

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЪ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.

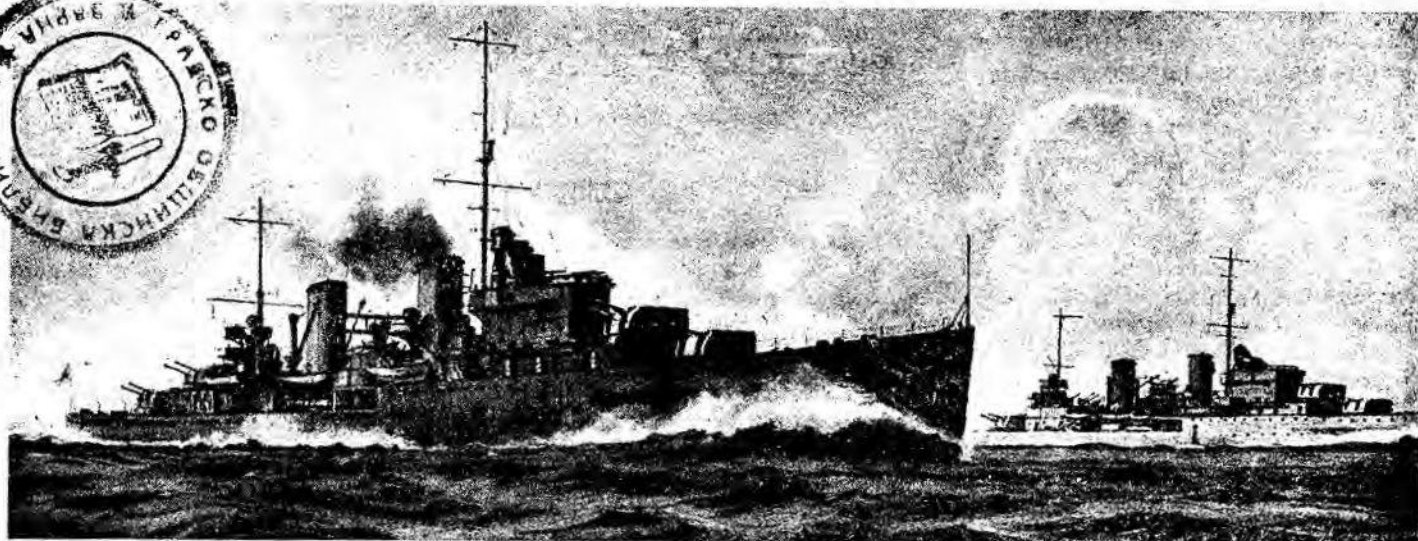


Година II.

Варна, 15. юли 1936 год.

Брой 45.

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



АНГЛИЙСКИЯТЪ КРЪСТОСВАЧЪ „AMPHION“

Построенъ въ 1934 год. Притежава следнитъ данни:
дължина 169; ширина 17.3; газене 4.8 метра; водоиз-
мѣстване 7000 тона; скоростъ 32.5 мили; въоръжение:
8—152 м. м., 4—102 м. м. орджия, 8—533 м. м. тор-
педни тръби и 2 водосамолета; обслужва се отъ 550
човѣка; има мощностъ на машинитъ 72,000 конски сили

АНГЛИЙСКИЯТЪ КРЪСТОСВАЧЪ „ARETHUSA“

Построенъ въ 1934 год. Притежава следнитъ данни:
дължина 152.4; ширина 15.6; газене 4.2 метра; водоиз-
мѣстване 5200 тона; скоростъ 32.2 мили; въоръжение:
6—152 м. м., 4—102 м. м. орджия; 6—533 м. м. тор-
педни тръби и 2 водосамолета. Обслужва се отъ 450
човѣка; има мощностъ на машинитъ 64,000 конски сили.

МОРЕТО И ДУНАВА СЪ
НЕИЗЧЕРПАЕМИ БОГАТСТВА



ДЪРЖАВА БЕЗЪ МОРЕ,
КЪЩА БЕЗЪ ПРОЗОРЕЦЪ.

Постжпили статии

315. Вѣтроходецъ.
316. Съвременното състояние на торпедото.
317. Двигатели съ вътрешно горение на новитѣ германски бойни кораби.
325. Новитѣ французски военни кораби.
327. Географията на Индийския и Тихи океани.
333. Рѣчнитѣ флотилии на разнитѣ държави.
334. Качества на рѣчната заградна мина.
335. Използване на заграднитѣ мини на Дунава презъ Свѣтовната война.
338. Състояние на съвременното торпедно оръжие.
339. Самолетни торпеда.
340. Кратки данни за торпедната стрелба.
342. Особености въ бждещата война.
344. Участие на подводницитѣ въ ескадрения бой.
346. Подводния флотъ на Япония.
347. Новъ водалазенъ апаратъ.
348. Цѣтътъ на моретата.
350. Изъ действията на австро-унгарската дунавска флотилия по нашето крайбрежие презъ Свѣтовната война.
351. Значението на запушването на надводнитѣ пробойни.
352. Намаление клатеното на корабитѣ.
353. Рейнската демилитаризирана зона и отхвърлянето на Локарнския пактъ отъ Германия.
354. Електрически дестилаторъ.
355. Използване торпеднитѣ кораби при разузнавателната служба.
356. Тактически особености на подводнитѣ и надводни минни заградители.
357. Еволюцията на артилерийското въоръжение на лекитѣ кръстосвачи.
358. Английско мнение за еволюцията на изтрѣбителя.
359. Разпредѣление на рускитѣ военноморски сили.
360. Значение на лодкитѣ въ съвременния флотъ.
361. Мирна блокада.

УДОБРЕНИ.

335, 338, 339, 344, 347, 348, 350, 352, 354.

НЕУДОБРЕНИ.

317, 327, 342, 351.

НА ПРЕЦЕНКА.

315, 316, 325, 333, 334, 340, 346, 353, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361.

ХРОНИКА

— Привършено е новото пристанище въ гр. Царево. Освещаване на тая придобивка за родното корабоплаване е, предстояще. Предполага се то да бжде извършено презъ м-ць Септември н. г.

— Новата сграда на Българското Търговско Параходно Д-во въ гр. Варна усилено се строи и презъ есенъта н. г. ще бжде окончателно завършена.

— Къмъ 15 юли движението на нашитѣ търговски кораби е било следното:

Кораба „Родина“ съ пълнѣ товаръ отъ Ромжния е на пътъ за Англия.

„Балканъ“ се намира въ движение отъ Анверсъ за Александрия.

„Мария Луиза“ е на пътъ за Кайфа, „Бургасъ“ — разтоварва разни стоки въ Цариградъ.

„Царъ Фердинандъ“ се намира въ Цариградъ заедно съ голѣмъ брой излѣтници, предимно чужденци, чехи и унгарци. Къмъ 17 юли кораба ще бжде обратно въ Варна.

„България“ е на пътъ за Кайфа. Изобщо презъ настоящия лѣтенъ сезонъ, забелязва се усилено раздвижване на нашитѣ търговски кораби, което трѣбва особено да ни радва.

— Поржчанъ е, въ Германия новъ търговски корабъ, който ще има хладилни съоръжения и ще бжде предназначенъ за обслужване на Александрийската линия.

— Подъ печатъ е сборникътъ отъ морски разкази подъ надсловъ „Корсари“ — компилация написана отъ нашия постояненъ сътрудникъ лейтенантъ Валентинъ Паспалеевъ („Мичманъ отъ флота“). Книгата, която ще съдържа около 160 страници най-забавно четиво, ще бжде безспорно единъ приносъ къмъ бедната наша морска литература.

Сюджета на разказитѣ обхваща твърде интересни и съдържателни епизоди, изключително отъ войната на море 1914—1918 год. и има за задача да повиши съзнанието на българина за значението на морето и опознаване съ живота и геройскитѣ подвизи на моряцитѣ.

Тѣй като тиража на книгата е въ ограниченъ размѣръ, ония отъ четцитѣ на „Морски Прегледъ“, които желаятъ да я иматъ, да съобщатъ въ редакцията на вестника, за да имъ се запази. Цената ѝ е 45 лева.

ПОЩА

Редакцията благодари за следнитѣ постжпили дарения:

1. Дружество „Морски Техникъ“ — София, сумата 190 лева
2. К. М. отъ гр. Самоковъ, сумата 100 лева.
3. Соломонъ Леви отъ с. Бѣлево — Варненско, сумата 50 лева.
4. Борисъ Благоевъ Кировъ ученикъ IV отд. отъ гр. Варна, сумата 20 лева.
5. Георги Радевъ V ж. п. секция Варна сумата 20 лева.
6. Димитъръ Боянсовъ отъ гр. Варна сумата 20 лева.
7. Юрданъ Бакърджиевъ, п-лъ на съюза на запасн. подофицери отъ с. Беброво, Еленско, сумата . 20 лева.
8. Иванъ Ст. Бояджиевъ — адвокатъ отъ с. Беброво . . . сумата 20 лева.
9. Милко Д. Солаковъ — мелничаръ отъ с. Беброво . . . сумата 20 лева.
10. Тодоръ Драгановъ — питиепродавецъ отъ с. Беброво, сумата 10 лева.
11. Христо Милковъ Енкинъ отъ с. Беброво, сумата . . . 10 лева.
12. Асенъ Г. Трашлиевъ — секретаръ отъ с. Беброво, сумата . . . 10 лева.
13. Рашо Ивановъ — чиновникъ кооперация „Надежда“ отъ с. Беброво сумата 10 лева.

