



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

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

ТАКСА ПЛАТЕНА

ДРУГЕДНИЧНИКЪ ЗА МОРИА ПРОСВЕТА И ОСИЗВА
ОДЪКОВОЛИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ

Година I.

Варна, 1. Априлъ 1935 год.

Брой 13.

Дунавско корабоплаване.

На 17. мартъ се тури началото на едно крупно дѣло, което правилно развивано, ще даде единъ новъ тласъкъ въ стопанския и културенъ напредъкъ на страната. Макаръ и като опитъ, установяването на редовни съобщения по цѣлото протежение на Дунавъ, въ предѣлитъ на нашитъ граници, съ български параходи е едно начинание, което не може да мине незабелязано. Неговитъ последици скоро ще бждатъ почувствувани и ще дадатъ отражението си въ особеното положение, което Дунавъ ще заеме, като факторъ въ стопанския животъ на страната. До тая дата Дунавъ бѣше една странична прибавка на българската територия и опредѣляше границата ни, а отъ 17. мартъ Дунавъ се включва въ предѣлитъ на българската държава, като една стопанска ценностъ за връзка съ централна Европа.

Всички си спомнятъ навремето шума, създаденъ отъ борбата на българската държава съ собственицитъ на източната желѣзопътна линия, до като най-после, следъ голѣми материални жертви, тази линия бѣше откупенъ. Това тогава се посрещна, като една голѣма стопанска придобивка и като голѣмъ активъ на българската политика.

Тогава на всички бѣше ясно отъ какво голѣмо значение е желѣзниятъ пътъ, който минава презъ българска територия, да бжде въ български ръце и че откупването на източнитъ желѣзници е необходимо за независимостта на българското стопанство.

Въпросътъ за българското корабоплаване е тъкмо отъ такова естество и дѣлото отъ 17. мартъ по своето значение далеко надхвърля едно обикновено търговско предприятие, което ще се оценява по печалбитъ или загубитъ, които то ще носи, като такова.

Началото, което е турено за редовното параходно съобщение въ предѣлитъ на нашето крайбрѣжие, трѣбва да бжде първата крачка къмъ пълното овладѣване на Дунава. Достигнатото съ такива мѣнотии дѣло, трѣбва да бжде продължено съ сжщата енергия и докарано до своя естественъ развой, като излѣзе задъ нашитъ граници и обхване цѣлата плавателност на рѣката отъ Регенсбургъ до Сулина. Едва тогава Дунавъ ще бжде за насъ това, което сега е за всички, презъ територията на които той минава.

На Дунава българското знаме трѣбва да бжде застъпено въ тоя размѣръ, който фактически отговаря на стопански-

тъ интереси на страната и на положението, което България заема, като дунавска държава.

Ще трѣбва да се освободимъ единъ пътъ за винаги, отъ предразсѣдка, че когато Дунавъ гъмжи отъ параходи и шлепове на другитъ съкрайбрѣжници, напразни ще бждатъ нашитъ усилия да ангажираме въ него български капитали, които нѣма да бждатъ рентабилни.

Въ такъвъ случай на невѣрниците и кжсогледитъ, простата смѣтка ще покаже, колко погрѣшенъ е този възгледъ.

Дунавскиятъ ни транспортъ възлиза на около 400000 т, за които годишно се плаща надъ 60 милиона лв., които сж загуба за българското стопанство.

Това е непосредственото осезателно последствие на затвърденото ни дунавско корабоплаване, а неизмѣрими сж другитъ косвени последици, върху стопанството и върху политиката.

Нека се надѣваме, че най-после е скжсано съ вѣковния предразсѣдъкъ на българина, да вижда въ Дунава и морето само граници, задъ които може да се скрие, като задъ китайската стена. Нека актътъ отъ 17. мартъ бжде началото за едно здраво национално, всестранно възраждане.

При Одринъ геройски загинаха български моряци, които взеха участие, като шурмоваци при атакуването му на 26.III.1913 год.

ЗНАЧЕНИЕТО НА ОДРИНСКАТА КРЕПОСТЪ.

Следъ многократнитъ и несполучливи опити на Турцитъ въ началото на XIV вѣкъ за завладѣване на византийската столица „Константинополь“, тѣ разбраха, че да се превзематъ непрестѣпнитъ стени на вѣковната крепостъ, необходимо е да се унищожи византийската сила първо вѣнъ отъ нея, следъ което тя сама по себе си ще падне. Затова тѣ насочиха своето внимание за завладяване на Балканския полуостровъ, като ми наха презъ Дарданелитъ и въ 1360 год. завладѣха Одринъ. Като центъръ въ источна Тракия, Одринъ стана столица на Турция и започна да играе ролята на изходенъ пунктъ за понататѣшнитъ имъ завоевания. Отъ тукъ, около единъ вѣкъ турскитъ султани водиха войни съ християнитъ, докато въ 1453 год. завладѣха Цариградъ и премѣстиха столицата си въ този свѣтовенъ центъръ. Обаче, Одринъ, разположенъ въ срѣдата на плодородната Тракия, заселенъ добре съ турци и намирайки се на пътя отъ Европа за Азия, отъ това на западна. Той стана голѣмъ търговски центъръ, запази много паметници отъ свѣтитъ страници на турската империя и стана тѣхенъ свещенъ градъ.

Отначало презъ време на завоевателнитъ войни на турцитъ, понеже границитъ имъ били изнесени далечъ навътре въ Европа, Одринъ не е билъ укрепванъ, но презъ 18. в. следъ, като Турция стигна върха на своето могѣщество и започна да се разлага, да губи една по една отъ завладянитъ провинции, когато границитъ започнаха да се приближаватъ все по-вече и по-вече до столицата и най-после, когато въ 1829 год. рускитъ войски ми наха Дунава и се явиха предъ Одринъ, тѣ вече започнаха да се замислятъ за отбраната на Цариградъ. Трѣбваше обаче втори пътъ руситъ да нахлуятъ въ турската империя, за да я подтикнатъ къмъ работа. Едва въ началото на руско-турската война, 1877 год. турцитъ решиха да изнесатъ една по-далечна преграда предъ столицата си, да запущатъ най-важната посока за настѣпление по долината на Тунджа и Марица, поради което подъ ръководството на австрийски военни инженери, положиха основата на Одринската крепостъ. Тамъ построиха около 24 редути — бата-

реч, но войната ги изпревари, не успѣха да ги въоръжатъ.

Следъ освобождението и създаването на слабо то българско княжество, което раздѣляше двата вѣковни противника, турското правителство започна да смѣта, че Одринъ е изгубилъ вече значението си, като крепостъ и го остави въ сѣщия видъ, както го завари войната. Но стремението на младото българско княжество къмъ обединение и разширение на югъ за смѣтка на турската империя, стрѣсна турцитъ и Одринската крепостъ бѣше въоръжена и засилена съ нови укрепления. По после, съ илинденското възтание, и съ обявяване независимостта на България въ 1908 год. отношенията между България и Турция се натѣгнаха, предвиждаха се усложнения, което обстоятелство накара Турция да усили крепостта Одринъ, за да спре българскитъ войски, които биха настѣпили по посока на Цариградъ, да даде първата отпора, докато стане съсрѣдоточаване и прехвърляне войски отъ далечнитъ краища на империята. Турция вече бѣше оставила своята завоевателна политика и се стремеше да запази онова, което ѝ бѣ останало, затова и задачата на Одринската крепостъ се свеждаше до първоначално задържане на по-рано съсрѣдоточената българска армия, до като се подготвятъ и съсрѣдоточатъ турскитъ войски. По-после когато дойдоха младо - турцитъ на власт и започнаха да се зотвятъ не само за отбранителна, но и за нападателна война, разбраха, че отбранителната линия около Цариградъ губѣше своето значение. Чаталджанската укрепена позиция бѣше изоставена, а по-голѣмата частъ отъ нейнитъ орждия бѣха пренесени въ Одринъ. Споредъ плана за нападение на турцитъ, изработенъ отъ вѣщитъ германски ръководители, на Одринъ, освенъ прикриване на съсрѣдоточение на Турската армия, се възлагаше още и затварянето на единствения желѣзенъ пътъ отъ България къмъ Цариградъ. Въ случай че българитъ обхоятъ крепостта, слабо заселената зона между Черно и Мраморно морета, липсата на храна и затрудняване подвоза, поради задържането на Одринъ, ще ги накара по-скоро да капитулиратъ, а въ случай на

успѣхъ на българитъ, държането на крепостта ще усили претенциитъ на турцитъ при преговоритъ за владението на Одринския край.

И тъй, стремлението на турцитъ да обезпечатъ съсрѣдоточаването на своята армия на тракийската ни граница, стремлението имъ да заторятъ единствения желѣзенъ пътъ къмъ тѣхната столица, ги накара да обърнатъ по-голѣмо внимание върху модернизирането и засилването на Одринската крепостъ, която въ балканската война изигра добре ролята си. Тя пакъ бѣше преззета отъ храбрата българска армия, но съ цената на много срѣдства и много жертви.

Упорството на турцитъ следъ като войскитъ ни бѣха спрѣни предъ Чаталджа, усложняваше положението и налагаше да се превземе Одринъ. Въ този последенъ етапъ на изпитание българскитъ националенъ гений се прояви въ всички си блѣсъкъ и страшната непревземаема турска крепостъ Одринъ падна подъ напора на българския съкрушителенъ ударъ. Рѣдко свѣтовно събитие е правило такова впечатление. Интересътъ къмъ младата българска армия бѣше твърде повишенъ и Одринъ стана легендата за българския войнъ, които отбелязва най-свѣтлата страница въ новата ни история на 26 мартъ 1913 година.

