всичко и едва ли не отрекълъ въ себе си всичко, българскиятъ народъ не бѣ изоставенъ нито отреченъ въ живота си отъ своя Царь, който ведно съ народа си пи до край горчивината.

Предъ прага на безвѣрието, войска и народъ бѣха спрѣни отъ своя Вождъ и Господарь, защото Той не загуби вѣра въ добродетелитѣ на своя народъ. И съ дълго търпение на единъ мждръ Царь отъ горчивината се роди наново народната ни упоритость, отъ разочарованието — народното ни свръхсъзнание а отъ отчаянието ни — дълбоката ни вѣра въ истинско свѣтло бждаще на нашия народъ.

Нѣщата въ природата, въ живота на народитѣ не сж такива каквито човѣшкиятъ егоизъмъ ги желае. И действително, тържеството на международниятъ егоизъмъ, така ясно подчертанъ въ международнитѣ мирни договори, отстжпва постепенно предъ закона на международната съвесть.

Единъ народъ възкръсва. Солунското споразумение е начало на това.

Като равносмѣтка, като поука на единъ изживѣнъ 20 годишенъ периодъ, това споразумение иде за лишенъ пжть да ни посочи вѣрниятъ пжть — пжтя на непоколебима, дълбока и твърда вѣра въ свѣтлата сждба на българскиятъ народъ подъ скиптъра на Негово Величество Борисъ III, комуто въ момента дължиме изключително радостната намъ победа. И нека все така единни по духъ и ревностни по усилия да продължаваме единни съ Него очертания пжть на възходъ.

МОРСКА МИСЪЛЬ

САМОЛЕТЪТЪ СРЕЩУ БОЙНИЯ КОРАБЪ.

(Продължение отъ брой 93).

„Солверъ" въ края на своето изложение дава една малка таблица, въ която съпоставя изчисленитѣ отъ него проценти съ тия на Янгъ, при което обаче, допуска грѣшката да не помножи на 100 получената отъ него данна за попаденията (0·019).

По-нататъкъ той оборва забележката на Янгъ, относно уголѣмяване плоскостьта за 50% попадения съ увеличаване скоростьта на самолета и твърди, че макаръ въ последнитѣ години скоростьта на бомбоносцитѣ да е повишена значително, постигната е по-голѣма точность на попаденията отъ колкото по-рано, при по-малкитѣ скорости на летене.

Сжщо и И. А. Чямъръ, полковникъ и главенъ секретарь на Въздушната лига на Британската империя, смѣта за много високи даденитѣ отъ Янгъ проценти попадания върху самолетитѣ отъ противовъздушната корабна артилерия, като отбелязва, че авторътъ пропусналъ да вмъкне въ своитѣ изчисления и следнитѣ два фактора за артилериститѣ: уплахата и неспокойното обслужване.

Въ сжщата смисъль отговаря и началникътъ на ескадра Г. М. Кнокеръ, който обръща внимание и върху обстоятелството, че не само линейнитѣ кораби, но и кръстосвачитѣ, а така сжщо и лесно поражаемитѣ самолетоносачи ще бждатъ цель за бомбенитѣ атаки на самолетитѣ. При това, трѣбва да се има предвидъ, че тия кораби не разполагатъ съ толкова силна противосамолетна артилерия, каквато иматъ линейнитѣ.

Янгъ, въ отговора си оборва критиката само на „Солверъ". Той казва, че като се изключатъ подробноститѣ, само една сжществена разлика има между неговитѣ и на „Солверъ" мнения, а именно, че последниятъ смѣта разрушителния радиусъ на една противовъздушна граната равенъ на 9, докато Янгъ го опредѣля на 36 метра.

Споредъ всеобщото мнение въ войската, флота и въздушнитѣ войски, дадената отъ комендъръ Янгъ данна е по-вѣрна отъ колкото тая на неговия критикъ.

Въ статията на единъ летецъ въ майския брой на списанието „Журналъ офъ ди Ройалъ Юнайтедъ Сервисъ Институшънъ" презъ 1932 г., авторътъ отбелязва действителното разстояние за поражаемостьта на кжсоветѣ отъ всѣка разпръскваща противосамолетна граната на 27 метра, а отъ тогава, положително, тая действителна поражаемость на голѣмокалибренитѣ противосамолетни орждия се е значително подобрила.

Но, ако се възприеме радиусътъ на сферата за действителната поражаемость на разпръскващитѣ се противосамолетни гранати да бжде вмѣсто 36, само 9 метра, би трѣбвало полученията процентъ попадения срещу обстрелвания самолетъ да се раздѣли на 64. Ако, обаче, се смѣтатъ и прелетитѣ, тогава процентътъ на попаденията срещу самолетъ (61%) следва да се раздѣли само на 32 и се получава 1·9% попадения, но не 0·019% която данна „Солверъ" дава поради грѣшка въ изчисленията.

Сжщо и факторътъ за „безпокойството", който се дава отъ автора за действието на летцитѣ въ зоната на неприятелския противовъздушенъ огънь, е напълно обоснованъ въ зависимость отъ затрудняващитѣ въздушни условия въ момента на приближаването и прицелването и при вѣроятностьта за 61% загуби.

Ако, обаче, следваше да се разчита само на 1·9% попадения, действително трѣбва да се има предвидъ, че тоя факторъ е много голѣмъ. Причината да не се вземе той подъ внимание при обслугитѣ на противовъздушнитѣ орждия е тая, че последнитѣ стрелятъ не въ време на бомбохвърлянето, а известно време преди него, въ периода приближаването на самолетитѣ.

„Солверъ" твърди че резултатитѣ отъ бомбохвърлянето се подобряватъ, ако се повиши скоростьта на самолета. Това е сжщо едно заблуждение. Ако днесъ, при по-голѣма скорость, точностьта на бомбохвърлянето е повишена, то това се дължи на по-добрата обука на обслугитѣ и точното вѣтромѣрене, а не на по-голѣмата скорость. Ако се сравнятъ резултатитѣ отъ полученитѣ попадения на една и сжща обслуга въ едно и сжщо време, но при летене съ различни скорости, установява се, че броятъ на попаденията е въ обратно пропорционална зависимость съ скороститѣ на самолета.

Даннитѣ, които „Солверъ" дава относно влиянието на височината върху броятъ на попаденията, показватъ, че той иска да съживи една стара формула, споредъ която радиусътъ на плоскостьта, въ която лежатъ 50% отъ всички попадения, се измѣня съ квадратния коренъ на височината на летението. Тая формула днесъ вече е изоставена и не е въ сила при опредѣление действителностьта на бомбохвърлянето въ море.

Въобще, трѣбва да се отбѣгва прилагането за морето резултатитѣ отъ бомбохвърлянето срещу земни обекти. Тукъ сж въ сила резултатитѣ добити само отъ действията срещу морски цели. Колкото по-отдалечени сж отъ сушата тия цели, толкова по-близки ще бждатъ добититѣ отъ тѣхъ резултати до ония срещу бойнитѣ кораби.

Мнението на майоръ Мирехаусъ.

