

МОРСКИ ПРЕГЛЕД

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

ДРУСЕДМИЧНИКЪ ЗА МОРСКА ПРОСВѢТА И ОБНОВА

ДЪКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.



Година I.

Варна, 1. юни 1935 год.

Брой 17.

КОЗЛОДУЙ

И тази година денътъ 2 юни извиква въ душите на българите името Христо Ботйовъ, въ чието величие блъсти поетичната дарба на единъ призванъ вдъхновенъ пъвецъ на свободата и хероичния подвигъ на единъ борецъ, пренесъл въ жертва живота си предъ олтаря на Родината.

И тази година свѣтлиятъ споменъ, завещанъ отъ Хр. Ботйовъ, буйно ще разпали чувството за национална гордост и съзнанието за племенно достойнство, за да отиекне въ сърдцата на всички българи любовта къмъ най-великия между великите българи, чийто духъ е намъръилъ почетно място въ лоното на безсмъртието.

Христо Ботйовъ е знаме, пътеводна звезда и олицетворение на българския духъ, който, подобно буйна пълноводна река, блика изъ вѣковните дебри на гордия Балканъ, пръзвана дължъ и на ширъ благоуханните плодоносни родни полета, и устременъ къмъ все по-далечни кръгозори, е залубилъ тихия Дунавъ, бурното Черно море и приветливото благодатно Бѣло море, за да ги включи въ пѫтеките на своята племенна сѫдба.

Затова, безсмъртниятъ пъвецъ и борецъ живѣе и ще живѣе вѣчно въ душите

сърдцата на българските поколѣния, идещи следъ него....

Когато славимъ многостранното дѣло на Христо Ботйовъ, когато даваме тържественъ изразъ на почить и признателност къмъ безпримѣрния му жизненъ подвигъ, когато даваме клетва, че ще умремъ както той умрѣ — въ борба за свободата и величието на България, дългъ ни се налага да изтъкнемъ и морската проява на този народенъ юнакъ, притежаващъ качествата на морски стратегъ. Защото, съвсемъ не е пресилено, ако се подчертаете, че замислената „Дунавска експедиция“ е една напълно издържана десантна операция.

На 13. май, 1876 год. (ст. ст.) — храбриятъ воевода потегля за Гюргево, пазещъ въ пълната съдбата предначертания планъ. Същиятъ проявява рѣдка тактичност, като товари хората отъ четата си отъ разни пристанища, при строго опредѣленъ редъ, за да не предизвика подозрения, а при завладѣване на кораба „Радецки“, въ оня незабравимъ тържественъ мигъ, когато прозвучава строгиятъ му гласъ — „Тукъ се слуша моята воля — азъ съмъ капитанъ!“ — Хр. Ботйовъ изпъква съ похвална съобразителност. Имащъ за прицелна

точка Стара-планина, той използва Дунавъ, като свободенъ путь и като най-късo разстояние — до Балкана, избира за своя десантъ селото Козлодуй — откъснато отъ съобщения и бдителността на мѣстната административна и военна властъ. И най-после, десантътъ се стовара сутринята, за да може да се извърши сполучливо придвижване по непознатата мѣстност презъ деня.

Бойнитъ действия на Ботйовата чета по суза при Милинъ камъкъ, Веслещъ Волътъ — представляватъ продължение на първата, сърешающе значение стъпка, направена отъ безсмъртния пъвецъ на свободата по водите на тихия бѣлъ Дунавъ.

По такъвъ начинъ, Христо Ботйовъ се явява като първия български морски капитанъ, а стъпването на неговата чета на родния брѣгъ при Козлодуй има стойността на първа десантна операция въ българската военно-морска история..

Затова, името Козлодуй звучи не само като една хероична епопея, но и като единъ скъпъ завѣтъ за Морска България!

Христо Чокоевъ уч. техн. IV. г. мор у-ще.

ЧЕРНО МОРЕ

Чуй море, тебъ „Черно“ що наричалъ,
Ний любимъ те съ жаръ младежка,
Тъзъ що, твойтъ хубостъ отричатъ
Ний гледаме ги гордо и съ насмъшка.

Тъ изгръва на лъчезарният фебъ
Отъ сини води не съ видъли,
Ни въомайна лъчна вечеръ край тебъ
За новъ животъ и нови радости не съ колнъли.

Тъ лунният дискъ — катъ жаръ пламтящъ
Край тебъ съ възторгъ не съ сръцали,
Ни образа му въ тъмни ти води — трептящъ
Отъ китни твои бръгове не съ гледали.

Но ний, тебъ скъбда си що дарихме
Любимъ ще твоятъ ширъ до край,
Доръ наща младостъ вечъ повърхне
Доръ сърдце престане да играй.

За тъхъ е чуждъ и ромона тъй сладъкъ
Кога разъбрисъ тъй леко водна ширъ,
Тъ не познаватъ ни кръсъка на чайкитъ
Ни леката милувка на прохладния зефир.

Подъ звука на твойта страшна пъсень
Всрѣдъ тебъ на корабъ сладко не съ спали,
Ни вихъра на твоя поривъ бъсень
Съ пъсни пакъ не съ тъ сръцали.

Тъхъ плаши ги твоята стихия,
За тъхъ си чуждъ, както пъснената ти,
Но ти за насъ, море, си орисия,
Що ний съ радостъ и любовъ приехме.

ПРОЛИВИТЪ

Чуждата и наша преса въ последно време твърде често ни занимаватъ съ въпроса за Проливитъ.

Първиятъ опитъ за поставяне на разискване този въпросъ въ Обществото на Народите въ Женева отъ турския министъръ на Външните работи излѣзе наистина несполучливъ.

Отъ тогава обаче въпросътъ за Проливитъ по всичко изглежда живо занимава политическиятъ канцеларии.

До колко този въпросъ ще може да получи нѣкакво разрешение, както и дали ще бѫде постановенъ на разискване, това само бѫдещето ще ни покаже.

За очудване съ обаче усилията на нашите съседи турци да поставятъ въ пълна зависимостъ легитимното ни желание за равенство на въоръженията съ режимътъ на Проливитъ, установенъ съ Лозанската конвенция отъ 24. VII. 1923 година.

Както е известно, този режимъ осигурява свободното преминаване и плаване презъ Проливитъ Босфора-Мраморно море и Дарданелитъ, както по вода, така и по въздуха.