Българскитъ флотъ има своя дѣлъ въ тази славна епопея, като отъ оскѣднитъ си срѣдства отъ хора можа да послужи въ обсадата и превземането на Одринъ.

Въ разпореждане на II армия бѣха изпратени команди отъ флота за подривни работи, за организиране телефоннитъ съобщения и за действия при прожекторитъ. Тукъ моряцитъ, наравно съ сѣбратята си отъ армията, сложиха на олтаря на Отечествениѣ идеали своята самоотвърженостъ и преданостъ къмъ Родината.

Между сложилитъ коститъ си за великото дѣло превземането на Одринъ, легнаха и доблостни български моряци.

Колкото и малъкъ дѣлъ да се е падналъ на българския морякъ да прояви своята вѣрна служба на Отечеството и той я изпълни, като истински българинъ.

Слава на всички герои!

И. Гишичъ.

БЪЛГАРСКО РЪЧНО КРАЙБРЪЖНО КОРАБОПЛАВАНЕ.

До 17. мартъ т. г. ние нѣмахме на Дуназа собствено крайбрѣжно рѣчно корабоплаване, Нашата крайбрѣжна пѣтническа и транспортна служба се обслужваше отъ унгар-

ското и австрийското рѣчни парамходни дружества. Ние бѣхме отстъпили нашитъ икономически и международни права на Дунава на чужденцитъ, защото до сега не мо-

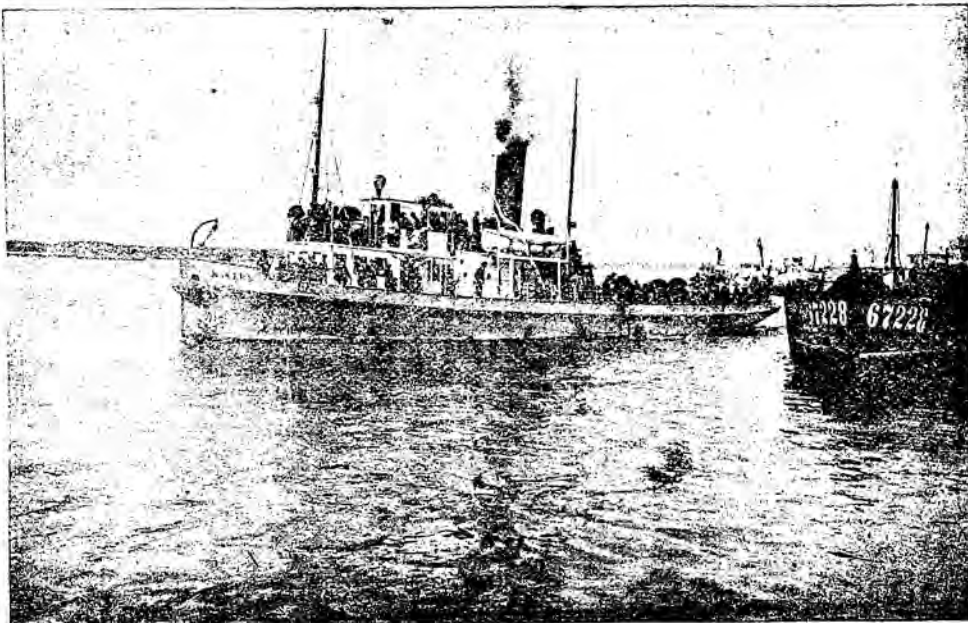
жахме да намѣримъ въ себе си нуждната инициатива, куражъ, сили и срѣдства за да не се чувствуваме на родната наша рѣка — Дунава — като гости.

Върно е, че въ миналото бѣха възникнали редъ опити и инициативи за създаване на национално рѣчно корабоплаване по Дунава, но поради малката отзивчивостъ и подкрепа отъ страна на съответните ръководни фактори въ нашата държава, а понѣкога и поради тѣхното явно противодействие и отъ друга страна — поради натискъ и противодействие отъ непосредствено заинтересовани въ случая чужденци, тия родолюбиви опити и инициативи биваха винаги задушавани още въ зародиша си.

Трѣбваше да изминатъ цѣли 57 години отъ нашето освобождение за да създаемъ и прозремъ нуждата, необходимостта и целесъобразността отъ едно българско рѣчно крайбрѣжно корабоплаване по Дунава и да се заемемъ енергично за осъществяването му. Трѣбваше да дойде „19 май“ за да решимъ окончателно този толкова пѣти въ миналото повдигнатъ въпросъ и да пристѣпимъ къмъ реализирането му.

Благодарение на инициативата на Началника на отдѣлението за корабоплаване и неговитѣ най-близки помощници и сподвижници, следъ продължителни служебни препятствия и доста мъчности, миналата година, следъ обновата на нашитѣ схващания за службата ни на отечествения интереси, се реши окончателно да се тури основа на българско корабоплаване по Дунава, като се преправятъ малкото използвани до сега пристанищни влѣкачи „Витъ“ и „Искъръ“ въ товаро-пѣтнически параходи, кѣто да поематъ крайбрѣжната ни товаро-пѣтническа служба по Дунава. Въ срѣдата на м. мартъ т. г., корабитѣ „Витъ“ и „Искъръ“ бѣха окончателно ремонтирани и готови да започнатъ изпълнението на важната национално-стопанска задача.

Въ недѣля, на 17. мартъ сутринта, стана тѣхното освещаване и тържествено откриване на българското крайбрѣжно корабоплаване по Дунава. Въ този день единиятъ параходъ — „Искъръ“ — бѣше въ Видинъ а другиятъ — „Витъ“ — въ другото крайно наше пристанище — въ Русе. Въ Видинъ бѣха дошли за случая, кѣто представители на правителството, Министерствъ на Правосъдието г-нъ Диковъ и Главниятъ Директоръ на Желѣзницитѣ и Пристанищата г-нъ Подполковникъ Колчевъ, а въ Русе — Министерствъ на Съобщенията г-нъ Никола Захариевъ и Началникътъ на отдѣлението за корабоплаване и пристанища — г-нъ Коста Скутуновъ. Въ



Българскиятъ параходъ „Искъръ“. Единъ отъ корабитѣ поставенъ за поддръжане редовното съобщение на Дунава отъ Русе до Видинъ.

пристанищата на двата града Видинъ и Русе бѣха събрани официалните лица и множество наредъ. Следъ освещаването и казанитѣ съответни речи, които рѣдхвѣтъ голѣма вѣра за бързото преуспѣване на родното дунавско корабоплаване, двата кораба направиха първитѣ си пѣтувания съ официалните лица — първиятъ до Ломъ, а вториятъ до Свищовъ, акламирани отъ крайбрѣжното население и неизказано радостно и тържествено посрещнати въ пристанищата. Българското рѣчно крайбрѣжно корабоплаване бѣше тържествено открито при пълното съдействие на природата — прекрасенъ, топълъ, слънчевъ и неизказано приятенъ предпролѣтенъ день.

Въ този день избликна истинска радостъ, преди всичко отъ крайдунавското население и отъ цѣлия български народъ. Отъ този исторически день нашиятъ народенъ трицѣтъ ще се развива непрекъснато



На Дунава при Сомовитъ.

по родното наше дунавско крайбрѣжие наредъ съ многостното други чужди национални знаменъ. Този день ни даде една голѣма национално-стопанска придобивка и едновременно съ това ни издигна високо въ нашитѣ национални очи и въ очитѣ на чужденцитѣ, кѣто дейни и способни националисти. Нека това наше родолюбиво начинание, благословено отъ църквата,

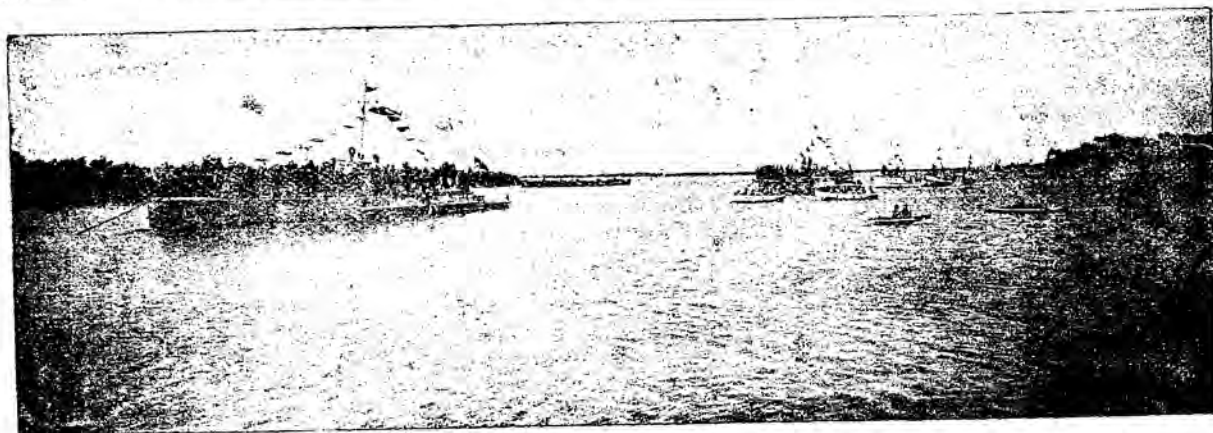
закрепне и бързо преуспѣе

Но, както и г-нъ Министеръ на Съобщенията въ Русе подчерта, това е само едно начало. Това е само едно трасе на бъдещето голѣмо и истинско развитие на българското корабоплаване по Дунава. Това е само буквата „А“ отъ нашата азбука, която трѣба въ скоро време да изкажемъ до края. А това значи, споредъ думитѣ на г-нъ Министеръ, че зародилото се на 17. мартъ 1935 година нашето рѣчно крайбрѣжно корабоплаване щетрѣбва въ скоро време да се здобие съ напълно подходящи и специално построени товаро-пѣтнически рѣчни параходи, да закрепне, да се разрастне и да достигне възможността да излѣзе отъ рамкитѣ на крайбрѣжното плаване, като проникне съ корабитѣ си по Дунава въ Срѣдна Европа. По този начинъ ние ще можемъ съ наши кораби подъ наше знаме да изнасяме най-сигурно, най-евтино и най-безпрепятствено нашитѣ народни произведения до голѣмитѣ консумативни пазари на Срѣдна, даже и Западна Европа.