По поводъ често изказваното днесъ твърдение за немощьта на бойнитѣ кораби срещу самолетнитѣ атаки, Янгъ, въ своята статия се опита да докаже, че една напълно боеспособна ескадра кораби ще нанесе най-малко 70% загуби на атакуващитѣ самолети и при това, отъ всичкитѣ хвърлени бомби само 1·5% ще бждатъ попадения и като така, въздушната атака срещу ескадрата кораби не може да се счита за успѣшна и не съответствува на даденитѣ загуби и вложенитѣ срѣдства, и за това, употрѣбенитѣ за строежа на бомбоносци суми, по-добре било да се използватъ за постройката на кораби.

Разглеждайки въпроса Мирехаусъ отбелязва, че Янгъ основава мнението си върху надмощието на отбранителнитѣ оржжия на корабитѣ срещу самолетитѣ, главно на автоматитѣ съ калибъръ 4 см. чиято скорострелность достига до 200 изстрела въ минута, а снарядитѣ имъ на височина до 4,600 м. Тъй като всички линейни кораби притежаватъ тия оржжия въ достатъченъ брой, тѣ при благоприятни условия ще нанесатъ вѣроятно 50% загуби на бомбоносцитѣ летящи на височина отъ 1,500 до 1,800 м. Не всѣкога обаче, условията ще сж благоприятни за корабната отбрана. Технически недостатъци, мъртви жгли, трудность въ следение самолетитѣ, грѣшка въ прицелването и изчисляване поправкитѣ въ стрелбата, ще затрудняватъ твърде често стрелбата на противовъздушнитѣ орждия, поради което тя ще бжде по-малодействителна.

Сжщо и прислугитѣ на орждията презъ време на сражението, въпрѣки добрата си обученость, не ще действуватъ съвършено хладнокръвно, както при обучението въ мирно време.

Времето понѣкога може да бжде по-благоприятно за самолетитѣ, отколкото за корабната артилерийска отбрана, (ясно небе, силенъ вѣтъръ и вълнение).

Голѣмата подвижность, пълната възможность за съсрѣдоточаване и изненадата — три решаващи фактора въ съвременната война, сж въ всѣки случай въ по-висша степень присжщи на самолета, отколкото на кораба.

Отъ картечния огънь на низколетящи самолети, корабитѣ нѣма защо да се боятъ, защото отбранителниятъ огънь на последнитѣ има по вече изгледи за попадения, отколкото огъня отъ самолетитѣ.

Мирехаусъ счита за възможни 20% удари въ зоната съ радиусъ 90 м. отъ цельта при бързо и високо летящи самолети, само ако последнитѣ летятъ въ сжстени строеве, което днесъ е и най-честиятъ случай, но което не е съвсемъ необходимо при произвеждането на бомбенитѣ атаки. Ако напротивъ, единъ корабъ бжде нападнатъ едновременно отъ нѣколко ескадрили и отъ различни височини, неговата отбрана ще бжде твърде затруднена.

Относно поставянето на една действителна огнева преграда предъ нападателя, авторътъ знае отъ войната, че при пехотната атака завесата ще е достатъчна, ако разстоянието между орждията е 23 м. Отъ тукъ могатъ да се извлѣкатъ известни поуки и при борбата на корабитѣ срещу самолетитѣ, а именно:

а. Една недостатъчно плътна огнева преграда всѣкога може да бжде премината отъ хора решителни, и въ достатъченъ брой.

б. Недобре лежаща огнева преграда може да има силно морално действие, но материалното такова ще е слабо;

в. Действителнитѣ прегради изискватъ наличието на много орждия и твърде много муниции;

г. Едва ли е възможно да се постави огнева преграда отъ единъ корабъ, па даже и отъ ескадра кораби срещу ескадрили самолети атакуващи отъ различни височини и направления.

Разглеждайки въпроса относно противовъздушната отбрана на корабитѣ и атакитѣ на самолетитѣ, Мирехаусъ излага следното: Линейнитѣ кораби сгрупирани въ съответнитѣ ескадри сж тактическата ядка на главния и стратегичниятъ центъръ на цѣлия флотъ. Главната задача на линейния флотъ е, да потопи линейнитѣ кораби на противника. Затова тоя флотъ трѣбва да бжде въоржженъ съ голѣмокалибрени орждия и бжде въ състояние да противостои на тежкия противниковъ орждеенъ и торпеденъ огънь.

Не ще съмнение, че орждейниятъ огънь на бойния корабъ е много по-точенъ отъ бомбохвърлянето на самолетитѣ, макаръ че последното въ близко изтеклитѣ години е много подобрено и ще се подобрява все по-вече.

Споредъ Мирехаусъ, за да се потопи единъ линеенъ корабъ, сж необходими около 12 удара отъ 381 милиметрови бронебойни гранати, всѣка една отъ които тежи до единъ тонъ, съдържа голѣмъ разпръсквателенъ зарядъ и удря цельта съ вѣроятна скорость, 365 метра въ секунда.

Може ли да се постигне подобно действие съ самолетнитѣ бомби? За да се добие ударна скорость 365 м. въ секунда, необходимо е бомбата да падне отъ височина 6,860 метра и то въ безвъздушно пространство; въ въздуха отъ тая височина не може да се достигне ударната сила на артилерийския снарядъ. Но бомбата удря почти отвесно, и затова, за да пробие бронята, тя се нуждае отъ скорость равна на гранатната.

Следователно за бомбохвърлянето важи:

а. Бронебойната самолетна бомба да има по-голѣмъ разпръсквателенъ зарядъ отъ орждейната граната и чрезъ това да бжде по-действителна;

б. За да пробие бронираната палуба на единъ линеенъ корабъ, бомбата трѣбва да се пусне отъ много голѣма височина, което е въ пълна зависимость отъ времето;

в. За сега вѣроятностьта за попадения при високо бомбохвърляне, каквото е необходимо за пробиването на броневитѣ палуби, е много малка; следователно, за да се получи дори и едно само попадение, ще сж необходими голѣмо количество бомби.

Освенъ бронебойнитѣ бомби, сжществуватъ и чисто бризантни такива съ тънки стени, при които зарядътъ достига отъ 1/3 до половината отъ общата тяжесть на бомбата, т. е. до нѣколко стотинъ кгр. Действието на тия бомби се приближава до това на торпедото и мината, при условие обаче, че се успѣе да се доведе до детонация цѣлиятъ й зарядъ, което не се постига всѣкога, поради това, че вследствие удара върху палубата, бомбитѣ се разбиватъ, преди зарядътъ да е успѣлъ да се взриве. Ако обаче, тия тънкостенни бомби паднатъ въ водата подъ кораба, или въ затворени помѣщения, и удъръ имъ бжде умекченъ, действието имъ, при градната скорость (5,000 до 6,000 м./сек.) на образувалитѣ се следствие взрива газове, е твърде голѣмо. Но и свободно падащитѣ върху палубата на корабитѣ бомби, при детонацията си ще извадятъ изъ строя може би значителна часть отъ противовъздушната артилерия на кораба.

Кръстосвачитѣ, много естественно, поради по-малката си бронева защита биха страдали много по-силно отъ бомбенитѣ попадения. Но тъй като кръстосвачитѣ, а още повече изстрѣбителитѣ, представляватъ много малки цели, а отъ друга страна сж и много по-подвижни отъ линейнитѣ кораби, тѣ едва ли ще бждатъ цели на системни нападения отъ бомбени ескадрили.