Така, Черно море стана едно

свободно море. Това обстоятелство е отъ особено голъмо значение за Черноморските крайбрѣжни държави, които въ всъко време (мирно и военно) могатъ да се сношаватъ съ която и да е държава на свѣта, освенъ когато съ въ война съ Турция.

Ние не ще се впуснемъ тукъ да разглеждаме онова голъмо значение, което иматъ Проливитъ. Знае се, че преди Световната война близкоизточния въпросъ бѣ сѫщия за Проливитъ. Той излѣзе на политическата сцена още отъ времето на Петра Велики, който въ стремежа си да излѣзе на топлото море, срѣщна Англия, която въ този стремежъ на Русия, видѣ жизнения за нея путь за Индия смъртно застрашенъ. Отъ тогава историята на Проливитъ е история на вѣковната борба на тия два колоса. Всички останали държави включая и Турция, съ само фигури въ тази световна шахматна игра.

Ето защо, политическото и стратегическо значение на Проливитъ е световно.

За насъ българитъ, въоръжаването на тѣснините има значение, че ище ни направи напълно зависими отъ владе-

теля на тия тѣснини, относно свободното ни сношаване съ свѣта. Следъ отнемането на Бѣломорския ни брѣгъ, този въпросъ за насъ е отъ голъмо жизнено значение и той не може да не ни занимава. Нашите интереси, както отъ економическо гледище, така и отъ гледище на сигурностъ на Черноморските ни брѣгове, налагатъ едно твърде зорко следене развоя на този въпросъ и запазване настоящия режимъ на Проливитъ.

Измѣнението режима на Проливитъ за насъ е въ пълна зависимостъ не съ равенството на въоръженията, а съ свободното море.

Въоръжението на Проливитъ може да се компенсира единствено съ бѣломорския ни излазъ.

В. Дремянковъ

Всѣка държава, която иска да стѫпи на собствени крака, трѣбва да има брѣгъ: чрезъ това тѣпърва тя добива истинска свобода.

НУЖДАТА ОТЪ ОТБРАНА НА БРЪГОВЕТЪ.

Много отдавна държавите съперничат помежду си и понасят грамадни, често не по силите им, разходи за създаване на флотъ и за постройка на приморски крепости, като ги въоръжават съ гигантски ордия, използвайки последните новости на техниката.

Тези разходи и грижи се оправдават съ нуждата отъ отбрана на бръговетъ.

Бръга въ историята на човешката култура, отъ въкove е играл и ще играе важна роля.

Бръга се явява источникъ на човешката култура и по него се е развивала цивилизацията. Безъ бръгъ, въ древността е билъ немислимъ културенъ животъ и ние виждаме отъ историята, че всички държави се стремятъ къмъ него, а тия които го притежаватъ ревностно да го пазятъ. Днесъ, наистина, има държави безъ морски бръгъ, които по своята култура не стстягватъ на крайбръжните (Швейцария, Унгария, Чехославакия и др.) обаче, тѣ всѣкакъ се стремятъ къмъ морето.

Бръга на всѣкажде се ценят и пазят. Днесъ нѣма бръгъ, незашитенъ по единъ или другъ начинъ.

Историята ни показва, че презъ последните 50—60 години, почти нико то една война не е имала чисто сухопътенъ характеръ; достатъчно е да се спомнятъ Японо-Китайската, Испано-Американска, Руско-Япон-

ската, Общо-европейската, па даже и Гъръцко-Турска и Балканската войни.

Въпроса за отбраната на бръга не е новъ; въ областта на военна и военно-морската литература е писано твърде много, обаче, той никога не ще загуби своята съвременность.

Основниятъ принципъ при защитата на бръговетъ се състои въ постоянното стремление да се обезпечи владението на морето т. е. тѣхната защита да се осигури чрезъ затварянето на противника въ неговия морски бази.

Отбраната на бреговетъ има свои особености, състоящи се въ изключителните условия на нейния характеръ. Този особенъ характеръ произлиза отъ това, че въ отбраната на бръга и въ действията срещу него, взематъ участие, морските и въздушни сили на държавата т. е. авиацията и флота.

Последниятъ, въ доста държави, заема изолирано положение, усилено отъ това, че морските и сухопътните сили съставляватъ 2 такива категории, които нѣматъ нищо общо помежду си. Нѣкажде тѣ сѫ толкова чужди, че даже съвсемъ не се интересуватъ единъ отъ другъ, а често сѫ и враждебно настроени помежду си, което въ мирно време усложнява взаимната работа, забравяйки общото им назначение.

Това взаимно отчуждение се усил-

ва и отъ факта, че въ доста държави има две отдѣлни министерства: Морско и Военно.

Такова отношение между сухопътните и морските сили въ мирно време има пагубни последствия въ време на война. Това положение е съзнато въ нѣкои държави и отдѣлните министерства на Армия, Флотъ и Авиация се организиратъ въ едно—на Народната Отбрана.

Въ чуждата литература, а и въ нашата, се срѣщатъ статии, които разглеждатъ въпроса на кого да се повѣри отбраната на бръга.

Моряците твърдятъ, че характерните свойства на прибръжната война сѫ такива, че командването трѣбва да имъ принадлежи. Сухопътните офицери, доказватъ, че флота е само единъ отдѣленъ родъ оръжие въ общата система на въоръжението на държавата и че въ отбраната на бръга, преобладаващо значение иматъ сухопътните сили и следователно командването трѣбва да се повѣри на пехотния генералъ.

Този въпросъ е различно разрешенъ въ разните държави. Въ Франция и Германия отбраната на бръговетъ е повѣрена на Морското Министерство, а въ Англия, Русия и др.—на Военното.

Въ следващите статии ще разгледаме организацията на бръговата отбрана въ другите държави и нашите съседи.

П. Павловъ.

ПРЕМИНАВАНЕ НА ПРОЛИВИТЕ ОТЪ ВОЕННИ КОРАБИ.

Подъ „Военни кораби“ трѣбва да разбираме не само истинските бойни такива, но сѫщо така и всички спомагателни транспортни и хвърчилоносачни кораби. Подъ „Проливи“ ще разбереме тия, които съединяватъ Черно съ Бѣло морета, именно Босфора, Мрямурно море и Дарданелите. За да видимъ при какви условия и какъ става преминаването имъ, ще разгледаме отдѣлните случаи:

въ мирно време.