Дано нашиятъ застои до сега въ това отношение се компенсира съ едно бързо, планомерно и сигурно преуспѣване.

Ние отъ сърце се радваме на тази важна морско-стопанска отечествена придобивка на нашата обновена държава и пожелаваме искрено да закрепне, да се разрастне и даде отлични резултати.

Сава Н. Ивановъ.



Корабите от Дунавската Полицейска Служба. Празнично украсени със пръпорци.

ЕДНА ЗАПОВЪДЬ НА КАПИТАНЪ — ЛЕЙТЕНАНТЪ РОЖДЕСТВЕНСКИ.

Мнозина от нашата интелигенция познават името Рождественски, големият флотоводец от руско-японската война. Историците на запад го зочат, като големия моряк., „Единственият на времето си способен да извърши оная грамадна операция, каквато представлява големият морски поход Кронщадъ — Цусима“, казва Полеологъ.

Ако Рождественски принадлежи на световната и руска морска история, като флотоводец и адмиралъ, то той принадлежи и на нашата, като капитанъ — лейтенантъ и Началникъ на Дунавската флотилия и Морска частъ, както тогава се е именувалъ флотътъ ни.

Съвременници и съслуживци го зочат и като човекъ съ големъ, гръмливъ басъ и съ заповѣднически, волеви замахъ. Не е трудно да провериме малката останала от времето архива, за да направимъ грамдната разлика между него и предшественика му, да видимъ смѣлостта на оная интензивна воля, каквато големите началници, като него, притежаватъ. Неговите доклади до Министерството на Войната искатъ още тогава онова за нашето корабоплаване, което и днесъ, следъ 50 години, ние нѣмаме — собствени кораби и собствени рейси между Видинъ и Силистра. Толкова годишенъ свободенъ животъ на Дунава и Черно море далечъ не говорятъ за културното разбиране на шума на една стихия, на която много държави отъ югъ и западъ изградиха своето благосъстояние и цивилизация. Но София е също тъй далечъ, както нѣкога Преславъ и Велико-Търново отъ морето.

Въ тази малка архива се крие единъ радостенъ фактъ. Това е единъ подвигъ, доказателство на оная комплексъ отъ войнишки и общо човѣшки добродетели, каквито българинътъ морякъ притежава; неподатливи на точенъ анализъ, както идентифицирането на морето съ Балкана, отъ където иде често цялътъ на нашето морячество.

Интересътъ къмъ това събитие е още по-голямъ, защото е интересъ на големъ морякъ, като Рождественски, който не се е подвоумилъ още същия денъ, денътъ на подвига, да отдаде заповѣдта:

23 Ноемврий 1884 г. гр. Русе.

Днесъ въ 1 часа, презъ деня отъ параходитъ „Опитъ“ и „Взривъ“ сж забелязали срѣдъ рѣката лодка, понесена отъ ледоветъ съ единъ човекъ, който билъ загубилъ способността да се движи. Веднага оъ корабитъ „Взривъ“ и „Опитъ“ сж се намѣрили смѣлчаци да се добератъ до погиващия. Снабдени съ куки и вжжета, корабникътъ Иванъ Ивановъ и моряцитъ: Влаховъ и Созоновъ, корабникътъ Влади Мариновъ, кърмчията Маринъ Петрашковъ, огняритъ: Караивановъ и Голевъ се заплватъ къмъ свѣтия подвигъ.

Съ явна опасностъ за собствения си животъ, тѣмъ се удава да се добератъ до лодката. Плуззамръзналиятъ човекъ е билъ счетъ благополучно и довѣченъ на парахода „Опитъ“. Следъ 1 часъ на същия се е повърнало съзнанието и с особеноста да говори и съобщилъ, че е тръгналъ на 21. ноемврий отъ Никополъ за да отиде въ Турно-Магурели, но на срѣдата на рѣката е билъ повлеченъ отъ ледоветъ и останалъ въ безпомощно състояние. При Свищовъ, напразно се е молилъ на забелязалитъ го отъ брѣга хора за помощъ, между тѣхъ не сж били нашитъ юнаци.

Сърдечно ви благодаря: Влаховъ, Созоновъ, Мариновъ, Петрашковъ, Караивановъ, Голевъ! представявамъ подвига ви на Военния Министеръ! Вие направихте по-вече отъ онова, което ви повелява дългътъ къмъ

службата! Вие отидохте смѣло къмъ свѣтия подвигъ, безъ заповѣдъ на началството си! безъ команда! слушайте заповѣдитъ на вашата съвестъ ина вашето сърдце.

Благодаря ви юнаци!

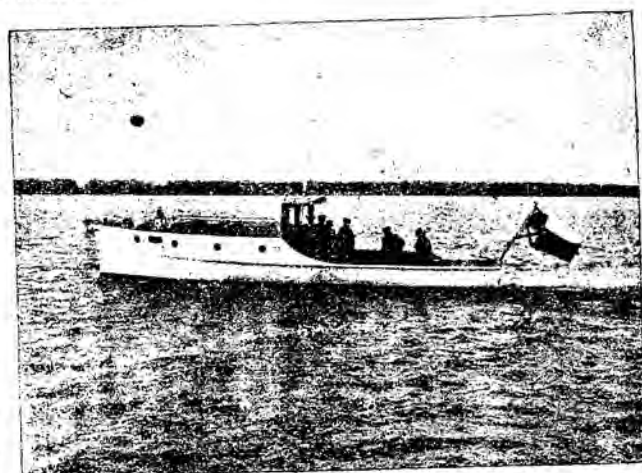
Капитанъ-Лейтенантъ: Рождественски.

Не е трудно да оцениме постѣпката на младитъ български моряци. Това е картинка отъ Чичо Томовата колиба на Бичаръ Стоу. Зиме, когато Дунавътъ замръзне и ледоветъ почнатъ да се пукатъ и влѣкатъ отъ течението му, една грамадна маса ледове, които сж наречени отъ мѣстното население, „кърджи“, помита стихийно всичко срещнато по пътя. И трѣбватъ, действително, високи човѣшки добродетели за да се отиде на явенъ рискъ за спасение ближния.

Ето срѣдъ една такава стихия, нѣколко смѣлчаци български моряци спасяватъ живота на единъ човекъ, който отъ две денешния е очаквалъ смъртта си.

Б. Роговъ.

Морето и Дунавъ ще осигурятъ напредъка на България.



Моторна лодка „Тила“ въ ходъ по водитъ на Дунавъ. Подарѣкъ отъ русенския гражданинъ Х. Шоберъ на Д. П. С.

ОХРАНА НА РЕЙДОВЕТА. — *)

Въ мирно време на въпроса за охраната на рейдовете и създаване на съответен кадър не всъкога се гледа с необходимото внимание; между това, този въпрос не може да се разреши достатъчно добре въ време на война, без необходимата подготовка въ мирно време. Въпросът, свързан с охраната на военните рейдове, има грамадно значение за пазене флота въ базата, обезпечаване неговото излизане и връщане, носене на стражевата и разузнавателна служба и известяване въ най-кратко време командването за появяването на противник въ охраняемия район. Отъ бързината на дадените сведения ще зависи и своевременно вземане решение отъ командването.

Необходимо е още въ мирно време да се създаде организация за охрана на военните рейдове, да се изработятъ правила за взаимодействие и общия езикъ с другите съединения, да се развие отбранителното и навигационно снабдяване на базата и се подготви скелета на кадровия съставъ.

Основната задача на тази подготовка се заключава въ изучаване и освояване средствата за умелото имъ тактически използване и изработване навикъ за съвместна работа съ тяхъ при конкретни задачи: търсене на неприятелски подводници, отправяне къмъ тяхъ торпедни катери, борба съ леките сили на противника, защита базата съ брегови средства отъ нападение съ хвърчила и др..

Охраната, разузнаването, търсенето противника и обезпечаване движението на своите кораби, изисква отъ охраната на военните рейдове пълна готовност още въ предвоенния периодъ и въ периода на мобилизацията. За това сж необходими мърки по обзавеждането на рейда, които осигуряватъ стоянката и действията на флота, които мърки трѣбва да се иматъ предъ видъ дълго преди войната. За борба съ новите средства за водене война на море: подводници, авиация, трудно блокируеми торпедни катери и бързоходни ескадрени торпедоносци, е необходимо при лѣтготраенето на войната доста напрежения въ личния съставъ и работа съ съвременните технически средства отъ отбраната на военните рейдове.

Операции за нападение на бази и запушването имъ е занимавало всички въ миналите войни.