Пикирането споредъ Мирехаусъ, ако се изпълнява отъ добре обучени летци, е най-резултатния начинъ за въздушна атака на море. Той вѣрва, че лѣтцитѣ, които сж достигнали най-удобната позиция за хвърляне бомбитѣ, ще могатъ да разчитатъ на 10% попадения.

Торпедната атака отъ самолетитѣ Мирехаусъ разглежда като случайна форма и то, главно срещу кораби, чиято противовъздушна артилерия е извадена отъ боя.

Попадения близки до кораба той счита за опасни главно, когато сж въ близость на винтоветѣ или кърмилото.

Мнението си относно опасноститѣ, които застрашаватъ линейния корабъ отъ бомбоносцитѣ, той излага въ следнитѣ заключителни точки:

1. Съставени отъ многобройни самолети, съвременни бомбени ескадрили, които излитатъ отъ земни летища, сж сериозна опасность за една корабна ескадра, не защитена отъ собствени самолети, особенно въ тѣсни водни райони;

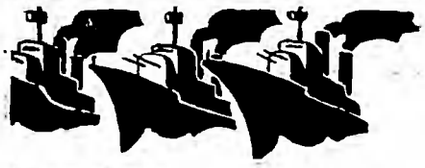
2. Докато самолетитѣ действатъ изобщо по-добре срещу други цели отъ колкото срещу бойнитѣ кораби, тѣ могатъ, все пакъ, да бждатъ опасни за една страна зависима отъ морето, каквато е Англия, особено ако тѣхното нападение се извърши едновременно съ друго нѣкое действие отъ неприятелския флотъ;

3. Въздушнитѣ нападения срещу бойни кораби, ще бждатъ може би успѣшни, ако сж ненадейни и ако се извършатъ, до колкото обстановката позволява, едновременно отъ различни височини и направления;

4. Първитѣ атаки на самолетитѣ трѣбва да се насочватъ срещу противовъздушната артилерия, срѣдствата за командване и слабо защитената обслуга на противовъздушнитѣ корабни орждия, едва следъ което би следвало да се извърши и торпедната атака;

Отъ нѣмски: **Д. Дудевъ.**

Морето и Дунава доставятъ неизчерпаеми богатства.



ВОЕННО-МОРСКА ИСТОРИЯ

Валентинеръ.

ИЗЪ ДЕЙСТВИЯТА НА ПОДВОДНИКЪ „У 38“ ВЪ ЧЕРНО МОРЕ.

Руската армия предприемаше голѣма офанзива на Кавказкия фронтъ. Задачата на подводникъ „У 38“ бѣше да открива и потопява всички неприятелски превозни кораби съ войски, които се изпращаха отъ Одеса и Севастополъ за кавказкитѣ пристанища.

Вече два дни подводникътъ се движеше непрестанно на изтокъ. Ние не виждахме нищо друго освенъ небе и синитѣ води на развълнуваното море. Подводникътъ се движеше надлъжъ по малоазиатския брѣгъ и въ воденъ районъ, въ който нѣмаше опасность отъ действията на неприятелскитѣ подводници.

Кръстосванията на нашия подводникъ започнаха при силно развълнувано море и стихиенъ вѣтъръ. Често, за да се предпази отъ действието на грамаднитѣ вълни, подводникътъ слизаше низко подъ водната повърхность и въ продължение на много дни престояваше на морското дъно. Тогава всички дишахме наситения съ маслени пари въздухъ на нашия желѣзенъ затворъ, въ който често пѫти горещината достигаше до 60° по Целзий. Потьта струеше непрестанно по нашитѣ тѣла. Дори и най здравитѣ отъ обслугата започнаха да страдатъ отъ главоболие и задухъ, като проявяваха признаци на нервозность и ставаха раздразнителни.

Водѣха се само най-необходимитѣ разговори. Свободнитѣ отъ стража прекарваха времето си излежавайки се лениво въ люлкитѣ. Очаквахме съ нетърпение настѫпването на нощьта. Тогава луната ставаше нашето слънце. Подъ прикритието на нощьта можехме да изплаваме на водната повърхность и съ пълни дробове да дишаме свежия въздухъ.

Понѣкога нощитѣ бѣха великолепни. Въ никоя друга часть отъ свѣта не съмъ се любувалъ на такива красиви нощи, както тия въ Черно море. Въздухътъ бѣше изпълненъ съ мириса отъ намиращитѣ се на брѣга обширни борови гори и съ меланхоличния концертъ на жабитѣ въ крайбрѣжнитѣ блата. Луната свѣтеше и посребряваше заснѣженитѣ върхове на Кавказъ, а по зеленитѣ склонове трептѣха хиляди звезди. Това бѣха свѣтлинитѣ на вилитѣ и кѫщитѣ, пръснати по склоноветѣ на кавкаскитѣ планини.

Нощемъ, за да не ни забележатъ отъ брѣга, подводникътъ се отдалечаваше достатъчно далечъ отъ сушия. Тогава „У 38“ изплаваше на повърхностьта.

Ние събличахме дрехитѣ отъ нашитѣ потни тѣла и поредно скачахме въ водата, въ чиято хладина се освежавахме.

На лунната свѣтлина, лицата ни изглеждаха блѣдозеленикави, а очитѣ изкрящи.

***

Една сутринь лежахъ въ полудрѣмка въ моето легло, когато руситъ Хелеръ ме докосна съвсемъ леко по рамото и каза шепнишкомъ:

— „Единъ конвой!“

Веднага се затекохъ въ командната кула. Конвоятъ се състоеше отъ три превозни кораба. Тритѣ кораба бѣха вѣроятно едни отъ най-голѣмитѣ руски такива. Подводникътъ се насочи бавно и предпазливо къмъ конвоя, когато наближихме на благоприятно за атака разстояние, изстреляхъ едно торпедо къмъ най-голѣмия неприятелски корабъ. Нѣколко мига следъ това торпедото попадна и се взрива въ цельта.

Самиятъ взривъ разкѫса приблизително една трета отъ тѣлото на олучения корабъ. Водни струи се извишиха чакъ до небето. Това мощно и бързо унищожение подействува ужасяващо на останалитѣ превозни кораби, които съ пълна скорость се отправиха къмъ брѣга.

Обслугата на потъващия корабъ, обзета отъ панически страхъ скачаше въ безпорядъкъ отъ дветѣ му страни, въ водата. Азъ наблюдавахъ презъ морегледа тѣхното изчезване въ водата. Подводникътъ веднага изплава и откри огънь по бѣгащитѣ два кораба. По първия трѣбваше продължително да стреляме, докато успѣемъ да пробиемъ на много мѣста стенитѣ му, близко до водолинията.

Неговото потопяване не бѣше лесно. Водата бавно нахлуваше въ вѫтрешностьта презъ направенитѣ отъ нашитѣ гранати отвори.