(Следва)

Въ отговоръ на постжпилитѣ запитвания за цената на вестника и условията за получаването му, извѣстяваме на изявилитѣ желание да се абониратъ, че вестника се изпраща даромъ, по възможностъ на всички, които желаятъ да го получаватъ, безъ вноски за абонаментъ; редакцията приема само дарения, които за въ бждеще ще се публикуватъ въ отдѣла Поща.

— Извѣстяватъ се сътрудницитѣ да съобщаватъ автора и източника на преводнитѣ статии. Безъ тия данни статитѣ се считатъ нередовни и нѣма да бждатъ помѣствани въ вестника.

— 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.

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

— Въ отговоръ на запитванията, съобщаваме, волнитѣ пожертвования за вестника да се изпращатъ до началника на отдѣлението за Морската и Рѣчна полицейска служба — Варна.

ВЕСТНИКЪТЪ Е БЕЗПЛАТЕНЪ



ЗА ПРЕДСТОЯЩАТА ОЛИМПИАДА.

По подобие на древните олимпиади въ стара Гърция, въ последните години на миналото столѣтие и началото на настоящиятъ вѣкъ, въ различни важни населени центрове по земното кълбо, на всѣки четири години се устройватъ свѣтовните олимпийски игри, въ които взематъ участие спортните първенци на всички държави.

Единадесетата олимпиада ще се състои въ Берлинъ--Германия, отъ 1—16 августъ н. г. и ще обхваща всички видове състезания. При образцово организирана уредба и подъ олимпийската емблема — петтѣхъ свързани помежду си прѣстени, означаващи петтѣхъ континента: Европа, Америка, Азия, Африка, и Австралия, въ германската столица ще се съберътъ за благородни съревнования и ще манифестиратъ своитѣ физически постижения и морална мощъ представителитѣ на всички,

малки и голѣми държави въ Свѣта.

Отъ предвиденитѣ 261 различни състезания, почти една трета, 86, сж посветени на водния спортъ: плуване, водни игри, вѣтроходство и гребане.

Въ тоя видъ спортъ ще взематъ участие и нашитѣ съседи. Югославия, ще бжде представена отъ 15 души плувци и 21 за гребане съ лодки.

Съ голѣмо огорчение, узнаваме, че излъчениитѣ следъ произведениитѣ въ последно време плувни състезания, трима души плувци, не ще бждатъ изпратени на олимпиядата, защото постиженията имъ не били близки до свѣтовните рекордни такива: Не следва ли отъ сжшитѣ съображения да не бждатъ испращани дружината футболисти, които напоследкъ претърпяха редица поражения, а сжщо така и останалитѣ състезатели, постижения-

та на които сж тоже далечъ отъ олимпийскитѣ? Ние не трѣба да очакваме и да си правимъ илюзии, че нашитѣ представители ще изтръгнатъ палмата на първенството отъ първенцитѣ на другитѣ народи, които иматъ пълна възможность да се трениратъ, притежаватъ отлична школовка и сж достигнали рекордни постижения!

Водими обаче, отъ национални съображения и отъ такива за повдигане на народнитѣ ни престижъ, нашитѣ спортни ръководители трѣбва да настояватъ, щото наредъ съ имената на другитѣ държави, да бжде отбелязано и името на малка България; наредъ съ другитѣ национални химни, да прокѣнтятъ сладкитѣ звуци и на нашиятъ народенъ химнъ; наредъ съ знамената на другитѣ народи, да се издигне и гордо заплющи знамето и на нашето малко Отечество.

МОРСКА МИСЪЛ



Към тактиката на подводника.

(Продължение от брой 44).

Тая тактика, поради липса на друга по-добра за нашите подводници, бѣше приложена почти навредѣ (Източноиндийския архипелагъ и две трети отъ Европа) и то, при предполагаема една война, чиято главна целъ не бѣше сломяването търговията на противника.

Ясно бѣше, че съ прилагането на тая тактика нашитѣ (холандскитѣ) подводници, които бѣха най-главното нападателно оръжие на флота ни, получиха съвсемъ слаби изгледи за увреждане неприятелскитѣ бойни кораби. Тая тактика бѣше насочена срещу единъ голѣмъ конвой, или транспортенъ флотъ, застрашаващъ да завладѣе азиатскитѣ ни колонии.

Но къде се крие голѣмата грѣшка, свързана съ горепосочения начинъ на използване подводника, чрезъ залагане линии отъ подводниците за привличане въ рѣху тѣхъ вражескитѣ бойни кораби? Тя се крие въ това, че така определеното мѣсто и време, въ което подводникътъ се извиква къмъ атака, съпада съ момента, когато противниковата противоподводна охрана е най-будна и дейна и очаква появата на подводника. А тия очаквателни мѣста се избиратъ като най-благоприятни за подводника — фактъ, който е твърде добре известенъ на врага, и ако той, въпрѣки това, се реши да мине презъ тѣхъ, ще вземе всички предварителни мѣрки за борба срещу подводника: голѣма скоростъ, движение по зигзагни курсове, будно наблюдение, усилена охрана отъ изтрѣбители и самолети, подводно подслушване и др. — мѣрки, които намаляватъ до висшѣ степенъ изгледитѣ за успешна атака отъ подводника. Да се поддържа тая будностъ дни и седмици наредъ, при случая на конвойтѣ е невъзможно: прѣкомѣрниятъ разходъ на гориво и изтощение на обслужитѣ не позволяватъ това; но за нѣколко часа, тя е напълно възможна. Следователно, изгледитѣ за успехъ на подводника на така избрания мѣста, сж твърде малки, а вѣроятността, самиятъ той да бѣде унищоженъ — твърде голѣма. Като тактика, тоя начинъ на действие срещу конвойтѣ е негоденъ; той може да намѣри приложение само въ особени случаи. Негоденъ е тоя начинъ и при случая, когато

подводникътъ се взема за съвмѣстни действия съ главнитѣ сили: Въ артилерийския бой корабитѣ се движатъ съ голѣма скоростъ, а курсоветѣ се мѣнятъ често; дори ако успѣемъ да привлечемъ врага къмъ заетата отъ нашитѣ подводници линия, при тия условия, изгледитѣ за успехъ при единичната торпедна стрелба, каквато е възможна въ случая, ще бѣдатъ съвсемъ малки; често пѣти даннитѣ за мѣстонахождение на надводнитѣ и подводни кораби ще бѣдатъ съ по нѣколко мили неточни, което е и главната причина за свършенното пропадане на започнатиятъ набѣгъ.

Издаванитѣ до тука мисли допринасятъ за търсенето нови пѣтища, които нека наречемъ „нова школа“. Изходна точка бѣше мисълта: „по-неже подводникътъ е главното нападателно оръжие на нашия (холандския) отбранителенъ флотъ, той трѣбва да бѣде въ състояние да намира и атакува неприятелскитѣ бойни кораби навредѣ, кждето тѣ се намиратъ, при изпълнението на нѣкаква задача“.

Но какъ трѣбва да се постигне? При опасностъ отъ избухването на война, необходимо е въздушното разузнаване да се изнесе доста напредъ за да ни държи въ течение на всичко, което се насочва къмъ нашия архипелагъ. Колкото по-далечъ е изнесено това разузнаване, толкова по-голѣмъ е и обзора; Разбира се, че вследствие неблагоприятно състояние на времето ще настѣпятъ и известни пропуски. По тоя начинъ, командващиятъ ще има необходимитѣ данни за ония райони, кждето трѣбва да се разположатъ подводниците.

Подводникътъ, по отношение на надводнитѣ кораби има недостатѣцитѣ: — малъкъ районъ на действие и малъкъ хоризонтъ на видимость въ надводно състояние. Но той е въ състояние, използвайки принципа на пълната изненада, да атакува противника и тамъ, кждето не е никакъ очакванъ; т. е., въ моментъ, когато противника не допуска да има причина за подържане будна противоподводната охрана.

Но за това пѣкъ е необходимо, отъ начало и до край, да се държи въ пълна тайна присѣствието на подводника. Преди всичко, последниятъ трѣбва да се грижи да не бѣде виденъ, чутъ или засѣченъ

отъ всевъзможнитѣ противоподводни срѣдства. Тава е леко изпълнимо за индийския архипелагъ, гдето има слабо корабно движение, и при съдействието на въздушното разузнаване не ще причини особена задрѣжка въ подхождането, ако липсва противникова противоразузнавателна защита. При това положение, непосредствената поддрѣжка на подводниковия подходъ е излишна, тъй като тя би затруднила запазване на тайната.