Поуките въ това отношение (нападението на англичаните на нѣмската бухта, Гьобенъ на Севастополъ, турските миноносци на Одеса, кръстосвачъ Емденъ на Пенантъ, Зеербрюгската операция и др.), още повече потвърждаватъ значението за охраната на военните рейдове. Най-после опитътъ за нанасяне комбинирания ударъ отъ хвърчилата и торпедните катери на Кронщадъ въ нощта на 18 августъ 1919 год., далеко показва формата и размѣра на вероятните нападения на бази, подчертавайки съответната задача — борбата за обезпечаването имъ отъ покушение на противника и

своевременното предупреждение на командването.

Преведените примѣри говорятъ за това, че успѣхътъ на противника се явява, като резултатъ отъ мирновременната организация при охраната на рейдовете.

Сега, когато морската техника и бойните средства на флота постоянно се усъвършенстватъ, необходими сж: максимално обзавеждане базите, твърде ясна организация за тяхната защита и уреждане (разпредѣляне) работата на съответните средства за наблюдение и охрана. Своевременното откриване на противника, опредѣляне на мѣстото, курса, състава на силите му и предупреждаване командването съ такава смѣтка, че средствата на отбраната да могатъ да задържатъ противника, до като флотътъ се развърне и заеме изходното си положение. — Необходимо е всички средства на отбраната да действатъ бързо и съгласуванс по единъ планъ — изработенъ още въ мирно време.

Организация охраната на рейдовете.

Има три варианта при организацията на котвената стоянка на флота.

1) Когато флотътъ стои въ базата. Въ този случай се предполага наличието на достатъчни средства за огнева защита, разузнаване, вътрешно и външно охранение, наблюдение и свръзки (радиопеленгу-

*) Рейдъ — водно пространство предъ пристанището.

СЪ ДРЪЗКИ

„По мѣстата си за отвързване“ се разнася гласътъ на стражника, придруженъ съ звука на моряската свирка. Всички отиватъ по мѣстата си и чакатъ заповѣдите на командира.

„Отдай носовото и кърмовото вжжета“ командва командирътъ, застаналъ на мостика и хваналъ дрѣжката на машиния телеграфъ. „Чисто на кърмата“. „Чисто на носа“. Командирътъ завърта машинната рѣчка, която отбелезва малкъ напредъ и „Дръзки“ бавно се отдѣля отъ камената стѣна на военния кей, минава между входните фарове на пристанището. Ходътъ постепенно се увеличава до пълнъ. Машината прави 180 обръщения въ минута, бързо се движатъ мотовилки, балансири, кулиси, машинистите внимателно провѣряватъ мазането и правилната работа на всички машинни части.

— „20 на дѣсно, курсъ 184°“.

Кърмчията завърта кормилното

колело и торпедоносецътъ завива около н. Галата.

— На курса!, отговаря кърмчията едъръ, широкоплещестъ морякъ, вперилъ погледъ въ компаса за да не прескочи заповѣдания курса. По небосклона леко се движатъ сиви облаци, догонватъ се и предаватъ на морето оловенъ огънъкъ. Чайките прелитатъ надъ „Дръзки“ и му пожелаватъ добъръ път.

Тихъ февруарски день. Затишие предъ буря... Барографътъ спокойно чертае кривата на барометричното налѣгане. Писецътъ се движи стремително по-низходяща.

Следъ като благополучно разтовари моряците-гарничари по различните постове на крайбрежието, „Дръзки“ спокойно се прибра и отдаде котва въ недовършеното Созполско пристанище, заключаващо се между острова „Св. Кирилъ“, града и вълнолома, който свързва града съ острова.

Това малко по размѣри пристанище се връзва, като рѣжавъ и напълно заслужено мѣстните жители го наричатъ: „Джубура“.

Свечерява се. Рѣми студентъ зименъ дѣждъ. Леко тропатъ по желѣзната палуба на торпедоносца дъждовните капки, мъгливо се отразяватъ електрическите свѣтлини отъ градското освѣтление върху тихата повърхност на пристанището. Тѣ приличатъ на огнени езици излизаци отъ водата. Градътъ е заспалъ и изглежда пустъ.

Презъ нощта излѣзе силенъ североизточенъ вѣтъръ, който разви въ скоро време голѣмо вълнение. Съ яростъ се разбиватъ вълните върху вълнолома и скалистия брѣгъ. Бѣсно ги обливатъ съ бѣла морска пѣна. Звената на котвената верига скърцатъ, опъватъ се. Машината е готова да даде ходъ всѣки моментъ, ако се наложи „Дръзки“ да излѣзе отъ „Джубура“. Съвсемъ неудобно мѣсто за корабна стоянка въ бурно време.

При зори вѣтърътъ утихва, но бѣсниятъ ревъ на вълните продължава. Усилва се даже. Раздвижила се е грамадната морска ширъ и леко не се укротява. Догонватъ се вълна следъ вълна, високо се изди-

вания, подслушване за подводници, надводни кораби и хвърчила).

На охраната на рейдовете се възлагат следните задачи:

а) Своевременното съобщение на морските сили за появяване на противникът, носене стражевата служба на вътрешните морски и въздушни направления и близо (до базата) въздушно разузнаване.

б) Наблюдение за водните райони и дежурни рейдови кораби.

в) Търсене и унищожение противникови подводници въ охраняемите водни райони.

г) Охраняване излизането и влизането на отдалени кораби от минни заграждения и от атака на подводници.

д) Възпрепятстване против нападение въ базата от неприятелски торпедни катери, подводници и леки сили.

2) Когато флотът стои при слабо обзаведена база или въобще незащитен рейд, където въ сръдствата за огнева защита влизат полски и малокалибърни стационарни батареи; тогава рейдът се загражда съ бонови прегради против торпедни катери и съ мрежи против подводници и торпеда, извършва се въздушно разузнаване и охранение от стражеви кораби.

3) Когато рейдът е свършенно незащитен носи се само стражева корабна служба и разузнаване от корабната авиация.

Сръдства за охрана на рейдовете:

Към сръдствата за охрана на рейдовете се отнасят:

а) Постовите за наблюдение, разгледат обилните им брѣни. Неспособно гледат развалняването по-младите граничари и завиждат на своите другари, които още вчера си отидоха по постове, без да си платят морския данък.

Командирът излиза на палубата, вглежда се въ небето, обхожда съ очи цѣлия хоризонт, мръщи чело; поглежда часовника, усмивка се на посърналите граничари и им подхвърля нѣщо весело. Сдържен смѣх се разнася въ групата и нѣкои лица се проявяват.

— „Стражникъ, проба на машината, извиква съ цѣлото си гърло командирът, по мѣстата си за откотване“.

Командата, като ехо се повтаря по кораба от стражника и въ миг животът на торпедоносецът закипѣ.

Моряците бързо въртят ржките на котвения руданъ, котвата отдала ланитѣ си от пѣсчиното дъно прибиратѣ я на палубата и „Дръзки“ съ заден хог се изтегля от „Джубуръ“. Рибарите, насъбрали се по скалистия Созополски брѣгъ, клатят глави и се очудват на

положени по крайбрѣжието, свързани съ телефони, а нѣкои и съ радиотелеграфи и радиотелефони.

б) Стражеви катери и кораби за носене външното и вътрешно охранение; тѣ трѣбва да имат по-голям ходъ, отколкото сръдния ходъ на главните сили на противника, безукоризнена свръзка, радиотелефонъ, достатъчно артилерийско въоръжение, подводни телефони и ултра подслушватели. Както за външното, така и за вътрешното охранение за сигурността на донесенията, полезно е да има връзка въ дълбочина. Безъ сръдства за връзка и подслушване, стражевите кораби и катери не могат да обезпечат въ достатъчна степенъ стражевата служба.

в) Кораби за наблюдение въ самите пристанища.

г) Тралчици за прочистване мачеврените райони, входовете и фарватерите.

д) Влѣкачи за поставяне и обслужване боновите прегради и за даване помощ на корабите.

е) Мрежозаградители за поставяне противоподводни мрежи или катери против подводници.

ж) Морска авиация за носене близко разузнаване, охранение и откриване на подводници.

з) Проектори — осветлители и съпротивители.

и) Огнева защита — противоминна, противоподводна и противокатерна и открити батареи срещу бързоходни цели и авиация.

к) Радиопелингаторни станции за своевременно откриване противника и съобщаване за него на флота и охраната на рейдовете изобщо.

сръдствата ни да изживяме въ бурното море.

Още не излизал от пристанището външният подѣх торпедоносца и „Дръзки“ започна своята игра съ морската, раздувала се стихия. Всичко се приготви да издържи още единъ път патиска.

Обслужката е бодра, по горките младоци, познали морето теоритически, сж по плащаха морския си данък, боязливо се взираха въ грамадните вълни и съ тѣга наблюдаваха обилните гранични постове, качнали върху стръмния морски брѣгъ, цѣлъ побѣлѣлъ от пѣна.

Отгъхна си „Дръзки“ въ ново-строящото се пристанище въ Царево, където кейовата стена е вече готова. Обслужката обѣдва апетитно и кани пътниците си да вкусат от яденето, ала тѣ не мислят за това. Тѣхното желание е по-скоро да стъпят на твърда почва и старателно принасят багажите и себе си на кея.

Пътниците сж снети. „Дръзки“ се готви наново за път. На борта му има новъ гост: инспекторът по

Използване сръдствата за охрана на рейдовете.