1. Транзитното преминаване на Проливите е съвършено свободно презъ всѣко време на денонощието, за всички народности, само че въ границите на опредѣленото по-долу число бойни единици.

2. Крайбръжните Черноморски държави могатъ въ всѣко време да прекарватъ свободно всичките или частъ отъ морските си сили безпрепятствено презъ Проливите.

3. Най-голѣмата морска сила, която една некрайбръжна черноморска държава може да прекара презъ Проливите съ задача да я отведе

въ Черно море, трѣбва да не надминава тая на най-силната Черноморска държава и то да бѫде на лице въ момента на преминаването.

За да се съблюдава това, комисията, назначена за контрола на Проливите, ще иска отъ всѣка Черноморска държава, на 1 Януарий и 1 Юлий, всѣка година, числото на линейните кораби и кръстосвачи, хвърчилоносачи, разрушители, подводници и всички други видове кораби, както и морски хвърчила, които тя притежава въ Черно море, като се разграничаватъ въоръжените кораби отъ тия съ намаленъ съставъ, въ запаса, въ поправка или основно преработване.

Сѫщата комисия ще осведомява тогава заинтересованите държави за числото на наличните единици на най-могъщата държава; освенъ това всѣка промѣна, дължима на излизане или влизане на нѣкой новъ корабъ въ състава на флота ѝ.

Числото и типа на въоръжените кораби ще биватъ само зимати въ съображение за изчисляване мор-

ската сила, която ще преминава Проливите къмъ Черно море.

Съ едно специално постановление, всѣка велика сила може да изпрати въ Черно море въ всѣко време и при всички обстоятелства като не се взема даже и въ съображение най-голѣмата Черноморска държава, три военни кораба като всѣки единъ отъ тѣхъ да не надвиши 10,000 тона.

4. а) Военните кораби, които преминаватъ Проливите не подлежатъ на никакви формалности, такси и каквито и да е било утежнения.

б) Подводниците могатъ да преминаватъ само въ надводно състояние.

в) Командирътъ на една морска чужда сила, която идва отъ Бѣло море трѣбва да сигналува, имената на корабите си безъ да бива задължаванъ да се спира, на турската сигнална станция въ Седюль-Бахръ. Комисията назначена за контрола на Проливите, която е въ телеграфна свръзка съ поста на сѫщата станция, бѣше наредила да се предшества този сигналъ, ако е възмож-

но, съ едно съобщение по безжичния телеграфъ, направено преди още да се влезе въ Проливите като се посочва място-предназначението на корабите. Това по настоящемъ се изпълнява по единъ много общъ начинъ. Също така командирът на каквато и да е било морска сила, която идва отъ къмъ Черно море, тръбва да сигналува, имената на своите кораби, безъ да бива задълженъ да спира, на турската сигнална станция въ Буюкъ-Ламанъ. Същата комисия постановява, освенъ това, да се предшества този сигналъ съ едно съобщение по радиото преди да влезе въ Босфора, на радиотелеграфната турска станция предадена къмъ поста на Буюкъ-Лиманъ или въ случай, че тя не работи на същата такава станция въ Османие. Това известие тръбва да посочва, ако е възможно, освенъ имената на корабите и тяхното мястопредназначение.

г) Военните кораби преминаващи Проливите тръбва да ги преминаватъ за точно определеното имъ време, като се включи и това за прекарване на нощта, ако сигурността на плаването изиска едно подобно забавяне. Може да се направи изключение само въ случаи на авария или морски нещастия. Въ случай, че воененъ корабъ премине за повече отъ определеното му време Проливите, комисията на Проливите постановява, щото командирът на този корабъ да благоволи да извести незабавно за причините на това.

д) Турските правилници предпи-

сватъ, че всички кораби, които преминаватъ Босфора, тръбва да вървятъ съ една скорост, която да не причинява беди по бръговете на Пролива и другите части отъ пристанището, нито да ощетява малки тълодки, привързани или не въ близостъ на бръговете.

е) Военните кораби не сѫ подложени на никаква санитарна формалност. Ако съществуватъ случаи на чума, холера или тифосъ тъзи кораби тръбва все пакъ да минаватъ Проливите въ Карантина и да прилагатъ чрезъ свои сръдства всички необходими мерки, за да се избегне всяка възможност на зараза на казаните Проливи. Тъзи тръбва да действатъ също така ако сѫ посетили нѣкой заразено пристанище, не по малко отъ преди 120 часа.

ж) Пилотажът за военните кораби въ Проливите не е задължителенъ.

з) Военните кораби не могатъ да влизатъ въ заливът на Измитъ на истокъ отъ линията Чаталь - Бурну до Дориджа-Борну.

презъ време на война, ко- гато Турция е неутрална

1. а) Военните кораби на невоюващите държави минаватъ свободно при същите условия, които споменаваме по-горе.

б) Воюващите военни кораби въ Черно-море минаватъ свободно при същите условия. Тъзи не подлежатъ на ограниченията казани въ точка 3.

2. Воюващите военни кораби не могатъ да извършватъ никакви военни действия въ Проливите, нито да упражняватъ нѣкакви посеще-

ния или пъкъ да пристигнатъ къмъ каквото и да било пленяване.

Забележка: Ако случайно нѣкакво насилие на постановленията за свободата на преминаването, нѣкаква неочеквана атака или нѣкакво военно действие или заплаха, постави въ опасностъ свободата на Проливите или сигурността на демилитаризираните зони, които обрамдатъ Проливите, подписаните велики сили именно: Франция, Англия, Италия и Япония ще се противопоставятъ задружно съ всички сръдства, които Обществото на Народите ще реши за тази цел.

Въ случай на форс-мажоръ по-правките и снабдяванията на тъзи кораби сѫ подложени на постановленията на тринаесетата Хагска Спогодба въ 1907 година.

презъ време на война, ко- гато Турция воюва.

1. Военните неутрални кораби минаватъ свободно при горните условия.

Турция е свободна да взема такива мерки каквито тя ще съмѣтне полезни, за да възпроизвежда неприятелските военни кораби да използватъ Проливите, но тя тръбва да снабдява неутралните военни такива съ инструкции или необходими пилоти, за да осигури свободното имъ преминаване.

Паскалевъ.