При установяване наличието на неприятелски сили, които иматъ за целъ действия срещу архипелага, въздушното разузнаване е необходимо да поддържа непрекъсната връзка съ тѣхъ, презъ всичкото време на деня. Подводниците, които сж въ близостъ се отправятъ къмъ противника и се стремятъ, колкото е възможно по-бърже, да застанатъ на най-вѣроятния му подходенъ пѣтъ. Тѣ се движатъ въ надводно състояние, до колкото това не е опасно за откриването имъ, потапятъ се при появяването на всѣки корабъ или самолетъ; като отбѣгватъ брѣга и голѣмитѣ групи рибарски кораби.

Въ случай, че се разчита на неприятелско въздушно разузнаване и нѣма вѣроятностъ за внезапна срѣща съ врага, подхождането се извършва при групиране на подводниците въ обикновенниятъ случай. Отряда трѣбва да е запазенъ отъ изненади като свързката се постига чрезъ разнитѣ зрителни срѣдства. Груповото подхождане има различни недостатѣци. Отряда се разпада веднага, щомъ се наложи потопяването на подводниците. Освенъ това, при гмуркането на групата, поради поява на самолети, откриването на групирания строй е много по-лесно отъ колкото на разредѣния.

При внезапното гмуркане вследствие неочаквана срѣща съ врага, загубата на време за разрѣждането намалява чувствително възможността за извършване атака. За това, групираниятъ строй презъ деня се препорѣчва само тогава, когато не се очаква внезапна срѣща съ врага. Ноше групираниятъ строй ще бѣде правило; т. е., съставянето се извършва преди настѣпването на тъмнината, а разредяването — преди утрения зрачъ.

Щомъ се дойде въ допиръ съ

близката охрана на врага, подводниците плават вече само под водата. До тоя момент единното командване от командира на дивизиона или групата е възможно и необходимо; чрез това се урежда взаимното разположение между отделните кораби и групи. По правило трябва да се избира строй въ дълбочина, съ широчина не по-голяма от тая необходима за обхващането на противника. Чрез това се идва до най-добрия изглед за единъ съсредоточен ударъ, който е необходимъ за да се нанесат чувствителни загуби на врага и за тоя ударъ трябва да се вложи всичко. Защото изгледите за повтаряне атаката от подводника трябва да се смятат за изключени, тъй като,

следъ появата на първите торпедни следи, противника ще се опита съ пълна скорост да напусне полесражението и да пусне въ пълно действие противоподводната си охрана.

Отъ оня мигъ, въ който подводниците се потопят окончателно, единното командване е вече изключено и командирите на отделните подводници действат самостоятелно, споредъ установените при ученията тактически правила.

Въ гореизложеното вѣрвамъ, че макаръ и въ общи черти, посочвамъ на офицерите отъ холандския флотъ, по кой начинъ трябва да се използватъ нашите подводници въ архипелага, за да могатъ, при появата на множеството вѣроятни слу-

чай, да действатъ така, щото да причинятъ на противника възможно най-големи материални и морални загуби.

Азъ съмъ убеденъ, че и за съвсемъ особените случаи може да се извлече и установи необходимия опитъ за действие, като се упражняваме въ посоченото отъ мене направление, както бѣше случая презъ 1931 и 1932 година. Така ще се достигне необходимото за целта и главно:

- 1) Напълно тайно подхождане;
- 2) Дейност и нападателенъ духъ;
- 3) Невидима атака;
- 4) Отлично разузнаване и донесения и бързина въ свързките.

Изъ „Марине Рундшу“ Д. Дудевъ.

Участие на подводниците въ ескадрения бой.

(Въпроса се изнася както е билъ разгледанъ при разискванията на морската конф. въ Лондонъ).

Разглеждайки въпроса относно възможността за съвместни действия въ ескадрения бой на надводните бойни единици съ подводния флотъ, резонно е да се отбележи, че най-голямата трудностъ за участието на подводниците въ тоя бой се заключава въ невъзможността да се разпределятъ правилно, по време и мѣсто обектите между хвърлените въ атака подводници, а ако въ случая бжде допусната нѣкаква грѣшка, то резултатътъ отъ подобна атака може да има по-скоро отрицателенъ характеръ, тъй като атакуващите подводници лесно биха могли да си попрѣчатъ единъ на другъ.

Необходима е голяма издържливостъ отъ страна на главното командване и много голяма опитностъ, изработена отъ продължителна маневренна тринировка, за да се избѣгне натрупването (събирането) подводниците въ единъ и същъ участъкъ. Изисква се и голямо самообладание отъ страна на тѣхните командири, които въ никакъвъ случай да не се увличатъ въ преследването на противника вънъ отъ тѣхния зададенъ районъ, който, въ зависимостъ отъ успешността на подготовката и разработената тактическа диспозиция, се колебае отъ 2—3 мили въ диаметъръ. Ако зададениятъ районъ се укаже вънъ отъ сферата, даваща възможностъ за атака, командира на подводника е длъженъ да се откаже отъ действия, за да не навлезе въ чуждъ районъ. Най-благоприятниятъ моментъ за атака се явява, когато неприятелската ескадра, въ началото на боя, започва да преминава отъ походенъ въ боевъ строй т. е., когато всички охраня-

ващи ястражни и противоподводни кораби, се отдалечатъ и откриватъ за подводниците свободни пространства до голѣмите бойни единици.

При добре разработени планове за действие, успѣха на подводната атака въ първата фаза на боя може да има голѣмъ успѣхъ.

Въ момента на интензивното развие на артилерийския огънь, действието на подводниците се облекчава, тъй като заангажираната въ сражението неприятелска ескадра запазва за дълго време направлението за движение и скоростта си, елементи, улесняващи торпедната стрелба.

Въ този случай скоростта на подводниканѣма особно значение, тъй като неприятелската ескадра сама ще подходи къмъ избраната отъ него позиция и ще се укаже на разстояние благоприятно за торпеденъ истрелъ. Втори благоприятенъ случай за подводна атака се явява момента при отслабване наблюдателната способностъ на корабите въ разгара на боя, вследствие голѣмото нервно напрежение, особено ако сж нанесени нѣкои повреди или има убити хора, което ще позволи на подводника да се приближи незабелязано. Успѣха на атаката въ тази фаза на боя, до голѣма степенъ ще зависи отъ установената връзка между подводниците и главното командване. Тукъ е необходимо да се отбележи разликата въ тактиката на торпедоносците и подводниците: Атаката на торпедоносците е всѣкога демонстративна и масова, а подводната атака—е тайна и единична. Именно този единиченъ характеръ на атаката, не позволява да се застави неприятелската ескадра да измѣни курса си. Освенъ това, при масовата атака отъ торпедоносците, се оказва застрашена цялата вѣрволична колона

на линейните кораби, които за избѣгване торпедния ударъ се принуждаватъ да измѣнятъ курса. Затова пъкъ, подводника има възможностъ да се приближи на малко разстояние отъ атакувания корабъ и да остане незабелязанъ. Ето защо и вѣроятността за нападение при подводните атаки е по-голяма, и съ по-голямъ материаленъ ефектъ отъ колкото атаката отъ торпедоносците.

Въ третата и последна фаза на боя, като обектъ за подводниците, както за нападение, така и за отбрана ще бждатъ претърпѣлите поражение безсилни да следватъ ескадрата кораби. Ролята на подводниците и торпедоносците въ този случай е свършено аналогична. За да завършимъ краткия разборъ на ескадрения бой въ неговите главни очертания, отъ гледна точка на участіе въ него подводни сили, трябва да споменемъ още и за ролята на подводните минни заградители, които тѣ могатъ да изиграятъ при поставянето на минни банки на път, по който ще премине неприятелската ескадра. Къмъ тѣзи, маневрени заграждания, при достатъчна съгласуваностъ въ действията и тѣсна връзка между подводниците—заградители и командующиятъ ескадрата, лесно може да бжде подлъганъ противника. Оперативното значение на такова минно заграждане може да бжде твърде голѣмо.

Резумирайки всичко изложено, може да се каже, че присъединението действията на подводния флотъ къмъ надводния, значително усилва последния и че въ бъдеще, само оня флотъ ще се окаже на нуждната висота и на съвременните изисквания на военно-морското искусство, който ще се състои отъ нераздѣлно свързани помежду си подводни и надводни сили.

Мичманъ отъ флота.



ВЕНЦ-МОРСКА ИСТОРИЯ

Изъ действията на австро-унгарската дунавска флотилия по нашето крайбрежие презъ 1915—18 год.