За своевременното откриване противника по всички направления се поставят постове за наблюдения (възможно по-далеч от базата) съ такива разчоти, че: 1) да се откриват всички възможни подхождания на противника, обезпечавайки наблюдението за военни, търговски, рибарски кораби — противникови, свои и неутрални; 2) да се прехващат всички сигнали и др. видове свръзки от морето и по крайбрѣжието; 3) да се дават сведения за противника и за неговото разузнаване и охранение, използвайки всички сръдства за наблюдения: зрителни, оптически, акустически и радиотехнически.

За своевременно откриване на отровни газове, които въроятно би употребили противникът — необходимо е да има открити, химически постове.

Но да се организира напълно цѣлия воден район на базите съ постове за наблюдения е невъзможно. За оглеждане цѣлия район се поставя специално морска охрана от стражеви кораби, а още по-добре от стражеви кораби и торпедоносци. Такова подвижно охранение позволява съ сравнително малко сръдства да се обхване голѣма зона за наблюдения. Както външното, така и вътрешното охранение трѣбва да имат поддръжка, но поради това, че не всѣкога е възможно да се дава корабна поддръжка — последната може да се замѣни съ брѣгови батареи, които съ успѣхъ могат да прикрият

горите Ивановъ, който ще пътува до Бургасъ, бърза да стигне навреме въ София.

„Мичмане, настанете г-нъ Ивановъ въ каюткомпанията“ се обръща към мене командирът и въ скритата му усмивка се чувствува моряшката му устойчивост и бодрост, проявявана така често изъ бурното море.

Показахъ на госта комфортното салонче, където щѣше да получи морското си кръщение. Морето действително се готвѣше за тържествено кръщение.

„Дръзки“ поема път срещу развилнялата се морска ширь. Нанозо се почва лудата игра на торпедоносца съ вълните. Ту дигне нагоре носъ и увисне, като надъ бездна, ту стремително се понесе на долу и се зарови въ пѣнливата кипяща вода. Люшне се на една страна, люшне се на друга и разсѣче, като съ ножъ, сполетѣлата го вълна. Скърцатъ злоещо дървените прегради, а стоманеното му тѣло се огъва. Вълна следъ вълна заливат торпедоносца и тя из-

оттеглянето на подводното охранение. При намалена видимост, трябва охраняващите кораби да се приберат по близо към базата или да се усили техният състав. Във помощ на близката и далечна охрана денемъ се предава морска авиация съ назначение да открива главно подводниците и поставените от противника минни заграждения.

Освенъ това противъ подводници се поставятъ позиционни и сигнални мрежи. Въ бъдещата война подводниците ще взематъ още по-голямо участие отколкото презъ войната въ 1914-1918 год.; следователно за охрана на рейдовете или базите е необходимо да се прилагатъ всички средства противъ тяхъ, а въ особенностъ противоподводните антенни мини.

За огнева защита на базата отъ нападение съ торпедни катери, торпедоносци и за обстрелване подводниците, базата трябва да е снабдена съ разнотипна противоминна артилерия 100, 120 и 75 м. м.

Батареите трябва да се разполагатъ въ зависимостъ отъ входовете и изходите така, че напълно да прикриватъ огневото пространство предъ тяхъ. Противокатерните и противоминните батареи трябва да иматъ постоянни позиции и определени направления за стрелба по бързоходещи цели, имайки предъ видъ че противникътъ може да се яви денемъ и нощемъ, въ мъгла, подъ прикритие на димни завеси или при добро време. Преди всичко необходимо е съвършено прицелна подготовка на артилерийската и прожекторна обслуга за пълно съгласуване при действията за откриване и унищожаване противника. Необходимо е пълна подготовка въ методите на стрелба.

Кратки изводи: — 1) Охраната на рейдовете изобщо представлява организация на редъ сили и средства, отъ правилното взаимодействие на които, при сложната обстановка въ войната, зависи безопасността на флота въ базите. Поради това, необходимо е да се отдаде най-сериозно

внимание на рейдовата отбрана, както по отношение организацията и тактиката, така и по отношение на подготовката на личния съставъ и свършенната връзка съ другите съединения.

— 2) Въ основата на рейдовата отбрана и бръговете трябва да се използватъ наличните средства:

а) За безопасното стоене на флота въ базите и своевременно предупреждение на командването за появяване на противникъ.

б) За осигуряването излизането на кораби и съединения отъ базите и обезпечаване отъ влизането въ нея на подводници и поставяне на мини отъ противника.

в) Успешното действие на торпедните катери по търсене и отбиване на атаките на подводниците.

г) Отбиване торпедните сили на противника съ огнени средства.

Г. Георгиевъ

Всѣки българинъ трябва да обича морето, както обича земята.

КРЪСТОСВАЧНИ ОПЕРАЦИИ НА ГЕРМАНИТЕ ПРЕЗЪ СВѢТОВНАТА ВОЙНА (1914—18 год.).

Въ стремежа си да отвлече възможно повече противникови сили отъ главния морски театъръ, германското главно морско командване поведе кръстосваща война по необятната ширъ на Атлантика, Тихия и Индийския океани, заплашвайки по този начинъ съглашенските владения на третия континентъ, а също така смущавайки до висша степенъ свободния подвѣзъ на му-

ници и войски, по операционните посоки, водещи къмъ театъра на сухопътните и морски военни действия.

Тази кръстосваща война се водеше съ кораби отъ най-различни класи, а именно: кръстосвачи, торпедоносци, спомагателни кръстосвачи, въоръжени параходи и вътреходи, основното въоръжение на които бѣше артилерията, а като спомагателно, при изпълнение на специал-

ни задачи, торпедата и мините.

Въ голѣмата свѣтвна война германците проявиха качества, които очудватъ съ величието на духа и готовността за подвизи, чрезъ които да осигурятъ победата за своята родина. Нищо не бѣ изпуснато, което би могло да спомогне за успеха на тая целъ. Въ много случаи материалниятъ недостатъкъ се попълваше съ високи нравствени качества.

тича, като водопадъ, по двата му борта.

За да улесни борбата съ водната стихия, командирътъ постоянно мѣни курса и скоростта.

Ето идва и най-големата, девета вълна, грабва кораба, понася го въ бездната между две вълни, надъ които само върхътъ на стожера стърчи. Надѣналъ плетенъ моряшки кожухъ, командирътъ стои непоколебимъ на мостика и спокойно приема студения душове, които следватъ непрекъснато единъ следъ други. Всички моряци отъ палубата сериозно и съсредоточено вършатъ своята работа съ пълна вѣра въ своя командиръ.

Тѣзи добри момчета, които едва ли сж виждали морето преди да дайдатъ да служатъ, сж спокойни и бодри, готови да посрещнатъ всѣка опасностъ съ открито чело и смѣлъ духъ. Морето калява, създава характери.

Взираме се въ необятното бурно море, и душата ми се окриля отъ възгоргъ и жажда за борба.

Азъ искамъ да викна за да за-

глуша рева на вълните. Да пѣя. Чувствамъ въ себе си частъ отъ силния човѣшки духъ, господаръ гордъ и царственъ надъ свирепата стихия.

Какъ ли се чувства гостътъ? Изпращамъ единъ морякъ да види г-нъ Ивановъ. Морякътъ се движи пълзишкомъ по палубата за да не падне въ морето, при силното накланяне на кораба.

„Прижълтѣлъ е, едва говори, легналъ е на канапето, „г-нъ мичманъ“, ми донася морякътъ.

Какво ли си представлява той сега, какъ ли чувства трѣсъците и люшканията на кораба, безъ да има ясна представа за истинското положение.

Но свършва се борбата, „Дръзки“ спокойно влиза въ бургаското пристанище, кждето задъ вълнолома е тихо и спокойно. На кея една група германски моряци, наблюдавали какъ „Дръзки“ се бори съ вълните, идватъ и внимателно разглеждатъ малкия торпедоносецъ, сравняватъ го съ техния „Тайфунъ“

и се чудятъ на българската смѣлостъ.

„Изглеждахте като подводникъ“ казваха тѣ.

Отивамъ бързо да видя госта, какъ се чувства следъ първото си морско пътуване въ бурно море. „Добре дошли“ весело го приветствувамъ и го разпитвамъ, какъ е преживѣлъ пътя.

„Запасенъ офицеръ съмъ, три години бѣхъ неотлъчно на фронта, вземалъ съмъ участие въ най-ожесточените боеве при Яребична и Завоя на Черна, ала това, което днесъ преживѣхъ, не е малко. Получихъ представа за моряшкия животъ. Той е цѣло геройство“.

При излизане отъ торпедоносца, той вежливо сне шапката си, бодро обърна глава къмъ корабното знаме и го поздрави.

Неволно очитъ ми се обърнаха, къмъ този символъ на духа и величиего на нашата родина и ми стана радостно да виждамъ, че то буди въ всѣки българинъ чувство на почитъ.

Кутевски.

Ние ще изложимъ по-долу макаръ и въ резюме, нѣкои епизоди отъ кръстосвачната война, водена съ параходи и вѣтроходи, изненадващи по своята слабостъ и недостатъчна материална частъ. Ще оставимъ безпристрастниятъ четателъ самъ да си припомни неизмѣнната догма за превъзходство на духа надъ всички бойни срѣдства, въ упоритата борба за успѣха на боя, въпрѣки изумителния развой на съвременната военноморска техника.