Потопяването на втория обаче, бѣше извършено по другъ, по-особенъ начинъ:

Единъ отъ първитѣ ни изстрели попадна вѣроятно въ масленнитѣ щерни на стремящия да се добере до брѣга превозенъ корабъ. Повечето отъ корабитѣ въ Черно море осигуряваха паропроизводителностьта на своитѣ парни котли чрезъ течно гориво, тъй като петрола е въ изобилие и по-ефтинъ отъ каменнитѣ вѫглища. Високи пламъци обхванаха кораба и единъ тъменъ, черенъ облакъ се разстла низко надъ водата, картина, каквато никога не бѣхме виждали до сега. Вендландъ дори се спусна надолу да донесе своя фотографически апаратъ и снеме тая забележителна гледка. Когато обаче, отново се завърна на командната кула, корабътъ горѣше вече бавно, подобно на огроменъ факелъ. За да свършимъ окончателно съ първия корабъ, който олучихме съ торпедо, насочихъ подводника и му изпратихъ като за сетенъ поздравъ още нѣколко гранати.

Въ тоя моментъ нѣкой внезапно извика:

— Човѣкъ въ водата!

Бѣше единъ отъ обслугата на орждието, отката на което при изстрела го бѣ случайно хвърлилъ въ морето. Точно давахъ необходимитѣ команди на кърмчията за да завиемъ съ подводника и го спасимъ, когато другъ моякъ доложи:

— „Виждамъ напредъ и въ дѣсно мореглед!“

— „Бързо потапяне по трѣвога“, дадохъ повторно нова заповѣдь.

По дяволитѣ, какво е пъкъ това? Руски подводникъ? Единъ мореглед бавно браздѣше повърхностьта на морето.

— „Дѣсно на стена!“

Хвърлихъ погледъ къмъ моя човѣкъ, който остана задъ подводника. Той плаваше съвсемъ бавно. За нѣколко минути трѣбваше да го предоставимъ на неговата собствена сждба.

Взехъ курсъ къмъ забелязания мореглед. Подводникъ „У 38“ бавно се изви и послушно насочи къмъ противника. Изведнажъ започнахъ лудо да се смѣя. Моитѣ хора вѣроятно помислиха, че съмъ обезумялъ, обаче, това което видѣхъ, бѣше много комично: Откритиятъ неприятелски мореглед, който се виждаше на водната повърхность се указа конска глава. Единъ беденъ конь, единъ корабокрушенецъ отъ потъващия корабъ плуваше по направление на брѣга.

Насочихъ бързо подводникътъ въ обратна посока и нѣколко минути по-късно, прибрахъ падналия въ водата нашъ артилеристъ, който за щастие се отърва само съ тази ненадейна баня.

Сигурно, спасилитѣ се руснаци отъ потопенитѣ превозни кораби веднага съ слизането си на брѣга щѣха да съобщатъ за сѫществуването на нѣмски подводникъ въ водитѣ на Черно море. Ние бѣхме открити. Ето защо, подводникъ „У 38“ легна на курсъ успореденъ на брѣга и продължи пѫтуването вече въ надводно състояние.

Наблюдавайки крайбрѣжието ние направихме откритие, което ни извънредно много огорчи: Навсѣкѫде, по дължината на брѣга се забелязваха войници, които усилено работѣха по постройката на пѫтища. По тѣхъ сновѣха казаци на коне, крещяха и грубо заповѣдваха на работящитѣ въ прахьта работници.

Какви бѣха тия войници? Ние познахме сивата униформа на нѣмскитѣ и австрийски съслуживци, които, като пленници бѣха доведени тукъ, за да строятъ пѫтища на противника.

Наведени надъ прашната земя, размахвайки съ кирки и лопати, тѣ не забелязваха нашия подводникъ, който пѫтуваше безъ знаме. Но и да бѣха го забелязали, тѣ сигурно биха помислили, че това е руски подводникъ, който се движи надлъжъ по крайбрѣжието на Кавказъ.

Скоро обаче, подводникъ „У 38“ обърна тѣхното внимание.

Единъ твърде голѣмъ и красивъ вѣтроходъ, натовареният съ циментъ за постройката на мостоветѣ по строящитѣ се пѫтища, приближаваше бавно къмъ подводника. Принудихъ го да спре, като заставихъ обслугата му да слѣзе въ спуснатитѣ лодки, следъ което съ нѣколко гранатни удара го потопихъ.

Когато вѣтроходътъ изчезна подъ водната повърхность, сивитѣ фигури отъ брѣга изправиха гордо глави и размахваха живо съ шапкитѣ си. До насъ дори долитна едвамъ чуващо се ура.

При маневрирането за потопяването на вѣтрохода бѣхме приближили до брѣга. За голѣмо наше огорчение, забелязахъ, че отъ една група се отдѣлиха нѣколко силуета, затичаха се и бързо скочиха въ една лодка, като започнаха отчаяно и съ сетни сили да гребатъ, съ цель да доближатъ подводника. Беднитѣ, въ желанието си да стигнатъ и се спасятъ при своитѣ братя, тѣ бѣха заслепени и не забелязваха грозящата ги опасность; Отъ височинитѣ се спустнаха въ галопъ нѣколко казака и откриха оживена пушечна стрелба по бѣгалцитѣ. Какъ трѣбваше да имъ помогнемъ? Нашитѣ гранати бѣха еднакво опасни, както за тѣхъ така и за тѣхнитѣ преследвачи.

Все пакъ, за утѣшение, заповѣдахъ да се дадътъ нѣколко изстрела, гранатитѣ отъ които префучаха високо надъ главитѣ имъ.

За тѣхно щастие бѣгълцитѣ разбраха, че не ще могатъ да достигнатъ живи до нашия подводникъ и затова, загребаха обратно къмъ брѣга.

Единъ отъ тѣхъ завърза за едно гребло своята кърпа и започна да я размахва за сбогомъ.

Отдалечавайки се бавно отъ брѣга, подводникъ „У 38“, продължи своитѣ кръстосвания въ водитѣ на Черно море.

Преведе: **Тамамджиевъ.**

Миннозаградниtѣ действия на нѣмскитѣ подводници въ Адриатическо море презъ 1915 год.

Презъ време на Свѣтовната война, германскитѣ подводни минни заградители сѫ действали твърде успѣшно, като сѫ поставили минни заграждания въ Адриатическо и Срѣдиземно морета, покрай брѣговетѣ на Италия, Гърция, Франция, северниtѣ африкански крайбрѣжия и около английската морска база—островъ Малта.

Тия минни заграждания били поставени съ цель:

1. Да се отслаби противниковиятъ флотъ, чрезъ нанасянето на частични загуби въ корабния му съставъ;

2. Затрудняване и стесняване на морската търговия и подвоза на бойни и хранителни припаси;

3. Оказване на морално въздействие на излизащитѣ въ открито море неприятелски кораби;

4. Създаване на противника, непрекѫсната и тежка задача по почистване на минни полета въ различнитѣ райони на Срѣдиземно море.

Въ края на септември 1915 год. по желѣзопѫтната линия били доставени отъ Германия въ разглобенъ видъ двата нѣмски подводни миноградители „У Ц 14“, които били стоварени въ австроунгарското пристанище Пола.

Въ твърде кратко време двата подводника били окончателно сглобени, спуснати на вода и готови за действие.

Първоначално подводницитѣ имали за база пристанището Пола, а въ последствие Катаро, отъ гдето излизали въ открито море за изпълнението на своитѣ трудни и опасни задачи.