Следъ успѣшно завършената акция по разрушаване моста, построения отъ ромънците при Рахово и ликвидиране чрезъ това съ десанта, който ромънската армия бѣше прехвърлила на нашия брѣгъ, корабитѣ отъ австроунгарската дунавска флотилия трѣбваше да се завърнатъ въ базата Бѣлене, тъй като бѣше невъзможно да действатъ по надолу, по течението на Дунава, който бѣше изцѣло миниранъ отъ ромънците и направенъ непроходимъ дори и за своитѣ кораби.

Ромънското командване обаче, съ цѣль да попрѣчи на флотилията да се прибере въ Бѣленския каналъ, а така сжщо и да нанесе поражение на голѣмитѣ рѣчни бойни кораби, заповѣдало да се минира изхода на канала.

Въпрѣки това, третата мониторна група промѣквайки се близо до българския брѣгъ, успѣла на 3 октомврий 1916 год. да влѣзе въ канала.

Ромънската минна заграда подъ прикритието на неприятелска батарея, поставена на о-въ „Чингонареле“ на 4 срещу 5 октомври била продължена още по на изтокъ, като по този начинъ затворила и онова малко мѣсто, презъ което на 3 октомври третата мониторна група влѣзла въ Бѣленския каналъ.

За почистване на това минно заграждение било повикано рѣчното отдѣление. За почистване на минитѣ обаче, до като тѣ се намирили подъ прикритието на неприятелската батарея на островъ „Чингонареле“, не е могло да се мисли. Затова главното командване на Дунавската флотилия обмислило планъ да очисти острова отъ неприятелската батарея. За целта е било взето и съгласието на коменданта въ гр. Свищовъ, генералъ графъ Фонъ деръ Голцъ.

Рѣчното миночистачно отдѣление подъ прикритието на патрулната лодка „Кампо“, презъ нощта на 6 срещу 7 октомври се предвижило до канала при Вардинъ. Презъ време на движението си то е било обезпеквано само отъ пушечни огньове отъ брѣга и отъ едно орѣдие, разположено срещу устието на Янтра.

Командира на рѣчното минно отдѣление е направилъ разузнаване отъ Вардинъ на неприятелското минно заграждение, като е останалъ да чака въ канала, развитието на акцията срещу островъ „Чингонареле“, следъ което да започне чистенето

на минитѣ. Едновременно съ това е трѣбвало да срещне мониторния дивизионъ идващъ отъ о-въ „Лелекъ“, съ чийто командиръ да уговори по нататъшното действие. Намиращитѣ се при о-въ „Лелекъ“ единици, на които е било заповѣдано да се прибератъ въ базата Бѣлене сж пристигнали при о-въ Вардинъ въ 4 часа сутринята на 8 октомври.

Нападението на островъ Чингонареле било извършено точно по установения планъ: На 7 октомври следъ обѣдъ мониторитѣ „Иннъ“ и „Савма“, заедно съ 10 сантиметровото германско орѣдие, намиращо се на о-въ „Бързина“, започнали да обстрелватъ, поставената неприятелска батарея източно отъ Фантанела. Отъ 5 до 5:30 часа сутринята на 8 октомври втората мониторна група обстрелвала систематически о-въ „Чингонареле“, като следъ нѣколко изстрела принудила намиращата се тамъ неприятелска батарея да замлъкне. Едновременно съ това, отъ канала при Вардинъ било извикано рѣчното минно отдѣление да започне почистването на неприятелското минно заграждение.

Презъ време обстрелването на острова, на последния започнали да се стоварватъ готовитѣ отъ по-рано десантни части, а именно: една пионерна австрийска рота и една германска рота отъ народното опълчение. Въ 5 часа и 45 минути сутринята на 8 октомври всички десантиращи сж били на о-въ „Чингонареле“ безъ да дадатъ загуби.

Въ това време се е обадила нао-во, намиращата се при Фантанеле батарея, но засипана отъ снарядитѣ на 10 см. орѣдие поставено на о-въ „Бързина“ била принудена да замлъкне.

Въ 7 часа сутринята рѣчното миночистачно отдѣление пристигнало до неприятелската минна заграда и започнало своята работа по почистване на поставенитѣ отъ ромънцитѣ заградни мини.

Въ изпълнение на тази задача голѣмъ дѣлъ взима и въоръжения миненъ корабъ „Балатонъ“, който заелъ много удобно мѣсто на длъжъ по брѣга на острова.

При тази акция неприятеля е далъ извънредно голѣми загуби. Тѣзи отъ нѣговитѣ войници, които не сж могли да се спасятъ съ плаване на ромънския брѣгъ, сж паднали въ пленъ. Времето до обѣдъ на 8 октомври било използвано за откар-

ване съ моторнитѣ лодки и въоръжени кораби въ Бѣленския каналъ заловената плячка. Заловени били 130 души пленници, 4—87 мм. крупови полски орѣдия, 2—57 м. м. морски орѣдия, и около 100 пушки. Пленения ромънски комендантъ на острова е билъ откаранъ съ моторна лодка въ Бѣлене.

До 11 часа и 45 минути сутринята на 8 октомври е привършено първото почистване на минното поле и единицитѣ чакащи при Вардинъ, сж могли да предприематъ пътуването си до Бѣленския каналъ. При това тѣ сж били обезпеквани отъ батареята поставена при Фантанели, която следъ появяването и артилерийския огънь на мониторъ „Енсъ“ веднага прекъснали стрелбата си.

Въ 14 часа на 8 октомври първата и четвъртата група монитори, предшествувани отъ разузнавателната група, тържествено влѣзли въ Бѣленския каналъ, поздравени съ ура отъ намиращитѣ се тамъ кораби. До 18 часа на 8 октомври е било завършено почистването на неприятелската минна заграда.

Така се приключило съ намѣрението на неприятеля да откъсне отъ своята база бойнитѣ единици отъ Дунавската флотилия, взели живо участие при сразяване десанта, извършенъ отъ ромънцитѣ при Рахово.

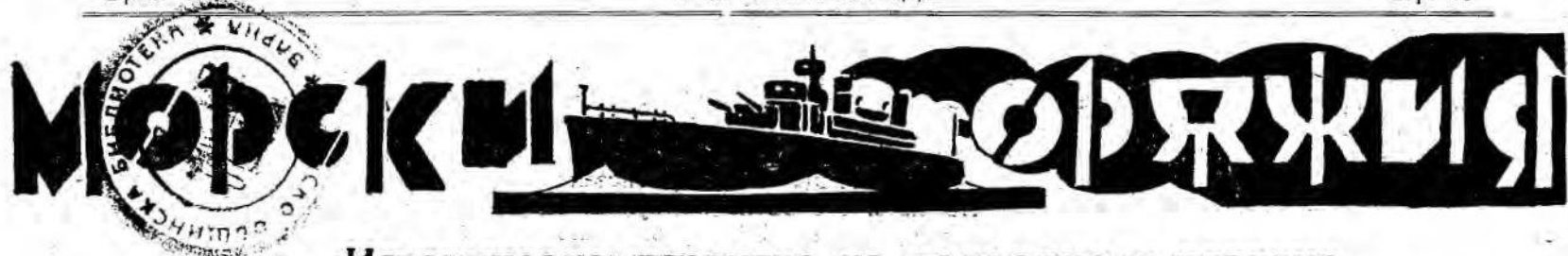
П. Недѣлчевъ.

ИЗВАЖДАНЕТО НА НАПАЛЕОНОВИЯ ФЛОТЪ.

Въ залива „Абукиръ“ е започната работа по изваждането на флота на Наполеона потопенъ отъ адмиралъ Нелсонъ въ знаменитото сражение отъ 1 августъ 1798 год.

Ръководството по работата е възложена на единъ италиански инженеръ, Семинатъ и двама италиански специалисти водолази. Намирането и повдигането на затъналитѣ кораби представлява твърде голѣма трудност. Потопени въ района, около устието на Нилъ, тѣ сж покрити сега съ слой отъ пѣськъ и тиня съ дебелина нѣколко метра.

Работитѣ започватъ подиръ нѣколко дни. Предполага се, че на борта на французскитѣ кораби е останало голѣмо количество злато и сребро, а така сжщо и художествени ценности взети отъ Наполеонъ при завоюването на Египетъ.



Историческо развитие на подводното плаване.

(Продължение от бр. 44).

Въ 1660 година французинът Day построил подводникъ и се потопилъ съ него при Ярмутъ, като пристоялъ подъ водата 12 часа. При повторниятъ опитъ да се потопи съ сщия подводникъ, той загиналъ.

Интересни сж опититъ на испанеца Borel направени въ 1680 година, най-вече поради способа за потопяване и изплаване на повърхността. За целта, по цѣлата дължина въ долната вътрешна частъ на подводника той поставилъ редица мѣхове съ прикрепени къмъ дъното отвори. Мѣховете се затискали съ тежести и по такъвъ начинъ тѣ запушвали отворствията по дъното, които сж били въ сношение съ водата. Съ постепенното отстранение на тежеститъ и отнемане натиска върху мѣховете, водата е постъпвала презъ отворитъ, изпълвала мѣховете, съ това подводникътъ изгубвалъ частъ отъ водоизмѣстването и пловкостта, вслѣствие на което е потъвалъ подъ водата. Съ поставянето наново тежеститъ върху мѣховете, отъ произведениятъ натискъ водата бивала изтласквана презъ отворитъ навън, плавателността на подводника се увеличавала и той изплавалъ надъ водната повърхностъ въ първоначалното си положение.