Преводъ отъ Rapport de la Commission des D閙troits à la Société des Nations. Année 1934.

Но възгледите на лъва и тигъра се оказали противоположни. Зъбите и ногти по тъхно мнение сѫ най-почтените боеви сръдства установени отъ въкове.

Пантерата, леопарда и всички котки ги поддържали.

Изтъпила се мечката. Тя протестирала и противъ зъбите и противъ рогата. И добрулужно доказала, че най-доброто и честно средство - това е другарски да прегърне съ лапите си врага... Но другите запротестирали. А пуйката така протестирала, че даже изпаднала въ паника. Спорът се разгорешилъ. И участниците, за бравияки целилъ, за които сѫ се събрали на конференцията, започнали да мислятъ какъ по-добре да употребятъ зъбите, рогата и другите боеви сръдства, а ни най-малко да мислятъ за тяхното ограничение..

Защастие работата била въ зоологическата градина и пристигналиятъ пазачъ разгонилъ всичките по клетките имъ.

Но кой ли ще биде този пазачъ, който ще разгони тъзи представители на два крака?

И. Пращинковъ

„КОНФЕРЕНЦИЯТА ПО РАЗОРЖЕНИЕТО ЗАСЕДАВА“.

Нѣма може би въпросъ, който да се разрешава съ толкова префинени дипломатически надлъгвания, както този по морското разоржаване. За примеръ ще приведа единъ малъкъ диалогъ между английския представител Балфуръ и французкиятъ такъвъ Бриянъ. На едно заседание на конференцията по морското разоржаване Балфуръ казва: „Франция не би тръбвало ни най-малко да се боя отъ увеличението на нашиятъ линеенъ флотъ“, защото той не ще представлява почти никаква опасност за французското крайбръжие, а отъ друга страна нашиятъ линеенъ флотъ все пакъ би ималъ известно оправдание отъ икономическа и стопанска гледна точка. Когато строещият се отъ Франция колосаленъ подводенъ флотъ се явява опасност само по отношение на Великобритания... Недопустимо е, щото Франция съ своята 800 хилядна сухопътна армия да има още и първокласенъ подводенъ флотъ.“

Бриянъ отговаря: „Англия взема

а ние желаемъ да вземемъ предпазителни мерки срещу Англия... Англия не била възнамеряvalа никога да използва свояте линейни кораби срещу Франция. Тя ги държи по всичка въроятност за ловъ на риба. Тогава нека пъкъ тя да разреши на белната Франция да строи подводни лодки за ботаническо изследване на морското дъно“.

При този редъ на размѣна на любезности и префинени дипломатически надлъгвания ще се дойде може би, до резултата на една друга подобна „конференция по разоржаването“ само че съ други представители.

Въ една зоологическа градина е била устроена „конференция по разоржаването“. Присъстваващите „представители“ - звѣрове сѫ пристигвали къмъ въпроса по различни начини. Носорога е настоявалъ, че употребата на зъбите се явява като военарско и ужасно и... тръбва да биде забранено. Рогът, по неговото мнение е отбранително сръдство и разбира се, се разрешава. Съ него се съгласили бикътъ, антилопата, пантерата и лъже-вежът.

ОПЕРАЦИИ НА ГЕРМАНСКИТЕ ПОДВОДНИЦИ НА СЕВЕРЪ.

Презъ време на Мировата война, Архангелскъ бъше единствения портъ, презъ който постъпваша отъ чужбина всички военни припаси и въглища на балтийския флотъ. Затова, той е придобилъ важно стратегическо значение като комуникационенъ пунктъ.

Нѣмците, оценили значението му и взели решителни мѣрки за действие на птищата и подстѫпите къмъ него.

Презъ 1916 г., руските агенти и разузнавателната служба сѫ донесли за готвящото се активно настѫпление на германските подводни лодки къмъ Архангелскъ и Мормунския портъ.

Въ връзка съ това, руското командуване е поискало и могло да вземѣ отъ англичаните, въ началото на тази година, само броненосца „Альбемолъ“, спомагателния крейсеръ „Ифичания“ и осемъ тралици, за усиливане на собствените си сили, действуващи за охрана на пристанищата и комуникационните птища.

Руските сили се състояли отъ два торпедоносца, старъ типъ, заградителя „Усеури“, нѣколко останали транспортни кораби отъ мѣстните паракоди, въоръжени съ малка артилерия и ограничено число тралици.

Действията на германските подводни лодки на северния театър сѫ започнали на 13 септемврий 1916 год., съ потопяване паракодъ при носа Гамвикъ. Затова има следното донесение отъ руския консулъ въ Варде: „Сутринта на 13 септемврий, на западъ отъ Варде появили се германски подводни лодки сѫ потопили три паракода: норвежкия „Дания“ и норвежкия „Кнутъ Гиледе“—двета отъ Русия съ дърва и неизвестенъ английски паракодъ. Дания била разстреляна съ 25 снаряда, команда са слѣзла на лодки. Въ „Кнутъ Гиледе“ било пуснато торпедо, но той не потъналъ, а биль взетъ на влекало“.

На 6 октомврий, въ 7 ч. 45 м., въ широта $69^{\circ} 35'$, и дългота 38° , английския въоръженъ паракодъ „Хайндфордъ“ (4286 тон.), отиващъ въ Архангелскъ съ воененъ товаръ, забелязаль на 40 кабела подводна лодка, която открила по него огньъ. Лодката не е дала никакъвъ сигналъ и не е вдигнала флагъ. Хайндфордъ пожтувалъ сѫщо безъ флагъ. Въ 7 ч. 50 м., на него повдигнали английски флагъ и открили по подводника огньъ отъ единственото оръдие, увеличавайки въ сѫщото време хода и движейки се зигъзагъ. Лодката произвела около 170 визстрела, при което е имало едно попадение. Отъ „Хайндфордъ“ сѫ стреляли 70 снаряда и предполагатъ, че единъ е попадналъ.

Къмъ 10 часа, на две мили, се открилъ паракодъ, който е биль застявенъ отъ лодката, чрезъ артилерийски огньъ да спре и биль потопенъ съ торпедо.

Въ 12 ч. 45 м., подводникът е прекратилъ преследването на „Хайндфордъ“.