Легендарниятъ германски „корсари“ не забравиха тази догма, записана съ много кръвъ въ историята на човѣшкитѣ борби и когато родината имъ поиска, кръстосаха свѣтовните води съ своитѣ бавноходни и слабо въоръжени кораби и съ духа на „Херкулеса“ разбиваха по всички пѣтища срещнатия, изуменъ отъ проявената имъ храбростъ, врагъ.

Дѣйствия на „Зееадлеръ“ спомагателенъ моторно-вѣтроходенъ кръстосвачъ.

(21.XII.1916 г. — 2.VIII.1917 г.).

Плененъ отъ германцитѣ, американски вѣтроходъ, презъ 1916 година „Зееадлеръ“ е билъ въоръженъ, щателно замаскиранъ и пуснатъ на вода подъ норвежко знаме. Той е билъ снабденъ съ двигателъ отъ 1,000 к. с. и инсталация за голѣмъ запасъ отъ гориво — нефтъ. На 21.декемврий 1916 г., следъ щателна подготовка „Зееадлеръ“ е отплувалъ отъ Хелголандъ. На 25.декемврий е билъ спрѣнъ отъ английски кръстосвачъ между Исландия и Фаре, но не е билъ потопенъ, понеже е успѣлъ да заблуди английския разузнавачъ, че е норвежки вѣтроходъ. Следъ тази благотворна хитростъ, той се е промѣкналъ благополучно въ Атлантика. Въ продължение на 8 месеца „Зееадлеръ“ е водилъ съ успѣхъ кръстосвачни операции по морскитѣ пѣтища на Атлантическия и Тихия океани, избѣгвайки най-умѣло непрерывното преследване на противника.

На 2.августъ 1917 г. въ време на котвенна стоянка въ единъ отъ пуститѣ заливи по южнитѣ брѣгове на

Тихия океанъ, е загиналъ вслѣдствие силната буря, която го изхвърлила на скалистия брѣгъ.

Той е потопилъ десетки търговски параходи и нѣколко вѣтрохода. **Действия на спомагателния кръстосвачъ „Мьове“** (29.XII.1915—3.XI.1916 и 22.XI.1916 г. — 23.III.1917 г.).

Товарниятъ германски параходъ „Мьове“ е билъ въоръженъ съ артилерия и две торпеда. Освенъ това, той е билъ приспособенъ, като минопоставачъ. На 29.XII.1915 г. е напусналъ германскитѣ води и е поставилъ 250 заградни мини предъ английската военно-морска база Скапа-флоу. Следъ това е успѣлъ да се промѣкне въ Атлантическия океанъ и да постави 240 заградни мини по пѣтя за Бордо. По нататѣкъ, той е продължилъ кръстосвачната си дейностъ и въ продължение на 4 месеца е потопилъ 15 парахода съ общъ тонажъ 60,000 т. отъ които е плякосалъ голѣмо количество сребро и злато. На минитѣ, които е поставилъ предъ Скапа-Флоу, се е взривалъ английскиятъ линейенъ корабъ „Кингъ-Едуардъ“.

Операциитѣ на „Мьове“ въ Атлантика сж принудили да се спре временно пѣтуването на търговскитѣ сѣдове въ опасния районъ и сж щевременно да се отвлѣчатъ голѣми сили за издирването му, което е останало безуспѣшно. „Мьове“ се е завърналъ благополучно презъ ноемврий 1916 г. и следъ нѣколко дни е отплувалъ наново, презъ което плаване за 4 месеца е потопилъ 23 парахода съ общъ тонажъ 120000 т.

Районътъ, презъ който е трѣбвало да се движи „Мьове“, е билъ охраняванъ и наблюдаванъ за една година отъ 3,000 единици, 743 отъ които сж имали задача подробно да изследватъ вѣроятнитѣ посоки на неговото движение.

Или всичко: „Мьове“ е потопилъ 40 търговски кораба съ общъ тонажъ 180,000 т., елинъ английски линейенъ корабъ, отвлѣкълъ е по посока на движението си грамадно количество дозорни и охранителни сили и е принудилъ противника да отдѣли бойни единици за конвой на

пѣтуващитѣ, по опаснитѣ пѣтища, транспорти.

Дѣйствия на спомаг. кръстосвачъ „Волфъ“ (XI.1916—17.II.1918 г.).

Параходътъ „Вахтфелс“ отъ 3,600 тона, притежение на германската компания „Ганза“ е билъ въоръженъ съ 6 орѣдия и приспособенъ, като минопоставачъ. Той е носилъ на борда си 500 мини и единъ самолетъ-разузнавачъ. Подъ новото име „Волфъ“ презъ м-цъ ноемврий 1916 г., възползвайки се отъ разразилата се буря и лапавица, прерѣзалъ английския дозоръ въ Северното море, съ намѣрение да отплува презъ Атлантика за Индийския океанъ, съ целъ да води кръстосвачни операции противъ военнитѣ превози и търговията на противника. Презъ януарий 1917 г. той достигналъ желания районъ и успѣшно е поставилъ заградни мини по пѣтищата въ Индийския океанъ, по входоветѣ на по важнитѣ пристанища и въ продължение на 14 месеца е водилъ кръстосвачни операции по морскитѣ съобщения на противника.

Въпрѣки английскитѣ, французскитѣ и японскитѣ бойни единици на брой: 30 кръстосвача и 40 други кораби отъ различни класи, „Волфъ“ на 17. февруарий 1918 г. се е завърналъ благополучно въ Германия, следъ като е потопилъ 35 парахода съ общъ тонажъ 215,000 т.

Вслѣдствие операциитѣ на „Волфъ“ противникътъ е билъ принуденъ да се обърне за помощъ къмъ Япония, да прекрати напълно за единъ доста дълъгъ периодъ отъ време движението на военнитѣ транспорти въ Индийския океанъ и да измѣни посокитѣ имъ чрезъ значително удѣлжение на тѣхния пѣтъ.

Освенъ това „Волфъ“ е принесалъ минната опасностъ по отдалеченитѣ противникови води, които сж се смѣтали до тогава недосегаеми и напълно осигурени отъ нея.

Отъ гореизложенитѣ три случая изпѣква ясно на какви подвизи е способенъ духътъ на коравото войнишко сърдце, окрилено отъ любовта си къмъ Родината.

В. Подовъ.

СЪВРЕМЕННИ ВОЕННИ КОРАБИ. (Спомагателни сили).

Както армията не може безъ спомагателнитѣ си войски, така и флотътъ не може безъ спомагателнитѣ си кораби, които сж:

Хвърчилоносцитѣ — носятъ на себе си 20-90 сглобени, готови за летене и 10-45 разглобени хвърчила (отъ тритѣ вида, разузнавателни, изтрѣбителни и бойни), които лесно се сглобяватъ; движатъ се съ бойнитѣ ескадри и пускатъ

хвърчилата си тамъ, дето е нужно. Тѣ сж специално построени кораби или приспособени кръстосвачи и търговски кораби съ най-различенъ тонажъ. Скоростъта имъ е 32-34 мили, районъ на действието отъ 3000-4000 мили. Най-горната имъ палуба е чиста и устроена специално за кацване и излитане на хвърчила; дълга отъ 160 - 200 метра и широка отъ 25-32 м.; димна-

татрѣба, командниятъ мостъ и стожерътъ сж отстрани. Димътъ отъ котлитѣ се охлажда за да не прѣчи на кацването на хвърчилата. Отъ летището на хвърчиланосеца може да излита по едно хвърчило всѣки 5 секунди т. е. 12 хвърчила въ минута или всичкитѣ му хвърчила ще излетятъ за 7.5 минути. Освенъ летището има още 2-3 хвърчилострелни моста (катапулта). Хвърчилата

ластични вжжа или обикновенни вжжа съ подвижна тежина на края. Така хвърчилото се спуска много бързо; за такова кацване е необходимо специална тренировка на летците.

Въоръжени са с VI-10 см. до X-20.3 см. орждия; XI-7.6 см. до XII-12 см. противохв. и до 54 противохв. картечници. Носят и IV-VI—53 см. торпедни надводни тръби.

Бронирани са хамбарите на хвърчилата, летището, командната кула и водолинията. Подводната част е устроена противоминно. На хвърчилоносците има удобства за живот и почивка на летците и на корабната служба.

Матки на подводниците — специално устроени или приспособени кораби с най-различен тонаж, скорост и въоръжение. Носят гориво, хранителни запаси и бойни запаси за подводниците и в тях са създадени условия за почивка на подводните обслуги. Във военно време се използват и като кораби-примки.

Кораби примки — бойни, търговски, рибарски и др. кораби, въоръжени с артилерия и торпеда, добре маскирани, като обикно-

вото подводни кораби, когато се доближи, те откриват огън от маскираните си орждия и торпедни тръби и потапят подводника. На такива примки са станали жертва 10 подводника.

Мрежозаградители — бойни, търговски, рибарски и др. кораби, устроени за поставяне по най-вероятните пътища на подводниците особенни конопени и стоманени мрежи, които оплитат, унищожават с специални мини или само сигналуват за присъствието на подводник. Те по тонаж са малки и слабо въоръжени. Те също са маскирани и като имат вид на най-безобидни ветроходи, рибарски кораби и др. поставят своите мрежи.

Въ такива мрежи са загубени 22 подводника.

Оградници — кораби с малък тонаж и скорост, устроени за поставяне плаващи огради около пристанищата и базите. Тия огради са дървени или верижни, поддържани от плавци, с които ограждат базите и пристанищата за предпазване от ненадейно нападение на изтребители, подводници, торпедни катери и преградници.