Въ 1775 год. американецътъ Alui Bouschnel построилъ подводенъ корабъ съ по-голѣми преимущества. Тоя корабъ — подводникъ се нари-



(Фиг. 1).

чалъ „Turtle“ ималъ яйцевидна форма и кула съ горенъ отворъ за влизане и излизане. Сжщиятъ се е движелъ съ гребла и се е управлявалъ само отъ единъ човѣкъ. Потопява-

нето и изплаването му е ставало чрезъ нѣколко баластни щерни, пълнени и изпразвани съ ръчни помпи. Цѣльта при използването на тоя подводникъ е била да се унищожаватъ неприятелскитъ кораби. За тая целъ подводникътъ притежавалъ една прикрепена къмъ дъното му мина, пълна съ барутъ. Подводникътъ доближавалъ неприятелския корабъ, потопявалъ се и отивалъ подъ дъното му, гдето съ специално приспособление го пробивалъ и закрепявалъ мината, следъ което бързо се отдалечавалъ. Съ особенъ механизъмъ половинъ часъ следъ поставяне на мината, последната се взривавала и хвърляла въ въздуха кораба. Съ своя подводникъ Алуи Бушнелъ атакувалъ безуспѣшно английския корабъ „Айгълъ“, който извършвалъ блокада на града Нью-Йоркъ.

Въ последнитъ си проекти Алуи Бушнелъ поставя на подводника 2 винта (фиг. 1 и фиг. 2), посрѣдствомъ които можелъ да го движи напредъ, назадъ, нагоре и надолу. Този подводникъ е първиятъ, който е участвувалъ срещу английскитъ кораби въ време Освободителната война на Съединенитъ щати.

Въ 1797 година американскиятъ бележитъ изобретателъ Робертъ Фул-

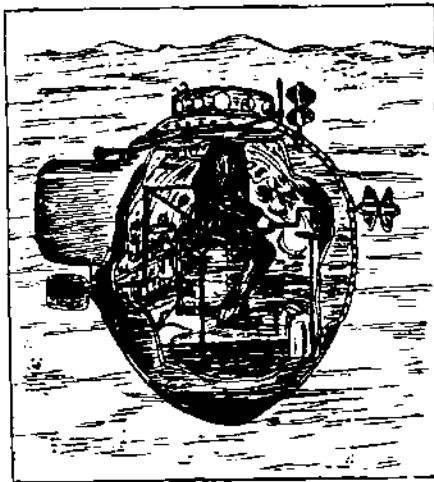


Край Дунава.

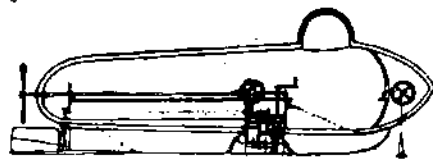
тонъ изработилъ сжщо проектъ за подводникъ. Тъй като той получилъ образованието си въ Франция, предложилъ проектътъ си на французкиятъ морски власти, които ги одобрили, като му дали възможностъ и да построи своя подводникъ, нареченъ „Наутилусъ“ (фиг. 3).

Робертъ Фултонъ предложилъ да се образува строително дружество за постройката на подводници отъ тоя типъ, на което французкото правителство да плаща за всъки потопенъ неприятелски корабъ по извѣстна сума, а сжщо и обслугата на тия подводници да бжде зачислена въ списъцитъ на военния флотъ. Управлението на флота се е съгласило на всичко, съ изключение на последното условие оправдавайки се съ това, че подводното оржие е несъвѣстимо съ честъта на единъ силенъ воененъ флотъ. Фултонъ отива тогава въ Холандия, но следъ неуспѣхъ тамъ се завръща наново въ Франция при Наполеонъ I. Тукъ той започва наново още по-сполучливи опити съ още по-усъвършенствуванъ подводникъ, движенъ съ винтъ, привезданъ въ въртене отъ обслугата на ржка. Потопялъ се е съ помощъта на потопителни шерни, пълнени и изпразвани посрѣдствомъ ржчни помпи. Обемътъ на подводника му е позволявалъ да стои подъ водата до 6 часа, безъ смѣна на въздуха. Могло е да се очаква и по-дълго стоене подъ водата, което въ действителностъ се и постигнало по-после, съ помощъта на тржи излизащи надъ повърхността на водата и придържани съ плуви. Надъ водата подводникътъ се движелъ съ помощъта на вѣтрила, чийто стожеръ е могълъ

да бжде прибиранъ за 2 минути. Въ предната си частъ отгоре подводникътъ е ималъ една кула, отъ кждето се влизало вътре. Въоръженъ билъ съ една плаваща мина, привързана къмъ носа. На върха на кулата е имало единъ стърчащъ хоризонтално пертъ завършващъ съ острие въ



(Фиг. 2.)



Фиг. 3

Подводникъ на Фултонъ „Nautilus“

видъ на призма съ отворстие, презъ което минавало вжето за вързване на мината.

Въ подводно състояние, подводника е приближавалъ неприятелския корабъ и заставалъ подъ него. Съ помощъта на устроено приспособление

пърта се забивалъ и оставалъ здраво забитъ въ стенитъ му (въ това време корабитъ били дървени) като се отделялъ отъ подводника. Последниятъ бързо се отдалечавалъ и дърпалъ едина край на вжето минаващо презъ отворстието на пърта, като съ това мината, завързана на другиятъ край, се освобождавала и изтегляла отъ своето гнездо и се насочвала къмъ дъното на кораба, гдето се удряла и съ помощъта на ударния си механизъмъ се взривавала.

Мината имала форма на бѣчва, била е направена отъ червена мѣдъ и е съдържала около 150 кгр. барутъ. Фултонъ сполучилъ при опититъ си да взриве въ рейда на Брестъ единъ старъ корабъ. Въпрѣки всичко обаче, Фултонъ тукъ не спечелилъ много привърженици, затова напуска Франция и отива въ Англия, гдето продължилъ опититъ и намѣрилъ пълна поддръжка. Въ Англия той усъвършенствувалъ още повече своя подводникъ и добилъ много добри резултати. Въ времето, когато подводникътъ му е трѣбвало да бжде приетъ отъ морските власти, адмиралъ Джервисъ се е изказалъ противъ това скрито оржие, което било неприсжщо за гордия и мощенъ английски флотъ. Тогава Фултонъ твърде разочарованъ напуска Англия и отива въ Америка, кждето се отказва да работи повече въ подводното дѣло и започва проекта си за постройката на парния корабъ. Следъ извѣстно време обаче, той започналъ постройката на новъ подводникъ въ Америка, който не успѣлъ да завърши.

(Следва).

Инженеръ-корабостр. Пампуловъ

ЗАВОЮВАНЕТО НА ГИБРАЛТАРЪ

Гибралтаръ, който се счита за западна врата на Срѣдиземно море е въ владение на Англия отъ преди 230 години.

Завоюването на тая испанска крепостъ е примеръ на неочаквани и резултатни действия на флота срещу защитенъ брѣгови пунктъ.

На 1 августъ 1704 год. британскиятъ флотъ бойни кораби, командванъ отъ адмиралъ Rooke, неочаквано се появилъ въ залива и хвърлил котва предъ града Гибралтаръ. За охрана на флота отъ изтокъ била отдѣлена малка ескадра.

Следъ кратка бомбардировка, на следния день започнала атаката на крепостъта, като за целъта на брѣга билъ стоваренъ десантъ. На 4 августъ Гибралтаръ билъ окончателно завоюванъ. Безъ да се взема подъ внимание обстоятелството, че крепостъта не е била достатъчно добре защитена, успѣха на англий-

ския флотъ се дължи изключително на изненадата и внезапнитъ действия, които сж отстранили възможността на защитниците да взематъ своевременно необходимитъ мѣрки за ефикасната отбрана на града.

Въ срѣднитъ вѣкове града Гибралтаръ билъ разположенъ терасовидно на западната частъ на едноименниятъ полуостровъ, като билъ опасанъ съ висока каменна стена съ бойни кули. Въ югозападната частъ на полуострова, извънъ градскитъ стени се намирало пристанището за голѣмитъ вѣтроходни кораби, а въ северозападната частъ, следъ 1700 год. биле построено ново пристанище.

Въ време на завоюването отъ англичанитъ, въ крепостъта се намирала малобройна испанска войска: около 100 души редовни войници, 500 милиционери съ 100 орждия.