Първитѣ поставяния на минни заграждания били извършени отъ подводника „У 14“, който презъ месецитѣ ноември и декември 1915 год. предприелъ четири походи за миноградни действия.

Така на 26 ноември, подводникътъ успѣлъ да постави минна заграда отъ 12 мини предъ Валона, на която въ последствие се взривалъ и потънялъ италианскиятъ кръстосвачъ „Citta di Messina“.

На 3. декември с. г., подводникътъ поставилъ втора минна заграда отъ 12 мини, сѫщо предъ Валона, на която се натъкналъ и загиналъ италианскиятъ торпедоносецъ „Interpido“.

Третото минно заграждане, сѫщо отъ 12 мини било поставено предъ италианското пристанище Бриндизи. На това заграждане загинали: италианскиятъ кръстосвачъ „Citta di Palermo“, два английски миночистачи и французскиятъ страженъ корабъ „Ginetta“.

На 27 декември подводникъ „УЦ 14“ извършилъ четвъртия си походъ и поставилъ 12 мини предъ Валона.

Съ това „УЦ 14“ отбелязалъ твърде успѣшна бойна дейность въ Адриатическо море. Презъ време на исвършенитѣ четири похода, подводникътъ поставилъ всичко 48 заградни мини, на които се натъкнали и загинали 6 неприятелски кораба.

Тия резултатни действия на нѣмскитѣ подводници въ Адриатическо море, създали твърде много грижи на английското и италианско морско командване, които заангажирали почти всички свои разполагаеми противоминни срѣдства за борба съ миннata опасность.



ЗНАЧЕНИЕТО НА МОРЕГЛЕДА.

Известно е, че подводникътъ е твърде мощно оржжие на море, защото чрезъ него напълно се постига принципа на изненадата, който принципъ е едно главно условие за спечелване на победата.

За да приближи до вражеския корабъ и заеме благоприятна за торпедна атака, позиция подводникътъ, използвайки морскитѣ дълбочини се движи скрито отъ врага.

Обаче, намиращиятъ се въ водата подводникъ е слѣпъ. Когато ще трѣбва да атакува, той изплава близко до повърхностьта на водата. Найглавното съоржжение на подводника, чрезъ което последниятъ може да наблюдава за всичко, което се вижда и извършва надъ морската повърхность и въ въздуха, е морегледа, който се счита за вѣрното око на подводника.

Морегледътъ на всѣки подводникъ се състои отъ една вдигаща се и спущаща въ вертикално направление тржба съ фокуси, призми и огледала.

Горниятъ край на тржбата, който притежава фокусъ, съ издигането му надъ водата способства за оглеждане на морската повърхность. Прибранитѣ отъ фокуса лжчи, чрезъ редъ пречупвания въ призменото устройство изобразяватъ различнитѣ предмети, обхванати отъ фокуса, върху гладката огледална повърхность, намираща се въ долния край на морегледа, по който начинъ командирътъ на подводника се ориентира за своето и това на противниковия корабъ мѣстонахождение.

***

Всѣки подводникъ, който се намира въ подводно състояние може да бжде откритъ посрѣдствомъ подводнитѣ телефони на неприятелскитѣ кораби, тъй като шумътъ отъ движението на винтоветѣ му твърде лесно се предава чрезъ воднитѣ пластове.

Подводникътъ, когато дълбочината на потопяването му е не по-голѣма отъ 15 метра, и морето тихо, а небето ясно, сжщо така може да бжде забелязанъ отъ самолетъ, летящъ низко надъ водната повърхность.

Стърчащиятъ надъ водата морегледъ, когато подводникътъ се намира въ движение, образува пѣнеста следа, която издава мѣстото на подводния корабъ.

За да се намали тая следа, въ последно време сж взети съответнитѣ мѣрки, като сж направени възможнитѣ намаления на диаметъра на морегледа.

При сжществуващо вълнение, следата на морегледа се слива съ вълнитѣ и по нея трудно се открива движещиятъ се подъ водната повърхность подводникъ.

За да изстреля своето торпедо, подводникътъ заема удобна за атака позиция, обикновенно отъ 150—1000 метра отъ противниковия корабъ, който се приближава, безъ да подозира грозящата го опасность.

Адмирала Симсъ, командиръ на всички американски морски сили, придадени въ помощь на английския флотъ презъ Свѣтовната война, съобщава, че отъ 300 случаи, въ които му доложили за забелязани морегледи на неприятелски подводници, само единъ се указалъ вѣренъ.

Морегледътъ на подводника, така сжщо трудно може да бжде забелязанъ и тогава, когато се знае района въ който подводникътъ ще действа. Най-убедителнитѣ доказателства за това сж историческитѣ примѣри.

Така презъ Свѣтовната война, на съглашенското морско командване било напълно известно, че отъ австрийското пристанище Пола, на Адриатическо море, на 6 юни 1916 год. е отплувалъ германскиятъ подводводникъ „У 35“, за да отнесе и предаде въ испанското пристанище Картагена едно твърде важно писмо, отправено отъ Кайзера за испанския краль.

За да се попрѣчи на писмото да стигне до своето предназначение, съглашенското морско командване вдигнало въ трѣвога почти всички налични морски сили въ Срѣдиземно море.

Противоподводната отбрана на Адриатическо и Срѣдиземно морета взела всички необходими мѣрки за откриване и потопяване на германския подводникъ: При изхода на Адриатическо море — прохода Отранто, били поставени многобройни заградни мрѣжи и цѣли ескадри отъ миночистачи и стражни кораби, които денонощно кръстосвали въ водитѣ на прохода; въ пристанищата Бонь и Алжиръ били съсрѣдоточени отряди отъ бързоходни кораби, а въ Алжиръ и Бизертъ били събрани многобройни флотилии торпедоносци; Тъй като на съглашенцитѣ били известни тайнитѣ радио сигнали, чрезъ които германскиятъ подводникъ влизалъ въ връзка съ своето отечество, наредено било непрекжснатото и внимателно подслушване отъ почти всички радиостанции въ Срѣдиземно море за залавянето на условнитѣ радиосигнали, изпращани отъ подводникъ „У 35“ въ Германия.

Въпрѣки силната охрана изходитѣ на Адриатическо море, подводникътъ благополучно се промъкналъ и на 12 юни къмъ 7 часа, билъ забелязанъ на 55 мили отъ пристанището Бизертъ.

Въпрѣки изпратенитѣ да го преследватъ по неговитѣ следи множество кораби, подводникътъ не билъ намѣренъ и продължилъ спокойно своя пжть къмъ Испания.

Едва на 17 юни той билъ наново откритъ въ момента, когато атакувалъ кораба „Угандъ“, но преследващитѣ го кораби веднага изгубили следитѣ му. На следния день той билъ забелязанъ въ момента, когато изстрелялъ торпеда по корабитѣ „Ронъ“ и „Бичи“. Намиращиятъ се въ близость на атакуванитѣ кораби кръстосвачъ „Косини“, се притекълъ на помощь и отъ голѣмо разстояние обстрелвалъ съ артилерийски огънь подводника, който веднага се потопилъ и укрилъ подъ водната повърхность, като успѣлъ да изстреля второ торпедо по потъващия корабъ „Бичи“.