Всичко, въ 1916 г., отъ пожтуващъ за руското снабдяване 1582 кораба, били потопени 31, отъ тѣхъ: 7 английски; 6 руски; 7 норвежки и единъ вѣтроходъ съ неизвестна националностъ.

Отъ донесенията на разузнаването, се предполагало, че едновременно сѫ действуvalи петъ подводни лодки: две въ Нордкинъ и Саенесъ, две въ Кольския заливъ и една при входа въ гърлото на Бѣло море.

Въ числото на характерните епизоди отъ военните действия на торпедоносците е било артилерийското състезание на подводникъ съ торпедоносца „Властни“. На 25 септемврий, торпедоносца „Властни“ биль изпратенъ отъ Александровска къмъ Ципъ-новолокъ, где по донесение на наблюдателния постъ сѫ се показвали две подводни лодки. Около 13 часа, торпедоносца отишъль къмъ фара Ципъ-новолокъ, отъ гдето му съобщили, че виждатъ приближаващи се, две подводни лодки, идващи подъ вѣтрила на курсъ S O (подводните лодки съ цель за маскировка, за да не възбудятъ опасностъ въ минаващите кораби, сѫ поставили вѣтрила). Разстоянието е било 50 кабела. Торпедоносца тръгнала на сближение, оставайки подводниците на курсовъ жгъль 15° и когато разстоянието е станало 35 кабела, далъ залпъ. Едновременно подводниците открили бѣръзъ огньъ отъ свояте оръдия. Съ третия залпъ подводниците достигнали покритие, отъ което, на „Властни“ биль счупенъ радиотелеграфа, прожектора и ранени двама отъ обслужата на кърмовите оръдия. Отъ разстояние 25 кабела, торпедоносца открилъ бѣръзъ огньъ. Въ скоро време, на една подводникъ, се запалило вѣтрилото и той се скрилъ подъ водата. Втория подводникъ се заврътилъ усиливайки своя безпорядъченъ огньъ, който не е нанесълъ на торпедоносца никакви вреди. Скоро и този подводникъ сѫщо така се потопилъ. Торпедоносца е отишъль въ Ципъ-новолокъ, где останалъ безъ да дава котва. Около 16 часа, на фара се чуvalи взривове отъ снаряди. Излизайки отъ прикритие, торпедоносца видѣлъ подводникътъ, обстрелявашъ фара. Сближавайки се на 30 кабела, той открилъ по него огньъ, при което, подводника безъ да отговори, се е потопилъ.

Другъ случай, при среща на рус-

ки военни кораби, съ германски подводникъ, е завръшилъ съ потопяване последния. Обстоятелството на тази среща е следното: Торпедоносца „Грозовой“, спомагателния корабъ „Купова“ и тралика Г-13, били изпратени за Варде, където тръбвало да срѣщнатъ керванъ отъ кораби, за следване въ Кольския заливъ. На 20 октомврий, около 11 ч. и 45 м. близо до Варе отряда се срѣщнала съ своя керванъ, който се е съпровождалъ отъ английски тралици А-546. Около 12 ч. 10 м., тралика Г-13 бидейки на края, забелязала въ дѣсно по траверса, на разстояние 60—70 кабела силуета на подводна лодка, движейки се въ надводно положение. Лодката е била на курсъ M S M., сближавайки се съ „Купова“. Идвайки до „Купова“ тралика застаналъ, държайки се на нейния траверсъ, имайки оръдията си насочени на лодката. Приближаването на лодката е било забелязано отъ торпедоносца, 13 ч. 10 м. Заповѣдайки на „Купова“ да охранява кервана, Командира на „Грозовой“, далъ ходъ и отишъль на сближение съ подводника, държайки го на курсови жгъль отъ дѣсния бортъ на 45°. Сближавайки се на 10 кабела и виждайки, че подводникъ се отклоня на W торпедоносца увеличила ходъ и легнала на пресъчка на курса му, за да не му позволи да вземе изгодно за атака положение. Подводникъ като че ли не е забелязала торпедоносца, тъй като последния се приближила до 5 кабела и на курсовъ жгъль 45° е открила огньъ. Съ втория залпъ е започнала да попада въ подводника. Първия снарядъ попаднала въ кърмата, въ водолинията подъ оръжието, а втория въ кулата. Попадението на третия снарядъ въ кърмата при водолинията произвела взривъ, четвъртия снарядъ между кулата и оръжието.

Подводникътъ веднага намалилъ хода и почнала да потъва съ голъмъ наклонъ на кърмата и въ 13 ч. 26 м. потънала съвсемъ. Огнья на торпедоносца продължила 6—7 минути на разстояние отъ 5 до 1 1/2 кабела и била подържана отъ Купова. Следъ потопяването на лодката, торпедоносца и двата тралици огледали цѣлия районъ. На мѣстото на потъването на лодката се държало голъмо маслено петно, на около една квадратна миля.

Въ тази година, действията на германските подводници, завръшили на 1 октомврий. Съѣжната вилица и мѣстните атмосферни условия сѫ помогнали на подводниците да се укриватъ отъ наблюдението на службата за връзка и даже на 18 септемврий е имало случай въ Гавриловския заливъ, където руски

торпедоносци съ се разминали на близко разстояние съ подводна лодка, безъ да я забележатъ За нея узнали само, когато лодката потопила, не много следъ това, срѣщната отъ торпедоносците парада.

За усилване борбата съ подводните лодки, руското командуване е мѣняло маршута на парадите, въ зависимост отъ мястото нахождението на подводниците. За стражеви и охранни служби, отъ Япония били купени старите боеви кораби Пересвѣтъ, Чесма и Ворягъ, а отъ Владивостокъ били взети 4 торпедоносца. Англичаните изпратили въ ноември 1915 г. въ Александровскъ 2 крѣстосвача и 3 подводни лодки, специално за борба съ нѣм-

ските подводници, а сѫщо така и 3 тралчика за охранение на мрежните заграждания.

Въ 1917 год., първото известие за явяването на неприятелски подводници, било получено отъ купените отъ Аржентина руски тралчици, които въ февруари имали престрелка съ подводниците въ норвежките брѣгове. На 18 мартъ, 7 подводника атакуваха руските дозорни кораби, въ входа на Кольския заливъ. Отъ това време и до 1 Юни, на северния театъръ, били зарегистрирани 27 случая на появяване германски подводници. 17 среши съ търговски кораби, само три завършили съ потопяне. Презъ 1917 г., почти всички търговски ко-

раби, пѫтуващи съ значителенъ товаръ, сѫ били въоружени.