ВЕСТНИКЪТЪ Е БЕЗПЛАТЕНЪ

Въ 1704 и 1705 год. испанцитъ се опитали да завзематъ Гибралтаръ, обаче това не имъ се удало, тъй като английския флотъ владеелъ напълно моретата и билъ въ състояние всѣкога да подкрепи крепостъта съ необходимитъ за защитата ѝ войскови части, провизии и оржие.

— На английския изтрѣбителъ „Westcott“ (1100 тоненъ, скоростъ 34 мили, въоръжение: 4 · 102 мм. орждия и 8 торпедни тржи) презъ време на обучение около Гибралтаръ се взривала една водна бомба. Отъ взрива е билъ убитъ единъ морякъ и били ранени 10 души отъ обслугата.

— На 6 априлъ е влѣзълъ въ строя новопостроениятъ германски подводникъ „U-25“.



МОРСКИ ВЕСТИ

Единъ проектъ за паметникъ.

Отъ 8 до 11 май, т. г. въ гр. Плѣвень се състоя конкурсъ за проектъ по издигането на паметникъ за увѣковечаване паметта на загиналите герои отъ бившата 9-та Плѣвенска дивизия. Участие въ тоя конкурсъ е взелъ и единъ младъ, родолюбивъ българинъ, проекта на който, подписанъ съ мотото „Плѣвенски герой“ поради своята оригиналностъ и напълно осъществима възможностъ накратко излагаме.

ПРОЕКТЪ

За увѣковечаване паметта на загиналите герои отъ бившата 9-та Плѣвенска дивизия презъ войните 1912—1913 и 1915—1918 години.

Мотиви:

1) Отъ всички градове въ България, градъ Плѣвень е щастливъ да има най-много паметници, на брой петъ (Музея „Царь Освободителъ“, Мавзолея, Скобелевия паркъ, паметникъ за 1885 година и паметника на „Свободата“).

2) Новопроектирания паметникъ въ гр. Плѣвень, като архитектурно-скулптурно произведение отъ камъкъ и металъ, ще бжде шестия по редъ и неговия ефектъ и значение за поколенията ще бжде така малъкъ, по мое скромно мнение; че той никога не ще бжде равноцененъ на материалнитъ разходи и жертви, които ще се направятъ за него, и слѣдователно не ще сжответствува на голѣмата и съкровена идея на строителитъ му.

3) Единъ паметникъ отъ камъкъ и металъ, макаръ да има ценното качество да бжде дълговѣченъ, той има неудобството, че не може да изрази и обрисова личноститъ и дѣлата на множеството герои проявили се въ толкова славни подвизи и по различни мѣста и дати въ продължение на двестъ войни.

4) Колкото и да бжде сполучливо проектиранъ и съ голѣмъ стремежъ да бжде одухотворенъ, макаръ и съ съвършенство изработенъ—всѣки паметникъ отъ камъкъ и металъ си остава мъртва и неподвижна материя, която ще бжде видена само отъ малцината, които ще иматъ случая да се доближатъ до него.

Поради гореизложенитъ мотиви, азъ смѣя да предложа слѣдната идея: Събраната сума за паметникъ да се употреби по единъ отъ следнитъ два начина:

А) Да се закупи единъ плавате-

ленъ сждъ—корабъ отъ съответна голѣмина и стойностъ, който да бжде първия ни воененъ такъвъ, носящъ името „ПЛѢВЕНСКИ ГЕРОЙ“, който да служи за учебни цѣли въ мирно време и като бойно срдѣство въ време на война, като съ това се постави и началото на българския воененъ флотъ.

Считамъ за ненуждно да обяснявамъ значението на военния ни флотъ и голѣмата, почти неотложна нужда за Отееството отъ такъвъ, както и нашата опасна изостаналостъ въ това отношение и далечъ по голѣмата подготовка на съседнитъ ни и подалечни държави, граничащи съ море.

Ще си позволя само да изброя нѣкой преимущества на тоя начинъ на овѣковечаване паметта на загиналите герои:

1) По тоя начинъ ще бждатъ материално възплътени бойнитъ дѣла на героитъ, но вече тая материя не ще бжде осждена на вѣчна неподвижностъ и бездушностъ, а ще се носи по близкитъ и далечни води на свѣта; ще развѣва българското народно знаме, ще бжде виденъ отъ хилядократно по-вече синове на нашата страна, ще приеме въ стоманенитъ си прегръдки много български млади сили отъ подрастващитъ поколения; ще даде просторъ на българския борчески духъ; ще говори неспирно за славата на загиналите бойци и ще напомня съ името си за бойната прослава на бившата 9-та Плѣвенска дивизия и за продължение великото дѣло на сжщата: скорошния излазъ на Бѣломорския брѣгъ и обединението на българското племе.

2) Почитаемиятъ Комитетъ е призованъ да изпълни единъ свещенъ дългъ, не толкова къмъ Плѣвенския край специално, а като неговъ пълномощникъ, къмъ цѣлия Български народъ, който е живъ организъмъ съ свои задачи въ историята и съ свое предопредѣление въ бждещото. И комитетата, именно, може да се възползва отъ своитъ пълномощия, като се вслуша въ повеленията на Отееството и като разбере и изпълни задачата си по такъвъ начинъ, че да прибави макаръ и малко нѣщо къмъ бойната сила или стопанската мощъ на България, защото има тая възможностъ.

3) Плѣвенския край, който за защита на Родината даде толкова много свои синове, проля толкова скъпа кръвъ по браннитъ поля, немислимо е да не даде още една жертва

за Отееството: събраната сума възлизаща на по-вече отъ 3,000,000 лв.

4) Ще се издигнемъ по-високо, ще погледнемъ по-далечъ къмъ забравения български брѣгъ, който сме притежавали още отъ основаването на българската държава (преди 1,250 г.).

5) Ще си позволя да спра вниманието сжщо върху печалния фактъ, че обучението на българскитъ моряци, показали не по-малко героични дѣла за Отееството се извършва по настоящемъ въ една малка черупка—кораба „Камчия“. А какво би било, ако тѣзи млади български синове се обучаватъ, възпитаватъ и калятъ бойния си и националенъ духъ въ единъ що годе подходящъ корабъ, декориранъ цѣлъ съ множество възпоменателни плочи, списъци съ златни имена на загиналите, епизоди отъ боеветъ, картини отъ бойната дейностъ на Плѣвенци, която само така може да бжде изразена тѣй обширно и цѣлостно. Само така тая дейностъ може да бжде най-скжпо завещана на бждещото поколение.

Ако пъкъ не бжде възможно да имаме сега воененъ корабъ—паметникъ, то сжщия може да бжде временно търговски съ удобства и приспособления за мобилизирането му въ всѣки моментъ, който ще разнася на вредъ по свѣта български стоки и ще донесе чужди у насъ.

6) За да бжде обаче задоволена и духовната потребба на Плѣвенци, близкитъ и наследницитъ на героитъ трѣбва сжщия паметникъ символично да се постави на онова мѣсто въ града, кждето ще бжде най-удобно, като се построи единъ малъкъ, красивъ павилионъ, струващъ не по-вече отъ 50—100,000 лв. съ тънки желѣзобетонни стѣни и покривъ и желѣзни рамки на стѣни и прозорци, въ който павилионъ да се постави моделъ отъ сжщия корабъ съ голѣмина отъ 2—3 метра и съ обяснения за неговия произходъ, назначение, стойноститъ и всичкитъ му числени данни.

Чрезъ павилиона пъкъ, по неговитъ външни и вътрешни стѣни, може да се изрази повторно сжщата бойна история и прослава на бившата 9-а Плѣвенска дивизия и то въ много по-пълненъ и осезателенъ начинъ, отъ колкото въ единъ масивенъ паметникъ отъ камъкъ и металъ.

Б) Ако не се възприеме идеята за корабъ-паметникъ поради различни причини то, на основание сжщитъ

мотиви, може да се закупи съ същата сума единъ боевъ самолетъ или търговски такъв — приспособимъ лесно за воененъ.

За него могатъ да се приложатъ сжщитъ аргументи съ една прибавка, че тоя самолетъ ще има преимущество да каца и въ Плъвенъ, да броди ежедневно, както по българското небе, така и изъ ония мѣста, които сж покрити съ бойна слава и пропити съ кръвта на Плъвенскитъ герои. Ще прелита надъ Дойранъ, Чаталджа, Нишъ, Одринъ и Бѣлото море и ще отнася тамъ българския духъ, за да напомни на загиналитъ

герои, че тѣ не сж забравени, че тѣхната кръвъ не е пролята напраздно, че България живѣе и че ще вземе единъ день и тия святи мѣста въ своитъ майчински прегръдки, защото младитъ подрастващи поколения, възпитани въ тоя духъ, ще следватъ тѣхния примеръ, и ще полетятъ нѣкога къмъ Бѣлото море.

За самолета сжщо трѣбва да има павилионъ — паметникъ, който по сжщия начинъ символично да представлява желанія паметникъ.