Преградници. — Когато изходит

или търговски от по-голям тонаж, устроени специално за бързо потопяване и трудно изваждане. Потопяват се на определено място, което най-сигурно преграждат плавателния път. Обслужителите обикновено напускат кораба, когато той вече потъва и се оттеглят на спасителните си лодки, те биват обикновено избрани храбърци — доброволци.

Съ такива преградници са затваряни изходите на Порт Артур от японците в 1904 г. и Зеебрюге (германската база за подводници) от англичаните в 1917 година.

Миночистачи — специално построени или приспособени кораби с малък тонаж, малко потъване (газене) силни машини, малко въоръжаване (повече противохвърчилно) и малък район на действие. Използват се за чистене мините по единично и по групи.

Нуждата от миночистачите и значението на миночистачите от ден на ден растат.

Стражни кораби — специално построени или приспособени кораби от малък тонаж, голям район на виждане, средно въоръжаване; носят противоподводни бомби.

Използват се за дежурство

съ предвид опасностите, които се звеме благоприятните вълнове и теченията; съ една реч, да направимъ природните явления полезни на човъка или да обезвредимъ тяхното лошо влияние.

Още древните мореплаватели сж работили върху този тъй важенъ за мореплаването въпросъ. Недостатъчните познания върху природата на нѣщата и слабото състояние на науката въ миналото твърде много сж затруднявали установяването на горе-долу положителни данни за правилни изводи. Обаче продължителните наблюдения върху природните явления сж натрупали факти, между които се установява една определѣна връзка, която позволява по признаците на едно явление да се предвижда друго. Най-често е била наблюдавана луната и нейната твърде характерна периодичност е давала достатъчно поводи да се свърже съ всички други периодични

сфера. —
тъ фази, причини...
ние на налѣгането съ простъ периодъ. Минимумътъ се получава при новолуние и максимумътъ при пълнолуние. Но и тяхната амплитуда не надвишава въ никой случай 0.2 атм., тъй че можемъ спокойно да ги пренебрегнемъ, бидейки незначителни за причиняване една промѣна на времето. Нищо не ни забранява да върваме, обаче, че луната може да влияе по другъ начинъ на времето, за насъ още неизвестенъ.

Сжществуватъ и множество поговорки свързани съ предсказване на времето. Известна е поговорката: „Червено небе, добро време“. Сжщо и тия поговорки не сж абсолютно върни, като правило и по скоро иматъ мѣстно значение, но все пакъ, добре е да се знаятъ. Когато мореплавателятъ се намира въ малко позната мѣстност, много поуки мо-

ритъ т. е. ...
лѣгане. Отъ тъй начертаната карта, въ зависимостъ отъ разположението на изобарите, отъ градиента и факта, че вѣтрътъ духа отъ голѣмото къмъ по-малкото налѣгане, ще можемъ да познаемъ къде какъвъ вѣтръ има.

Въ другите държави се работи много върху усъвършенстването на метеорологическата служба, даже всѣки корабъ, било воененъ или търговски, е задълженъ да води метеорологични наблюдения, защото никой не иска да се хвърля въ неизвестността. У насъ тази служба е твърде занемарена, въпреки че има възможност, да бжде добре уредена и то безъ разноси. Това е едно дѣло, върху което трѣбва да помислимъ за да наваксае загубеното.

Кукенски.



МОРСКИ ВЕСТИ

ДВИГАТЕЛЪ СЪ ВЪТРЕШНО ГОРЕНИЕ НА АНГЛИЙСКИ ПОДВОДНИКЪ.

Намиращиятъ се въ строя английски подводникъ „Таймсъ“ има два главни и два спомагателни двигателя съ вътрешно горение: пълна-

та мощностъ на първите е 10,000 Н. Р. За повишаване мощността е възприета системата на предварително сгъстяване на смукващия

въздухъ, нуженъ за изгаряне на горивото въ цилиндъра. Това предварително сгъстяване, става съ въздушна помпа, която се привежда

въ движение отъ електромоторъ, получаващъ електрическа енергия отъ динамомашина. Последната се движи отъ спомагателенъ двигателъ съ вътрешно горение.

Данните на главните двигатели сж следните:

Число на двигателите: два.

Мощност на всеки двигател, при работа безъ предварително сгъстяване на въздуха, 3000 Н. Р.

При предварително сгъстяване на въздуха: — 5000 Н. Р.

Число на цилиндрите: 10.

Диаметър на цилиндрите: 533 мм.

Ходъ на буталото: 533 мм.

Срѣдна скорост на буталото: 7.2 м. сек.

Максимално число на обръщения: 405 въ минута.

Главните двигатели сж четиритактни, простодѣйствуещи съ въздушно-впрѣскване на горивото. Отъ дадените въ печата сведения е трудно да се обясни, защо на новия подводникъ е поставенъ компресоренъ двигателъ; тая система мотори не се строятъ вече понеже сж тежки и недостатъчно економични. Въротно сж се спрѣли на нея за да се постигне абсолютната бездимностъ при всички режими на работата на двигателя и по добро впрѣскване при работа съ максимална мощностъ.

При предварително сгъстенъ, всмукванъ въздухъ, двигателите работятъ неособенно економично съ разходъ на горивото 194 гр. (ефект. конска сила часъ при пълна мощностъ, 5000 ефект. конски сили, съ сравнително високо средно ефективно налягане отъ 9.49 кв. см.) Срѣщу тѣзи неблагоприятни цифри за двигателите изглежда е постигната малка специфична тежестъ, данни за нея не се даватъ.

Главните двигатели, въ отличие отъ установените по-рано на подводниците, сж реверсивни.

По отношение на отдѣлните детайли на двигателя, трѣбва да се отбележатъ следущите особености:

Коленчатиятъ валъ се състои отъ дѣзчасти, като преводътъ за разпределителната ось, поради сравнително голѣмата ѝ дължина се помѣства въ срѣдата на двигателя, което, макаръ и незначително, увеличава общата дължина на последния, за смѣтка на това се получава по-плавна работа на разпределителния валъ, при по-лека конструкция.

Най-интересната частъ на двигателя това е буталото, което при значителния диаметъръ 533 мм. е приготвенъ отъ алуминиевъ сплавъ.

За изпускателните и всмуквателни клапани е употребена особена специална стомана, при която из-

пускателните клапани, въпрѣки тежките условия, при които работятъ, не се охлаждатъ.

Спомагателните двигатели сж вътрешно горене сж два. Тѣ сж четиритактни, простодѣйстващи, типъ „Рикардо“. Мощността на всеки двигателъ е 400 конски сили, при максимално число на обръщения 900 въ минута и число на цилиндрите 8.

Спомагателните двигатели сж безкомпресорни. Трѣбва да забележимъ, че наличието въ подводника на двигатели съ различни системи не се явява, като положително качество.

Назначението на спомагателните двигатели, скачени съ динамомашините е да се привежда въ движение въздушната помпа, да се зареждатъ акумулаторните батареи, а сжщо така да се задоволяватъ всички други нужди съ електрическа енергия на подводника (освѣтление, спомагателни механизми и пр.).

В. Кировъ

НОВО СРѢДСТВО ЗА БОРБА ПРОТИВЪ ПОЖАРИТЕ ВЪ КОРАБИ СЪ ТЕЧНО ГОРИВО.

По статистически данни на Германския Лойдъ на периода отъ 1928 до 1932 год. въ търговските параходи сж произлезли 2568 пожара, отъ които 35 1/2 % сж се случили въ вжлениите ями на парходите и въ машинните помѣщения и трюмовете на моторните кораби, където се употребява течное гориво. Освенъ общо известните срѣдства за борба противъ пожарите съ помощта на вжления окисъ и огнегасителни апарати, английската фирма Mathes и Plath въ Манчестеръ е конструирала нова противопожарна система наречена „Mulsifuge“.

Действието на тая система е основано на следущето: ако се полива нефтъ или друго течное гориво съ много тънки струи вода подъ голѣмо налягане (5-20 атмосфери на кв. см.) на повърхността на горивото се образува пѣна (емулзия), състояща се отъ съвършено малки частици гориво смѣсено съ вода. Тая пѣна се запазва най-малко 3 часа, следъ което водата се отайва и пѣната се изгубва. Чрезъ опитъ сж установили, че така получената пѣна е съвършено негорима.

Фирмата е правила демонстрация съ тоя новъ способъ за гасене на пожари, като надъ единъ нефтенъ резервуаръ съ площъ 600 кв. фута е инсталирала тржбопроводъ, на който е имало 53 малки отвори. Нефтьтъ билъ запаленъ и когато той се разгорѣлъ и пламъците достигали отъ 10 до 15 см. била пусната вода.

Една секунда следъ пускане на водата по тржбопровода, пожарътъ билъ огасенъ и само нѣколко минути следъ това надъ резервуара е имало малкъ димъ. За изгасяването на огъня било разходвано 158 литра вода. Тая система на гасене на пожари, произхождащи отъ течное гориво, е одобрена отъ Германския Лойдъ и е приложена на нѣколко парахода. Нейниятъ недостатъкъ по отношение на пожарогасителите, възприети до сега, се състои въ това, че инсталацията е неподвижна, тржбопроводътъ е доста сложенъ и скъпъ.

Василевъ.

НѢКОЛКО ДУМИ ЗА РОДНИНСКИТЕ ЕКИПАЖИ НА ГРЪЦКИЯ ТЪРГОВСКИ ФЛОТЪ.