Сѫдейки по разни данни, германските подводни лодки, включително и подводните заградители, опериращи презъ 1917 г. на северъ сѫ били дванадесетъ.

Движенето по търговските пѫтища, презъ тази година, въ сравнение съ предшествуващата, се е малко намалило, така до октомври сѫ минали 768 товарни кораби. Отъ тѣхъ германците потопили само три цифри съвсемъ нѣзначителна, кое то се обяснява съ това, че действията на германските подводници на северъ сѫ носили случаенъ характеръ.

П. Н.

ПРЕДСКАЗВАНЕ НА ВРЕМЕТО.

Факторите отъ които зависи състоянието на времето сѫ: атмосферно налѣгане, сила и направление на вѣтъра, температурата на въздуха и неговата влажностъ. Погрѣшно е напр. да сѫдимъ за времето само по показанията на баромѣтъра, а още повече отъ надписите на последния: добро, лошо, промѣнливо. Следователно, не точката на която стои стрелката, ни служи да направимъ прещенка на времето, а нейното покачване и падане т. е. амплитудата ѝ предъ непосредствено изминатите дни или часове, а още трѣбва да се вземе подъ внимание и промѣната на силата и посоката на вѣтъра, температурата и влажността на въздуха. Моменталното състояние на атмосферата по скоро предсказва идящото време и задържането на настѫпилата промѣна на времето зависи отъ периода между признанието за промѣната (промѣна на налѣгането, температурата и влажността) и настѫпването на самата промѣна.

Ще разгледаме нѣколко случая, които обобщаватъ нѣкои явления.

Ако напримѣръ баромѣтъра е билъ на своята нормална височина (при мѣрското равнище 760 м. м.) и постоянно се качва, а въ сѫщото

време температурата на въздуха и влажността намаляватъ, трѣбва да очакваме северни вѣтрове: СЗ; С; СИ, а ако такива сме имали въ това време дъждъ или снѣгъ. Обратно, ако имаме понижение на баромѣтъра при увеличение на температурата и влажностъ, би трѣбвало да очакваме дъждъ или южни вѣтрове. Спадане на баромѣтъра и падане на температурата зимно време, вали снѣгъ.

Ако баромѣтъръ е подъ нормалното налѣгане, при слабо покачване, очаква се промѣна на вѣтъра. Ако налѣгането е било много долу първото покачване показва силенъ вѣтъръ, даже и бура отъ посоки С; СЗ; СИ. Следователно размѣрното покачване на баромѣтъра и спадане на температурата сочи подобрене на времето, но ако температурата се запази сѫщата или даже се покачи-вѣтъра ще се обрнне отъ югъ, презъ западъ. Обикновено бѣрзото покачване на баромѣтъра отъ многоизка точка, докарва силни вѣтрове.

Едно залѣржане на нормална височина на баромѣтъра ни показва добро време за следващите дни съ малка промѣна на вѣтъра отъ И до С или пѣкъ, ако баромѣтъра се задържи на каква и да е височина,

даже подъ нормалната, добро време, но придружено съ сухъ въздухъ.

Бѣрзата промѣна на баромѣтъра означава неустановено време и обратно-постоянно време или пѣкъ това, което ще се задържи.

Низките налѣгания се придружаватъ съ южни вѣтрове, а тѣзи отъ С съ високо налѣгане. Всѣко бѣрзо спадане на баромѣтъра при сѫществуващъ западенъ вѣтъръ се последва отъ силенъ бура съ посока отъ С; СЗ и СИ.

При наличието на източни или ЮИ вѣтрове съ тенденция къмъ Ю баромѣтъра пада до като вѣтъра се промѣни или даже изчезне, но следъ това трѣбва да се очаква поява на бура отъ С, посоката на вѣтъра ще се опредѣли при качване на баромѣтъра или падането на температурата.

Ако имаме голѣма горещина, не-обичайна за даденъ сезонъ, трѣбва да се очаква дъждовна бура, придружена съ градъ.

Цитирати горните случаи, сѫщите не трѣбва да се взематъ за правила, тѣ като не само атмосферните елементи сѫ фактори за състоянието на времето, а голѣма роля въ промѣната му въ даденъ пунктъ играе и орографията на дадената мѣстностъ.

Ст. Вл. Николовъ.

СПОРТА ВЪ СЪВРЕМЕННИЯ РУСКИ ФЛОТЪ.

Използвайки помѣстените въ руското военно-морско списание „Морски Сборникъ“ № 9 отъ 1934 г. статии: „Простъ и достѣпенъ способъ“ отъ В. В. и „Резултатътъ отъ VIII. спартакиада въ Черно море“ отъ Красниковъ, ние ще дадемъ нѣкои данни, които биха могли да характеризиратъ състоянието на спорта въ съвременния руски черноморски флотъ, и изобщо въ руския флотъ.

Болшевизъма въ Русия и заедно съ него и интернационалната идея,

постепенно, бавно, но сигурно се изпарява, и на постепенно опразващото се отъ тѣхъ място, пакъ постепенно и пакъ бавно, но сигурно, се промѣква и затвѣрдява националната идея, легко боядисана все още съ червена боя, за обаяние на масите. Това бесспорно явление е обхванало всичките отрасли на съвременния руски животъ. Русия преди 15 години и Русия сега, не е едно и сѫщо нѣщо. Днешна Русия бѣрза да се очеловѣчи и да гони

стопанските, военни и културни постижения на Европа. Въ това договане и спорта въ Русия не е останалъ назадъ. Въ последните нѣколко години той се развива усилено. Наредъ съ него и спорта въ армейските и флотски части е отбелязалъ голѣмо развитие, при сравнително слаба още организация и дисциплина.

Презъ последните 5 години спорта въ руския черноморски флотъ е отбелязалъ голѣмъ напредъкъ, как-

то по отношение на голъмата количества спортстифи офицери и моряци, така и по отношение на качеството и техниката на спортстите и постигнатите рекорди. Достаточно е само да изтъкнемъ, че въ 1929 г. въ състезанията на Черно море съз взели участие 773 моряка и съз били установени само 3 нови рекорда, а въ състезанията презъ 1934 година на същото море съз взели участие 3727 моряка и съз установени 30 нови рекорда.