Заклучение. Изобщо моето скромно мнение е: вмѣсто масивенъ, бездушенъ, неподвиженъ паметникъ отъ

камъкъ и металъ, неговото съдържание да се оживи и се отдаде въ служба на България по най-разуменъ начинъ, като се остави само външността му въ видъ на красивъ, евтенъ и малкъ павилионъ, който, като символъ ще запълни сжщата нужда за Плъвенци.

Единъ красивъ но много скъпъ камъкъ въ бедна България, да се замѣни съ единъ плавателенъ сждъ въ нейнитъ забравени води, или единъ самолетъ по нейното забравено небе.

Мото „ПЛЪВЕНСКИ ГЕРОЙ“

КОРАБИ БЕЗЪ ДИМНИ ТРЖБИ.

Димнитъ тржби се явяватъ като голѣма прѣчка, ограничаваща много ценния полезенъ просторъ на кораба. Тѣ представляватъ и доста голѣмо съпротивление при движението на кораба, а гжстия и черенъ димъ при силенъ вѣтъръ е неприятенъ за пътниците. Ето защо, премахването на димнитъ тржби не би измѣнило външния естетиченъ видъ на кораба. Напротивъ, тѣхното отсъствие ще му придаде по-елегантна линия, като при това се избѣгнатъ и горепосоченитъ неудобства. Идеята за премахване на димнитъ тржби за пръвъ път се породила не въ корабостроителитъ, а всрѣдъ военнитъ кръгове, като резултатъ при постройката на голѣмитъ самолетоносачи, които се нуждаятъ отъ равна и широка палуба, за излитане и кацане на самолетитъ. Английското адмиралтейство е възложило на фирмата Howden да разработи идеята за премахване на димнитъ тржби, която задача фирмата е извършила благополучно, като създала така нареченитъ кораби „Howden—Jonson“. До днесъ неизползванитъ газове при горение на горивото въ пешитъ на котлитъ сж напушвали корабнитъ димни тржби съ температура отъ 230°—300°C, което по много причини не е могло да бжде избѣгнато и дава една загуба на топлината отъ 17%—18% отъ развитата топлина при изгаряне горивото на котелната скара. Премахване на димнитъ тржби дава възможностъ газоветъ да се охлаждатъ до 38°—40°C и да се очистватъ. По този начинъ загубата на топлината се намалява вече отъ 0.5% до 1%. Фирмата „Howden“ е построила котелъ съ два вентилатора, отъ които една сгжстява въздуха въ котела, необходимъ за горението, а другия изсмуква изгоренитъ газове. Газоветъ въ своя път идватъ въ допиръ съ морска вода и се охлаждатъ. Тази вода постъпва отъ изходната тржба на кондензатора отъ

главната машина, като презъ едно сито пада въ форма на дъждъ охлажда и очиства газоветъ. Така очистени и охладени газоветъ излизатъ презъ едно отворстие на корабнитъ стени, малко по високо отъ водната повърхностъ. Стоплената отъ газоветъ морска вода се използва за затопляне на водата отиваща за въ котлитъ. При клатене на кораба, за да не влиза вода презъ отвора за газоветъ, има поставена една автоматична клапа, която отъ натиска на морската вода е приспособена да се затваря отъ вънъ, а отъ вътре се отваря отъ напора на излизащитъ газове. Така тази система отстранява не само димната тржба, но увеличава и пълното използване на горивото. Предимствата на корабитъ безъ димни тржби сж: економия въ тежестъ; економия въ гориво за сжщата паропроизводителностъ; голѣмъ полезенъ просторъ върху горната палуба: по-малкъ обемъ на горивнитъ системи; увеличение района на действие.

Единъ доста труденъ въпросъ за корабитъ безъ димни тржби е първоначалното запалване на котлитъ, тъй като при това устройство липсва необходимата тяга. За голѣмитъ кораби, въ които почти никога не се изгасватъ всичките котли, въпроса е много лесенъ. Дори и да сж изгасени, сжществува една чувствителна разлика между нивото на котела и изходното отворстие на газоветъ, което създава една слаба тяга, достатъчна за първоначалното пушане на вентилаторитъ.

Въ нѣкои кораби спомагателнитъ механизми сж съ електрически двигатели, които получаватъ енергия отъ единъ дизелъ-моторъ, работящъ независимо отъ котлитъ.



При наличието на котли, на които горивото се състои отъ вжглища на прахъ, то за първоначално запалване на нѣкои котли се поставятъ скори за горене на обикновени вжглища, като следъ разпалването на другитъ котли се преустройватъ наново и приспособяватъ за горене на вжглищенъ прахъ.

Съ това преустройство въ котлитъ на корабитъ се постига економия на горивото отъ 82% до 95%. Благодарение на това, парния двигателъ, въ борбата си съ дизела се изравни съ него и осигури своето мѣсто въ корабоплаването.

П. Вангеловъ.

СВѢТОВНАТА ВОЙНА ВЪ ЦИФРИ.

Последнитъ установени цифри за Свѣтовната война даватъ възможностъ за следнитъ сравнения:

Съглашението, въ което влизали 10 държави, мобилизиало общо 39,600,000 войници, а централния съюзъ — 19,500,000 бойци.

Общитъ загуби на Съглашението въ хора: убити, ранени и пленени възлизатъ на 20,900,000, а тия на Съюза 13,500,000 човѣка.

Съотношението въ загубата на морскитъ бойни сили е приблизително сжщото. Съюза е загубилъ всичко 450,000 тона бойни кораби, а Съглашението около 803,000 тона. Освенъ това, Съюза е успѣлъ да потопи 13,000,000 тона съглашенски транспортни и търговски кораби.

Презъ цѣлата война сж били изразходвани: отъ Съглашението 7,500, а отъ Съюза 3,600 милиарда лева.

Съглашението е имало следователно двойно по-вече войници, разходвало е два пъти по-вече парични срѣдства, обаче могло е да нанесе загуби на Съюза едва половината отъ тия, които е притърпѣло както на сушата, тъй и по-море.

Горнитъ цифри сж неоспоримо доказателство, че централния съюзъ, въпрѣки загубване и понасяне всичките тежести отъ войната, показва по-умѣло и по-резултатно воденето й отколкото силитъ отъ Съглашението.

М. О.

МОРСКА ЛИТЕРАТУРА



Принудителна сватба в Гибралтаръ.

Животът на моряка както на море, така също и на суша, е пълен с изненади от най-разнообразно естество. Неговото поприще и служба въ кораба е такава, че той всекога—денемъ и нощемъ трѣбва да бжде на шрекъ и готовъ съ хладнокрѣвие да посреща и понася всички опасности, трудности и несгоди—неминуеми съпътници на службата по море. Когато обаче, морякътъ слѣзе на брѣга, той се чувствува заобиколенъ отъ сравнително много тиха и спокойна обстановка, която е твърде необичайна и неподходяща за неговитѣ привички и неговиятъ борчески характеръ. Ето защо, моряцитѣ, които продължително време, по нѣкога съ месеци се намиратъ на море, безъ да слизатъ на сушата, често пѣти, при пребиваването имъ на брѣга изживѣватъ нѣкое голѣмо или малко приключение. Такъвъ е случая и съ нашия герой въ настоящиятъ кратъкъ разказъ. Едно приключение, почиващо на твърде комична основа но съ трагични последици за самия герой, което недавна прочетохъ въ единъ иностраненъ вѣстникъ и което ще се помѣча да предѣмъ и на нашитѣ читатели въ оня тонъ, въ който е и написано. Разбира се, такива случаи въ живота на моряцитѣ не сѣ рѣдкостъ, но не всички се чуватъ и не всѣки пѣтъ за тѣхъ се пише и говори.

Никога главната улица на Гибралтаръ не е била препълнена съ толкова многобройна русокоса младежъ, облѣчена въ чиста и спрѣтната моряшка форма. Облѣченитъ въ бѣло моряци отъ шеснайсеттѣхъ английски бойни кораби, сбрали тукъ, при западната врата на Срѣдиземно море въ дни на трѣскаво политическо напрежение, кръстосваха улицитѣ и опулваха всекога очи при срѣща на нѣкоя малка и хубава испанка. Само Жимъ Толанъ, палубенъ морякъ отъ линейния кръстосвачъ „Hood“ не се заглеждаше въ минаващитѣ покрай него хубави девойки. Жимъ Толанъ и по-рано, много пѣти е пребивавалъ въ Гибралтаръ.

Той си спомняше за малката и хубава Розалита, която преди нѣколко

години срѣщна и съ която преживѣ кратки и щастливи минути. Той желаше пакъ да я срещне и види! Една вечеръ, незабелѣзано се отдѣли отъ другари и трѣгна да търси своята Розалита.