Известно бѣше на всички, какво екипажите на отдѣлните грѣцки кораби се избираха и назначаваха отъ самите арматори, които винаги почти предпочитаха свои роднини или много близки. Този подборъ бѣше удобенъ за самите арматори, а пагубенъ за застрахователните дружества, които осигуряваха кораба.

Въ последно време, съ измѣнение на законите по мореплаването, назначенията на екипажите се предоставиха на специални бюра, по една система, която налага продължително задържане на екипажа на единъ и сжщъ корабъ. Shipbuilding and Shipping въ единъ отъ своите броеве казва: „Морскиятъ законъ въ Гърция съ своите измѣнения се отразява твърде зле на арматорите — особено на по-малките кораби, обаче за осигурителните дружества най-после правдата възтържествува. Въ действителностъ, системата на роднинството при подбора на екипажите икономически имаше своите преимущества и то всички за арматорите; осигурителните дружества, обаче, въ много случаи биваха ощетявани. Следъ последната война въ единъ продължителенъ периодъ не бѣха рѣдки случаите на корабокрушения, при които съвършено мжчно — по липса на доказателства — можеше да се докаже и най-малката виновностъ отъ страна на командващия персоналъ, която винаги освободила осигурителя отъ тежки загуби. Тази трудностъ при определяне виновността се дължи именно на обстоятелството, че екипажите, състоящи се само отъ роднини, въ всеки единъ случай, трѣбваше съ показанията си — да защитятъ единъ свой чичо или братовчедъ и т. н. Следъ изплащането осигуровката на арматора, подразбира се, че всеки единъ отъ екипажа получаваше полагаемото

според чинът си и степента на роднинството си“.

Английската морска преса доста се занимаваше, с този въпрос, изнасяйки някои факти подобни по същество на казаното от насъ погоре, тъй като въ миналото при стария морски законъ много нейни осигурителни дружества не веднажъ сж били изнудвани. **Николовъ.**

СВЕДЕНИЯ ЗА ГЕРМАНСКИЯ ВОЕНЕНЪ ФЛОТЪ.

На 1. юлий м. г. въ Вилхелмсхафенъ е билъ спуснатъ на вода третиятъ брониранъ корабъ отъ типа „Дойчландъ“ подъ името „Графъ Шпеер“. Както е известно „Дойчландъ“ е въ строя, „Адмиралъ Шееръ“ на изпитание, а четвъртиятъ еднотипенъ корабъ на „Дойчландъ“ е заложенъ на 1. юлий м. г. Въ последно време Германия постави въ строя редъ кораби съ специално назначение, като на 5. априлъ м. г. се спусна въ Килъ корабътъ „Сааръ“, еднотипниятъ „Цинтау“ се спусна на 6. юлий м. г. въ Хамбургъ.

Характерни сж наименованията на новитъ германски кораби, които иматъ точно политическо значение, („Цинтау“, бивша Германска военноморска база и крепостъ на Шантунския полуостровъ въ Китай).

Г. Георгиевъ.

ДВАДЕСЕТЪ ГОДИШНИНАТА ОТЪ СМЪРТЬТА НА ОТО ВЕДИГЕНЪ.

Миналата година въ Германия се отпразнува тържествено и съ голъми почести двадесетгодишнината отъ брилянтия подвигъ на лейтенантъ Ото Ведингъ, командиръ на подводникъ И 9, който на 22 септемврий 1914 година торпедира тритъ английски кръстосвачи „Кресн“, „Хогъ“ и „Аб/киръ“.

Наша пазей чезабравя думитъ на адмиралъ Шееръ, който писа още тогава: „лейтенантъ Ведингъ бѣ първия, който показа на подводниците, че тѣхниятъ пжтъ винаги води къмъ победи, стига само тѣ да бждатъ командирани отъ постоянни командири“.

Паскалевъ.

ХРОНИКА

На 27 по инициативата на женското благотворително д-во „Нови Стремежи“ въ салона на д-во Майка бѣ изнесена сказка отъ господинъ Руевски учителъ въ нѣмкесто училище „Стремежъ къмъ морето“. Въ сказката си г-нъ Руевски съ убоителни разсждения и богати примѣри отъ историята показва стремжътъ, който народитъ проявяватъ да излѣзатъ на море и здраво да заседнатъ върху брѣговетъ, като си осигурятъ свободното използване

на морскитъ пжтища. Съ голъмо прискърбие се констатира, че въ това отношение България стои много назадъ и отъ всички се иска напрежение и голъми усилия за да може да стъпи на единъ сигуренъ и правъ пжтъ за своето икономическо и културно преуспѣвание.

На 28 с. м. по инициативата на женското благотворително д-во „Любовъ къмъ родината“ въ салона на културфороината бѣ изнесена сказка отъ Кап. II р. о. з. Г. Куповъ „Значението на морето въ живота на човѣчеството“. Въ силни изрази г-нъ Куповъ очерта ролята на морскитъ народи въ историята и следъ това направи едно сравнение по отношението на България къмъ морето и съ всички свързани съ него въпроси. Поразително впечатление направи жалката картина на твърде силно изразената сухоземна обстановка на съществуването на българската държава, която по своитъ инициативи къмъ морскитъ начинания заема последно мѣсто въ реда не само на културнитъ но и полукултурни народи.

И дветъ сказки бѣха добре посетени и изслушани съ внимание.

Интересътъ, който варненската просиява къмъ морскитъ въпроси е единъ добъръ признакъ, който показва, че на България и предстои едно събуждане отъ латарическия морски сънъ и проблемитъ на морето ще ъ станатъ близки. Тоя признакъ трѣбва да радва всѣки българинъ, на когото бждещето на народа му и държавата не сж безразлични.

Пристигнаха паракходи въ Варненското пристанище отъ 24. февр. до 25. мартъ 1935 год. „Принчипеса Мария“ ром. натов. 6 т. кремъци; „Изео“ разтов. 38 т. разни; „България“ бълг. разт. 19 т. разни, а нат. 370 т. добитъкъ и храни; „Балканъ“ бълг. разт. 1115 т. разни; „Кн. Мария Луиза“ бълг. не взима нищо; „Палестина“ итал. разт. 10 т. разни; „Далмация“ итал. разт. 86 т. разни; „Кофра“ ан. разт. 58 т. разни, натов. 18 т. козина; „Тесалия“ гръцки, разтов. 209 т. разни; „Куернморъ“ англ. разт. 226 т. разни; „Капо-Пино“ итал. разт. 40 т. разни, нат. 100 т. яйца и захаръ; „Авентино“ итал. натов. 71 т. храни; „Калдея“ итал. разт. 253 т. разни; „Орестесъ“ герм. разт. 503 т. разни, нат. 1 т. желѣзария; „Ежиптианъ“ англ. разт. 23 т. разни; „Изео“ итал. натов. 201 т. храни; „Алимния“ итал. разт. 312 т. разни; „Босния“ итал. разт. 11 т. разни; „Далмация“ итал. нат. 721 т. храни; „Болсена“ итал. разт. 50 т. разни, натов. 1 т. черва солени; „Квиринале“ итал. разт. 21 т. разни; „Бургасъ“ бълг. разт. 63 т. разни, натов. 519 т. храни;

ни; „Кн. Мария Луиза“ бълг. натов. 485 тона кюспе и едъръ добитъкъ; „Царъ Фердинандъ“ бълг. натов. 424 тона храни и едъръ добитъкъ; „Калдея“ итал. натов. 121 т. бобъ и кремъци; „Болсена“ итал. не разт. и не нат. нищо; „Прага“ итал. разт. 49 т. разни; „Асирия“ итал. разтов. 55 т. разни; „България“ бълг. разт. 21 т. разни, натов. 175 т. едъръ добитъкъ и др.; „Капо-Форо“ итал. разт. 40 т. разни; „Сересъ“ гръцки, разт. 143 тона разни, нат. 18 т. сухи сливи; „Челио“ ит. разт. 40 т. разни; „Мерано“ итал. разт. 43 т. разни; „Куернморъ“ англ. натов. 482 тона рапица; „Кети“ англ. разт. 63 тона разни, натов. 13 т. козина; „Прага“ итал. нат. 298 т. храни; „Принчипеса Мария“ ром. разт. 20 т. разни, нат. 6 т. домашни вещи.

ПОЩА

Вестникъ „Морски Прегледъ“ излиза всѣко 1 и 16 число и се изпраща безплатно.

Желающитъ да го получаватъ, да се отнесатъ писмено до редакцията.

Желающитъ да сътрудничатъ въ вестника да изпращатъ статиитъ си до редакцията. Сътрудничеството е безплатно и хонораръ за статии не се плаща.

Печатанитъ въ други вестници и списания статии не ще бждатъ приемани за печатане въ „Морски Прегледъ“.

За преводнитъ статии да се указва, кжде сж печатани въ оригиналъ,

— Известява се на заинтересованитъ че всикки излезли до сега броеве на „Морски Прегледъ“ сж изчерпани. Редакцията съжалява че не може да удовлетвори молбитъ имъ.

РЕДАКЦИОННИ.

— За сведение на сътрудницитъ.

Понеже сж отстранени технически прѣчки, за бждеще ще могатъ да се отпечатватъ статии придружени съ всѣкакъвъ видъ скици и чертежи. Желателно е тѣ да бждатъ чисто изработени съ тушъ.

— Редакцията благодари на всикки постоянни или временни сътрудници, които сж изпратили снимки за пмѣстване.

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

Всичко, което се отнася до вестника, да се адресира до редакцията на „Морски Прегледъ“ при Морската Полицейска Служба — Варна.