Лѣтният сезонъ презъ 1934 г. е характеренъ съ бързото развитие на морския спортъ и особено съ развитието на гребно-вѣтроходния спортъ. Презъ това лѣто съз изпълнени нѣколко далечни групови пѫтувания съ вѣстроходки, а именно: Севастополь—Одеса—Севастополъ; Одеса—Херсонъ—Одеса; Севасто-

поль—Керчъ—Севастополь. Въ тѣзи продължителни пѫтувания подъ вѣтрила съ участвали десетки лодки. Така напримъръ, въ пѫтуването Севастополь—Одеса—Севастополь съ участвували 11 вѣстроходни лодки отъ различна голѣмина.

Състезанията презъ лѣтото 1934 година въ Черно море (6 до 12. юлий) съз били произведени съ повишенъ интересъ отъ всички участвуващи. По-главните резултати съз следнитѣ:

Общото първенство въ състезанията е било взето отъ авиационното съединение, командвано отъ Москаленко. Това съединение е взело първите 4 място по: гребане и вѣтроходство, лека атлетика, спортни игри и теглене на вѫже.

Общото второ място въ състезанието е взела групата отъ подводни-

ци. Тази група е взела първите 4 място по: всичките видове плавания, борба съ цѣль възводъ и военно-прикладно четириборство за началстващи лица.

Общото трето място отъ състезания е взела групата отъ катерите.

По този начинъ обслужитѣ отъ авиацията, подводниците и катерите съз излѣзли първенци въ състезанията. Най-малки успѣхи съз показвали заселитѣ последниятѣ групи отъ канонерките, торпедоносците и кръстосачите. При това трѣбва да се отбележи, че вече нѣколко години подъ редъ на състезанията съз излизали първенци обслужитѣ отъ авиационната част на Москаленко, катерите, подводниците, и училището за брѣгова обрана.

По-нататъкъ въ цитираните по-горе две статии се изтъква, че „сек-



Яхта „Стрела“ — Варна.

рета“ въ първенството при състезанията се крие въ личното рѣжко-водство отъ страна на началници-тѣ при подготовката за състезанията и педантичното запаздане на сили-тѣ на състезаторите презъ време на подготовката и особено не-посрѣдствено преди състезанията.

Огь участвувалитѣ въ състезанията 3727 души, 511.човѣка съз били началстващи лица (офицери) и 206 ученици-останалитѣ моряци.

Следъ като съз истъкнати всички-тѣ положителни резултати достигнати при състезанията (главно спортни постижения, по-добра организация и дисциплина) въ сравнение съ миналите години, накрая съз из-

тькнати и недостатъците, които съз константирати. По-главните отъ тѣхъ съз следнитѣ:

1. Слабото лично участие на офицерите въ спорта и оставането имъ много назадъ въ сравнение съ спортната подготовка на моряците.

2. Недостатъчна по количество и качество физическа култура между женитѣ.

3. Недостатъчно развитие на морската подготовка на моряците и слабото развитие на стрелковия спортъ съ сравнение съ другите видове спортъ.

4. Липса на всѣкидневна систематическа тренировка на личния съставъ и пр.

За отстранение на тия недостатъци въ бѫдеще, съ специална заповѣдъ се препоръчва на командирите на частите да напрегнатъ силите и срѣдствата си, за да могатъ да повишатъ качеството на спортната си дейност, да създадатъ образцови спортни групи и по-високи индувидуални качества, като едновременно съ това имъ се обръща вниманието, че въпрѣки показаните значителни спортни постижения, все пакъ съз недостатъчни, защото още не били достигнати армейските рекорди по всичките видове спортъ.

Сава Н. Ивановъ.

ФЛОТЪ И АВИАЦИЯ.

Усъвършенстванието на съвременния самолет и големите постижения, които авиацията даде, правят отъ самолета едно бойно сърдство, на което се възлагатъ голями надежди въ бъдещата война.

Некои даже отиватъ търде далеко въ това отношение, като съмтатъ, че на авиацията е опредѣлено да измѣти съвършено значение на армията и флотъ въ бъдещата война, че се води въ дълбокия тилъ на противника, при това изходът на войната ще зависи изцѣло отъ количеството и качеството на въздушните сили.

Безусловно въ бъдещата война авиацията има да изиграе една значителна роля, но увлѣчение е да се мисли, че тя ще измѣти всички други родове оръжия.

Ще се поможимъ да уяснимъ какво място ще заема авиацията въ разрешение на въпросите, свързани съ морския боенъ театъръ и въ какво направление ще се изрази участиято й въ бъдещата морска война.

Самолетът въ сравнение съ кораба е извѣнредно евтино сърдство за борба. Ако вземемъ равно по стойност на единъ флотъ количество самолети, бихме ги имали съ десетки хиляди. Но въпрѣкито, тия десетки хиляди самолети не биха могли да измѣтятъ значението на флота въ задачите, които му предстоятъ да разрешава на море.

ВЪ СТОМАХА НА „У“ 64.

Често се говори за нечовѣшкото отнасяне на немците къмъ пленниците презъ войната, а още повече за липсата въ тѣхъ на моряшки добродетели, тий дълбоко вкоренени въ душите на истинските моряци. До колко това е вѣрно, азъ немога да се произнеса, защото колкото много епизоди и случаи да съмъ слушалъ, всичките сѫ били разказани отъ заинтересовани лица, които колкото и да сѫ се стремили да предадатъ вѣрно фактите, сѫ избѣгвали истината. Ще възпроизведа само разказа на единъ морякъ, чиято нация воюваше съ немците и вѣрвамъ отъ тамъ всѣки си би извадилъ нуждното заключение. Касае се за срещата на немския подводникъ „У“ 64 съ италианския въглеценъ корабъ „Рузония“ на 5-и септемврий 1915 год. на нѣколко мили отъ испанския брѣгъ:

„Бѣше една хубава сутринъ, азъ спокойно си пушехъ цигарата на товорния мостикъ и самодоволно се усмихахъ, мислѣки, че и тоя път се отъврахъ отъ немските подводници, когато единъ силенъ трѣсъкъ раздруса кораба. Хвърлихъ се къмъ вратата и какво да видя. Носътъ

косвено въ това ни убеждава морската строителна програма на големите морски държави, които иматъ възможностъ да осъществяватъ една въздушна строителна програма многопо-голема отъ тая, която иматъ, но въпрѣки това, не преставатъ да полагатъ особени грижи за развитието на своите скъпни флоти. За насъ е интересно да знаемъ: е ли това непризнаване на авиацията или пакъ тукъ иматъ място други съображения, които опредѣлятъ мястото и значението на всѣко едно отъ тия бойни срѣдства.