Следъ като 3 дни по-късно, палубния морякъ Жимъ Толанъ все още не бѣше се завърналъ на кораба, командирътъ му го обяви за бѣглецъ. Вследствие изостряне на Англо-Италианския конфликтъ, прекратена бѣше отпуската за обслугитѣ на всички бойни кораби въ Гибралтаръ, които имаха всичкитѣ съ котли подъ пълна пара и готови всѣки моментъ да напуснатъ пристанището. Къде ли е Жимъ? Где се е забравилъ съ нѣкоя малка испанка?—се питаха неговитѣ другари.

Въ действителностъ обаче, въ това време Жимъ стоеше затворенъ въ единъ тѣсенъ оборъ за кози! Вече отъ 3 дни, всѣки два часа при вратата на обора идваше единъ черенъ хлапакъ и подигравателно запитваше: „Е, ще се съгласишъ ли най-после да се вѣнчаешъ?“

Жимъ стоеше обаче мълчаливъ въ своята тѣсна затворена килия и отговаряше завалено съ нѣколкото думи испански, които знаеше: „Манана!“—утре! Забърка се той въ една хубава каша съ тая своя Розалита, но какъ да се спаси?

Естествено, той преди три дни я бѣше намѣрилъ не далечъ отъ военнитѣ гробища, където почиватъ загиналитѣ въ боя при Трафалгаръ и тя го посрещна съ жаръ, заведе го сияюща у дома си, въ стаята на своитѣ родители—скромни селяни. Още съ сѣдането той почувства единъ чифтъ малки ржички по бузитѣ си и едно крѣсливо гласче извика: „Татко“, а Розалита, цѣла сияюща отъ радостъ додаде: „Това е твоя синъ, азъ знаѣхъ че ти пакъ ще дойдешъ!“

Можете си представи изненадата на Жимъ! Изведнажъ, като че ли изъ небето, той бѣше станалъ татко. Бащата на Розалита обаче заяви: „Хайде, трѣбва веднага да се вѣнчае!“

Безспорно, че тази работа не бѣше много приятна за Жимъ, който

гледаше всячески, какъ по-бързо да се отскубне отъ това затруднено положение и се добере до кораба, но тѣстътъ не се шегуваше; той затвори похитителя на дъщеря си въ обора и се закле, че ще го пусне да излѣзе отъ тамъ само тогава, когато отиде съ Розалита при свещеника. Приятели на стария пазѣха много добре затвора и на Жимъ бѣше невъзможно да избѣга.

Така, той навѣрно би стоялъ още дълго тамъ, ако самата Розалита, по вѣковната рецепта на старитѣ драматични писатели, не бѣ спомогнала щото Жимъ да даде своята честна моряшка дума, че нѣма нищо противъ да вземе Розалита за своя съпруга, но за това е необходимо да иска съгласието на своя началникъ.

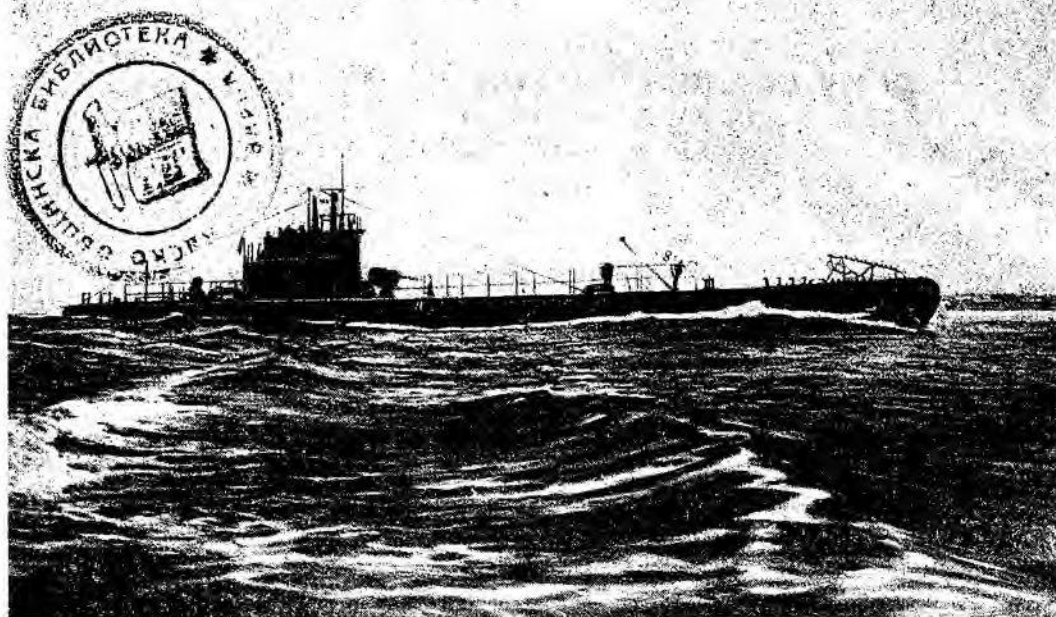
Давайки тържественно обещание, че ще се върне пакъ. Той бѣ освободенъ отъ Розалита.

Тичешкомъ Жимъ Толанъ се отправи за своя корабъ, представи се на командира и доложи за причината на своето тридневно принудително отсъствие.

„Разправяй други му тѣзи лжжливи истории“, бѣше отговора на неговия правъ началникъ, който стоеше на становището, че Жимъ действително е бѣглецъ и за свое оправдание измисля подобни, на пръвъ погледъ невѣроятни приключения. При това положение, за Жимъ оставаше само единъ изходъ—да докаже, че неговото отсъствие е било наистина принудително и че на тоя свѣтъ действително съществуваше една малка испанка—Розалита съ синъ и намѣрение за женитба.

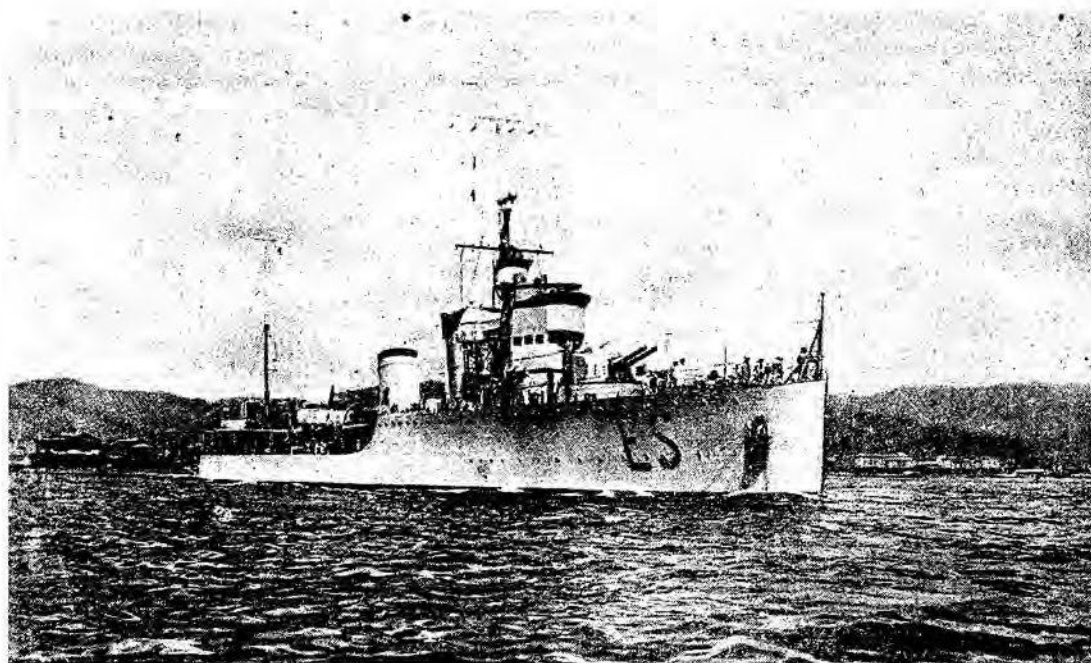
Следъ щателна провѣрка се установи достовѣрността и подъ найстрогъ контролъ на английското Адмиралтейство се извърши вѣнчаниятъ обрядъ на моряка Жимъ Толанъ съ Розалита. Младоженецътъ получи полагаемата му се за сватбата отпуска, обаче остана да я използва тогава, когато „Hood“ посѣти наново крепостта Гибралтаръ, тъй като, веднага следъ венчавката английския флотъ напусна водитѣ на пристанището и се отправи за източната частъ на Срѣдиземно море.

П. Пампуловъ.



ИТАЛИАНСКИЯТ ПОДВОДНИКЪ „GOFFREDO MAMELI“

Водоизмѣстване ⁷⁷⁰ 994 — тона, скоростъ 17.5, подъ водата 9 милч. Има 1—100 мм. орждие и 6—530 мм. торпедни тръби. Обслужва се отъ 43 души.



ИТАЛИАНСКИЯТЪ ИЗТРѢБИТЕЛЪ „ESPERO“.

Водоизмѣстване 1073 тона; скоростъ 36 мили. Има 4—120 мм. орждия и 6—533 мм. торпедни тръби. Обслужва се отъ 120 души.