Кръстосвачътъ „Косини“ забелязалъ на хоризонта търговския корабъ „Олга“ и се отправилъ къмъ него, за да го предупреди, че навлиза въ опасенъ районъ, но подводникътъ успѣлъ вече да го атакува и потопи чрезъ изстреляното свое торпедо.

Заповѣдано било нѣколко отряда торпедоносци да се разпръснатъ по пжтя за Картагена и следятъ за подводника, обаче, въпрѣки оживеното кръстосване водитѣ предъ пристанището отъ многобройнитѣ неприятелски кораби, следъ 3 дена, подводникъ „У 35“ благополучно се промъкналъ, пристигналъ невредимъ въ Картагена, като по своя пжть отъ Пола за испанското пристанище, успѣлъ да потопи 9 търговски кораба и 15 вѣтрохода.

Съглашенскитѣ морски сили следѣли съ голѣмо внимание завръщането на подводника, като се надѣвали чрезъ усилване на противоподводнитѣ срѣдства, поне тоя пжть да откриятъ и потопятъ дръзкия подводникъ.

Мрѣжата и разположението на стражнитѣ кораби въ тѣснинитѣ били още по гжсти, обаче, въпрѣки всички положени усилия и взети мѣрки, подводникъ „У 35“ сполучилъ на 3 юли да се завърне въ Катаро, като по обратния си пжть наново потопилъ 11 търговски кораба и 6 вѣтрохода.

Тоя исторически примѣръ доказва до колко трудно се открива подводника само по неговия морегледъ, и какво голѣмо значение има последния за трудното му и безопасно движение.

Кутевски.



МОРСКИ ВЕСТИ

НЕ ВСЪКОГА ТОРПЕДАТА ПОПАДАТЪ ВЪ ЦЕЛЬТА.

Презъ единъ горещъ юлски день въ 1917 год. кръстосвахме съ нашия подводникъ край сверните брѣгове на Шотландия. Нощитѣ въ тоя районъ сж свѣтли и почти прогледни както презъ дена.

Следъ смръчаване открихме на северъ отъ нашето мѣсто нѣколко облачета димъ, къмъ които насочихме подводника. Движейки се въ това направление, ние забелязахме задъ облачетата димъ първоначално да изникватъ стожернитѣ върхове, следъ тѣхъ димнитѣ тржби, а найподиръ и самитѣ два рибарски кораба.

Предстоеше ми да бжда смѣненъ отъ стража. Всѣкога, когато изпълнявахъ длъжностьта си на дежуренъ офицеръ, следваше да докладвамъ на командира за курса и скоростьта на подводника, и да опредѣлямъ неговото мѣсто по картата.

Командирътъ заповѣда да се приготви за изстрелъ носовото орждие. Преди да слѣза отъ командната кула и заема своето бойно мѣсто, заедно съ останалата обслуга, направи ми впечатление особеното движение на двата рибарски кораба, които ми се сториха подозрителни и азъ неволно си спомнихъ за загиването на единъ нашъ подводникъ, който бѣше подмаменъ отъ подобни рибарски корабчета и потопенъ чрезъ торпедо отъ неприятелски подводникъ. Ето защо, за всѣки случай, наредихъ зоркото наблюдение въ всички посоки около подводника.

Съ наближаването на достатъчно разстояние отъ рибарскитѣ кораби, носовото ни орждие откри огънь. Първиятъ изстрѣлъ надхвърли цельта, а втората граната падна предъ корабчетата, които, за да отбѣгнатъ попаденията отъ следващитѣ гранати, промѣниха посоката на своето движение и направиха опитъ да се отдалечатъ.

За да ги настигне подводникътъ даде възможната пълна скорость. Малко следъ това обаче, единъ отъ наблюдателитѣ извика силно.

—„Виждамъ въ лѣво морегледъ!“

Ние сжщо забелязахме въ лѣво стърчащиятъ надъ водата морегледъ на неприятелския подводникъ, и пѣнестата следа отъ движението му, а сжщо и следитѣ на четиритѣхъ торпеда, отправени къмъ нашия подводникъ.

Всѣко движение за отбѣгване попаденията на торпедата бѣ невъзможно. Следващитѣ секунди бѣха твърде сждбоносни и мжчителни за насъ, тъй като всѣки мигъ очаквахме да полетимъ въ въздуха. Обаче, благодарение на внезапно увеличената скорость на нашия подводникъ за преследване рибарскитѣ корабчета, ни спаси отъ явна гибель: противникътъ, изчислявайки даннитѣ за произвеждане на своята торпедна стрелба е взелъ подъ внимание прежната наша скорость, следствие на което и четиритѣхъ неприятелски торпеда префучаха близко задъ кърмата на нашия подводникъ. Ние бѣхме спасени. Тоя пжть подготвената ни смъртна примка не даде никакъвъ успѣхъ за противника.

Да се движимъ въ надводно положение бѣше опасно. Ето защо, подводникътъ веднага се гурна на дълбочина 30 метра подъ водната повърхность и чрезъ внимателно движение и послушване отбѣгна опасността да бжде потопенъ.

Тоя случай показа, че не всѣкога торпедата попадатъ въ цельта. Една малка и непредвидена случайность може да бжде причината, атакувания корабъ да отбѣгне торпеднитѣ удари и се спаси отъ сигурна гибель.

Отъ нѣмски: **Карагьозовъ.**

ПРИСТАНИЩЕТО ЦИНТАО.

Северно отъ Шангхай, Китай притежава на Жълтото море пристанището Цинтао, което се намира въ югоисточната часть на залива Киаочоу.

Пристанището Цинтао е построено въ 1898 год. отъ Германия, която получила отъ китайското правителство разрешението да го използва, заедно съ залива Киаочоу и известна часть отъ задземието, въ продължение на 99 години.

На това мѣсто отъ източния китайски брѣгъ, Германия уреди своята Далеко-източна колония, като съоржжи и превърна пристанището Цинтао въ първостепененъ упоренъ пунктъ за ескадрата на адмиралъ графъ фонъ Шпе.

Въ 1914 год. презъ време на Свѣтовната война, тая първостепенна военно-морска и търговска база на Германия, бѣ атакувана и превзета отъ Япония, а въ 1922 год. отново мина подъ владѣнието на Китай.

Въпрѣки това обаче, японския флотъ въ последнитѣ нѣколко години, много пжти е пребивавалъ въ тая база, и подъ предлогъ, че урежда „излети“ за своитѣ корабни обслуги, стоварилъ голѣми десанти на брѣга.

Цинтао е свързанъ съ желѣзенъ пжть и съ града Цзинанъ, желѣзопжтенъ вжзелъ на линията Нанкинъ — Шанхай.

Градътъ Цинтао притежава напълно европейски видъ: широки улици и голѣми сгради. Населява се отъ 200,000 души. Въ града се намиратъ 6 японски и 1 китайска текстилни фабрики.

Пристанището се състои отъ три басейна: търговския или голѣмия басеинъ, малкия и тоя на доковетѣ, съ обща дължина на пристанищнитѣ стени, 3,900 метра.

Всички басейни могатъ да поберътъ общо 15 кораба съ дължина отъ 60 до 120, и 7 съ дължина отъ 152 до 183 метра.

Сжществувашитѣ добре уредени работилници за извършване поправки на военнитѣ и др. кораби, при превземането на Цинтао сж били разрушени отъ германцитѣ. Съгласно сведенията отъ 1933 год. тѣ наново сж възстановени, обаче могатъ да извършватъ поправки само на малки кораби.

Въ сжщия докъ, притежаващъ размѣри 146·3 × 22·9 × 7 метра могатъ да докуватъ леки кръстосвачи съ водоизмѣстване до 4,500 тона.

Военно-географическитѣ условия на пристанището Цинтао сж твърде благоприятни за една първостепенна морска база съ голѣмо значение за отбраната на крайбрѣжието. Ето защо, презъ време на японо-китайския конфликтъ, пристанището Цинтао съставляваше обектъ за завладяване отъ японскитѣ войски.

До края на 1937 год. обаче, пристанището още се намираше въ китайско владение. Всички японски кораби, които се опитали да стоварятъ десантъ на брѣга, сж имали пъленъ неуспѣхъ.

ЗАСТОЙ НА ФРАНЦУСКОТО КОРАБОПЛАВАНЕ.

Въ първата четвъртъ на настоящата година, французското корабоплаване е отбелязало значителенъ застой. Къмъ 15 януари въ пристанищата се намирали завързани за кея безработни кораби отъ различна голѣмина съ общо водоизмѣстване 117,025 бруто рег. тона, а на 1. мартъ общиятътонажъ възлиза вече на 189,201 бр. р. тона, т. е. въ течение на твърде кратко време билъ увеличенъ съ 72,176 тона, което означава голѣмата безработица на французскитѣ търговски кораби.

СТРАНИЦА ЗА МЛАДИТѢ

ХРИСТОФОРЪ КОЛУМБЪ.

(Продължение отъ брой 93).

Колумбъ въ Португалия.

Презъ петнадесетото и началото на шестнадесетото столѣтия, въ Португалия пребивавали множество италиански моряци, които взели живо участие въ различнитѣ морски експедиции съ португалскитѣ кораби край брѣговетѣ на западна Африка и по водитѣ на Атлантически океанъ.

Често, водачи на тия експедиции били следнитѣ италиански мореплаватели: венецианцитѣ Карамосто и Каботъ, генуезеца Колумбъ, флорентинцитѣ Веснунчи и Веррацо, отъ опитностьта и решителностьта на които се възползвали за завладяването и колонизацията на множеството острови и нови земи, първоначално Испания и Португалия, а въ последствие Англия и Франция.

Както се спомена вече, Христофоръ Колумбъ се заселилъ въ Португалия презъ 1473 год.

Съгласно даннитѣ, които дава италианския историкъ Галло, Колумбъ отишелъ въ Португалия при своя братъ Бартоломео, който живѣялъ вече отъ нѣколко години въ тая крайморска страна, гдето, за сдобиването на срѣдства за своята прехрана се занимавалъ съ чертанието на морски карти и продажбата на книги. Естественно, че и Колумбъ, помагайки на брата си, притежавалъ сжщото занятие — картографството, отъ което препечелвалъ необходимитѣ суми за своята прехрана.

Когато Колумбъ пребиваваль въ гр. Лисабонъ съ него се случило събитие, което имало за последица женидбата на знаменития мореплаватель.

Колумбъ често посещавалъ църковната богослужба въ монастира „Всехъ Свѣтихъ". Набожностьта на мореплавателя обърнала вниманието на една отъ пансионеркитѣ на тоя монастиръ, която се влюбила въ Колумба.

Последниятъ отвърналъ съ сжщата силна любовь и се оженилъ за девицата, която се именувала Фелипа Моницъ и била дъщеря на Катерина Висконти и Бартоломео Перестрелло, дворянинъ отъ италиански произходъ, името на когото е свързано съ колонизацията на островитѣ Мадейра и Порто Санто.

Бартоломео Перестрелло билъ опитенъ морякъ и единъ отъ близкитѣ съподвижници на известния португалски принцъ Хенрихъ Мореплавателя.

Въ 1425 год. Перестрелло взелъ живо участие при колонизацията на Порто Санто, а въ 1446 год. билъ назначенъ за губернаторъ на тоя островъ.

Следъ смъртьта на Перестрелло, Христофоръ Колумбъ наследилъ неговата богата библиотека, множество ржкописи, разни книжа, документи и карти, отъ проучването на които, въ бждещиятъ знаменитъ мореплаватель се породила мисъльта за сжществуването на западенъ морски пжть за далечна Азия, откриването на който е била главната цель въ живота на Колумба.

Христофоръ Колумбъ се оженилъ въ 1474 год. отъ който бракъ на мореплавателя съ Донна Фелипа се родилъ, вѣроятно въ 1478 г. колумбовия синъ Диего.

Въ животоописанието на Колумба често се срещатъ невѣрни и преднамѣрено изложени събития, разказвани отъ негови врагове, съ цель да се омаловажи великото му дѣло съ откриването на новия Свѣтъ.

Така, сжществува разказъ, въ който се споменава, че нѣкакъвъ морякъ, който се върналъ отъ продължително морско пжтуване съ корабъ къмъ западъ, по водитѣ на Атлантически океанъ, получилъ гостоприемство въ дома на Колумба, гдето починалъ, обаче, преди смъртьта си, повѣрилъ на Колумба тайната за откриването на нови и неизвестни земи на западъ, далечъ отъ брѣговетѣ на Португалия.

Въ това време различни учени люде се стремѣли да докажатъ въ своитѣ съчинения, нѣкои отъ които били напечатани на латински езикъ, че земята има кълбовидна форма.

Това твърдение за кълбовидната форма на земята имало за последица и друго вѣрвание, а именно, че Далечния изтокъ е могълъ да бжде достигнатъ по море, чрезъ движение на корабитѣ къмъ западъ.

Възъ основа на сжществуващитѣ различни легенди и данни относно възможностьта за достигане източнитѣ брѣгове на Азия, чрезъ морския пжть на западъ, Колумбъ съставилъ въ подробности единъ проектъ за продължително пжтешествие, който прадставилъ на тогавашния португалски кралъ Ионъ за одобрение и молба, да му бждатъ дадени необходимитѣ кораби и срѣдства за изпълнение на пред начертаната трудна задача — дости гане богатитѣ земи на азиатския материкъ.

Кралътъ, за проучване представения проектъ, назначилъ комисия, която следъ приключване на своята продължителна работа дошла до заключението, че предложенията на Колумба сж неосжществими, и неговитѣ доказателства, твърде дръзки и фантастични.

Въпрѣки това обаче, кралътъ си послужилъ съ хитрость, като пожелалъ да се възползва отъ плана на Колумба. Тъй като проектътъ за предначертаното пжтешествие на западъ още се намиралъ въ комисията за проучване, кралътъ наредилъ тайно незабавното отплуване на единъ корабъ къмъ онова мѣсто, означено отъ Колумба въ представената отъ него заедно съ проекта карта.

Корабътъ, подъ предлогъ, че ще пжтува къмъ брѣговетѣ на Африка, излѣзалъ въ открито море и се отправилъ на западъ.

Силното вълнение и продължителнитѣ стихийни бури, съ които корабътъ се борилъ, изчерпали мжжеството на неговата сбслуга, която отказала да продължи плуването по водитѣ на Атлантическия океанъ.

Корабътъ се върналъ обратно въ Португалия, и като пжтуващитѣ съ него моряци заявили, че плановетѣ на Колумба сж безумно дръзки и неосжществими.

Историческитѣ данни гласятъ, че Колумбъ научилъ за това тайно пжтешествие и тъй като билъ зорко следенъ отъ кралскитѣ шпиони, намѣрилъ за необходимо да напустне Португалия което и сторилъ въ последната четвъртъ на 1484 год.

Колумбъ въ Испания.

И въ Испания Колумбъ продължилъ да работи неуморно за осжществяването на своята идея.

Първоначално той живѣлъ известно време въ монастира „св. Мария де Рабида", гдето се сприятелилъ съ оттецъ Хуанъ Перецъ, който препоржчалъ въ последствие съ писмо Колумба на монаха Фернандо де Талавера, на служба въ монастира Прато и при испанската кралица Изабела. (Следва).

Куюджуклиевъ.

СКЛАДЪ

НА

ВЪЛНЕНИ ПЛАТОВЕ и ШИВАШКИ МАТЕРИАЛИ

„ВАСИЛЪ ХР. ПОПОВЪ & СИНЪ“

НА

ПЕТЪРЪ ПЕТРОВЪ

Варна ул. „Преславъ“ № 24, тел. № 27—97

Постояненъ изборъ отъ най-доброкачествени чисто вълнени платове за дамско и мжжко облѣкло.

Всички шивашки и шапкарски материали.

Единственъ магазинъ въ града разполагащъ съ пъленъ комплектъ отъ **военни, полицейски, желѣзничарски, ученически** и др. прибори по облѣклото като: **пагони, вензели, копчета, галуни, шарфове, кортици, гербове, цифри** и всичко друго необходимо по униформеното облѣкло.

ВСИЧКО НА ОПРЕДѢЛЕНИ И КОНКУРЕНТНИ ЦЕНИ.

Изпълнение и на държавни доставки.

Редовни, научни, приятни и ефтини пжтувания до Цариградъ.

БЪЛГАРСКОТО ТЪРГОВСКО ПАРАХОДНО Д-ВО — ВАРНА,

въ отговоръ на многобройнитѣ запитвания отъ разнитѣ кжтове на Отечеството и чужбина уповестява, че и тая година устройва съ специално и уютно пригодения параходъ **„ЦАРЬ ФЕРДИНАНДЪ“**

ИЗЛЕТИ ДО ЦАРИГРАДЪ.

ПРЕЗЪ НАСТЖПВАЩИЯ СЕЗОНЪ, ПЖТУВАНИЯТА ЩЕ СЕ ИЗВЪРШВАТЪ ПО СЛЕДНОТО РАЗПИСАНИЕ И УСЛОВИЯ:

ТРЪГВАНЕ ОТЪ ВАРНА И ЦАРИГРАДЪ ВЪ 16 ЧАСА:

	ЮНИ	ЮЛИ	АВГУСТЪ	СЕПТЕМВРИ
Тръгва отъ Варна	25	2, 6, 13, 18, 23, 27,	1, 6, 10, 17, 22, 37, 31	5, 10, 17
Пристига въ Цариградъ	26	3, 7, 14, 19, 24, 28,	2, 7, 11, 18, 23, 28, 1	6, 11, 18
Тръгва отъ Цариградъ	28	5, 9, 16, 21, 26, 30,	4, 9, 13, 20, 25, 30, 3	8, 13, 20
Пристига въ Варна	29	6, 10, 17, 22, 27, 31,	5, 10, 14, 21, 26, 31, 4	9, 14, 21

ЦЕНИ НА БИЛЕТИТѢ ЗА ЕДНО МѢСТО:

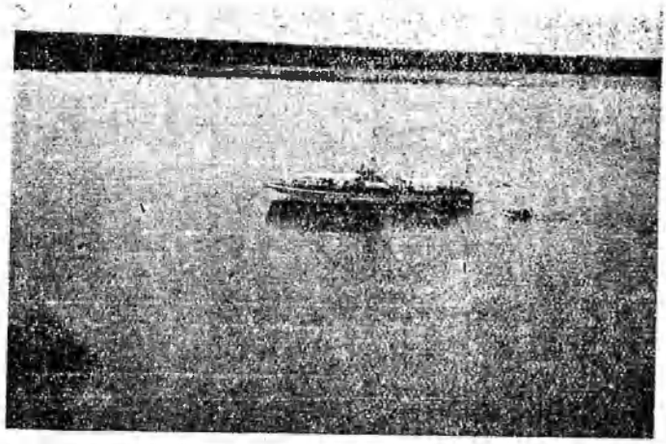
Горна палуба	I	класа	въ 2 мѣстна кабина	1790 лв.	за мѣсто
Главна „	I	„	въ 2, 3 4 мѣстна кабина . . .	1390 „	„
„ „	II	„	въ 2 мѣстна кабина	1380 „	„
„ „	II	„	въ 3 и 4 мѣстна кабина. . . .	1080 „	„
„ „	II	„	въ 6 мѣстна кабина	1010 „	„
Долна палуба	III	„	. . . . .	665 „	„

ХРАНА — пъленъ дневенъ абонаментъ (закуска 22 лв., обѣдъ и вечеря по 52 лв.) всичко 126 лв. дневно, или за цѣлото пжтуване 452 лв. Нощуването презъ цѣлия престой въ Цариградъ става на парахода.

ВАРНА — ЦАРИГРАДЪ САМО ЗА ЕДНА НОЩЬ

12 ПРИЯТНИ ЧАСА.

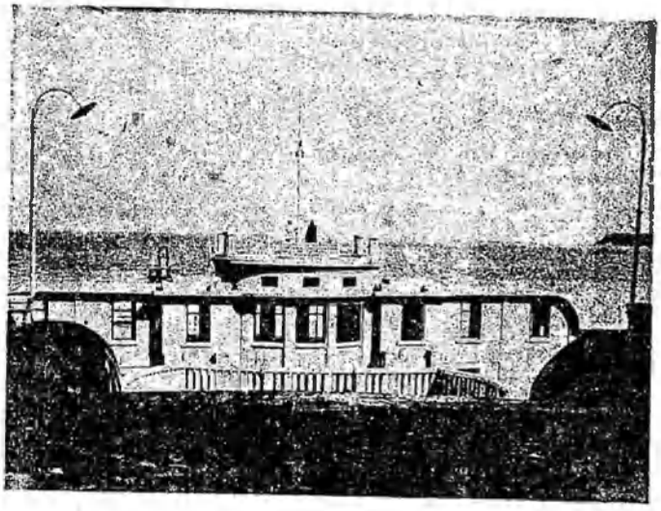
За всички необходими сведения, упжтвания и др., заинтересованитѣ се умоляватъ да се отнесатъ до Дирекцията на дружеството въ Варна и до агенциитѣ на сжщото.



Полицейскиятъ корабъ „Черноморецъ“ на котва въ Дунава.



Натягай.



Централната часть на морскитѣ бани въ Варна