Обясненията за това сѫ:

1. Несъответствието въ свойствата на авиацията съ обстановката, при която ще се разрешаватъ задачите поставени отъ нуждите на войната на море и

2. Несъвършенството и недостатъчните практически опитъ, благодарение на бързия технически прогресъ, вселенето на което липсваувѣрчостъ въ това, че постиженята въ настоящия моментъ се явяватъ напълно установени.

Ако си представимъ обстановката напримѣръ, за една война между Америка и Япония или Англия, първото, съ което ще се сблъскаме, сѫ грамадните разстояния, които трѣбва да бѫдатъ покрити при развитието на операциите. Хиляди мили раздѣлятъ всюгашите, – ето основата, върху която ще се разиг-

раятъ военните събития. Мореплаването ги покрива. Авиацията още не е стигнала до тамъ. Наистина, хвърчилоносачите сѫ способни да пренасятъ самолетите на мястото на морския театъръ, но количеството имъ, натоварено на хвърчилоносачите е незначително, (съвременните хвърчилоносачи могатъ да носятъ най-много до 50-80 самолети). Така че корабната авиация не може да даде големо съсрѣдоточение на въздушните сили, необходими за разрешаване големите стратегически задачи.

Наистина, базите на въздушните сили биха могли да се изнесатъ на островите, разположени въ близостъ на неприятелското крайбрѣжие. Но колкото тѣзи острови сѫ по-близо до територията на противника, толкова по-лесно тѣ могатъ да попаднатъ подъ съсрѣдоточения ударъ на неговата прибрѣжна авиация, а и снабдяването, обзавеждането и пр. на островните бази е извѣнредно сложна и трудна работа и не винаги изпълними за големо количество въздушни сили.

Но да оставимъ океана; да разгледаме изобщо особеностите на въздушното оръжие. Самолетът въ качеството си на бойно сърдство въ въздушната война има свойства аналогични съ тия на корабите отъ флота въ морската война и единиятъ и другиятъ сѫ неспособни да владѣ-

на „Рузония“ е вече изчезналъ подъ вълните.

„Боже, какво става!“

Единъ концертъ отъ нечовѣшки викове се носѣше отъ всички части на кораба. Погледнахъ на около и видяхъ, че мостица състанили само стариятъ корабникъ и кѣрмчията. Едничката спасителна лодка е вече препълнена. Нѣма какво да се прави. Водата пристига, място въ лодката нѣма. Прекръстихъ се и се хвърлихъ въ морето. Съ „Рузония“ е свършено. Започна ужасната агония на давящите се; тая въ която цената на времето нѣма никакво значение, всѣка минута става вѣкъ. Минава часъ, събрахъ отъ останалите на повърхността дървени части, възседнахъ и така се задържахъ на повърхността. Но ето, че ненадейно на нѣколко метра отъ мене се провлича една черна сѣнка. Захванахъ да викамъ, въ резултатъ на което чухъ една сухъ немски отговоръ: „Дръжъ се! Хвърляме ви въже!“

Петъ минути по-късно бѣхъ изтегленъ съ кука върху кърмата на единъ немски подводникъ, който бѣше потопилъ „Рузония“. Това бѣше „У“ 64 единъ отъ великаните на подводната война, командванъ отъ

калиганъ-лейтенантъ Фонъ Моратъ отъ императорския флотъ.

Едва се държехъ на краката си и оплаквахъ злощастната си сѫдба, когато единъ офицеръ се приближи до менъ и най-учтиво на английски ми каза: „Моля преди да слезете долу да си отпочините, извикайте на вашия езикъ, може би да има още давящи се, дошли сме да ги спасяваме!“ Почнахъ да викамъ, но силите ми напуснаха и азъ се строполихъ на палубата. Събудихъ се следъ единъ часъ въ каюта-компанията на „У“ 64. Единъ морякъ ми поднасяше чаша топло кафе. Командиръ ме попита, какъ се казваше нашия пароходъ. „Рузония“ отъ Генуя – отговорихъ азъ.

Нѣмеца направи знакъ, помошникът му подаде Лойдъ-регистра. Фонъ Моратъ го разгъна, намѣри страницата, на която бѣше вписанъ кораба и съ едно спокойствие присъщо на немците тегли една черна черта върху името. Всичко е въ изправностъ. „Рузония“ е зачертана за винаги отъ списъците на свѣтовните флотъ.

„Знаехте ли, че ще миннемъ отъ тукъ“ – запитахъ азъ. „Разбира се, ние знаемъ всичко.“ – „Мога да ви кажа напримѣръ, че утре на раз-

яът неограничено време опредълень районъ. Но въ сравнение съ кораба, самолетъ въ много по-малка степень е способенъ на това.

Самолетъ се явява негоденъ инструментъ, за изпълнението на ония операции, коиго изискватъ не-подвижностъ въ пространството и продължителностъ въ времето. Всъки опитъ да се пресили въ това направление въздушното оръжие, довежда до бързо износване материалната част и изтощаване на личния съставъ.

Голъмо преимущество на самолетъ се явява тъхната подвижност и скорост. Отъ друга страна голъмъ недостатъкъ е,—голъмата зависимостъ отъ условията на времето, поради което не въ всъко време може да се разчита на тъхното използване.

За изяснение значението на авиацията при операциите й на морски комуникационни линии, ще разгледаме случаятъ, когато единиятъ противникъ има само флотъ, а другиятъ само авиация. Най-голъмъ шансъ за успехъ ще иматъ самолетите при атака на военни кораби, въ стой. Същите благоприятни обстоятелства авиацията ще има при преследване на търговските кораби, движещи севъкервантъ, по който не е трудно да се постигнатъ попадения отъ голъма височина, особено пъкъ, като имаме предъ видъ, тъхните значителни размѣри и лоши маневрени качества. Обаче, значително лошо се стичатъ обстоятелствата за авиацията при

съмвана ще срѣщнемъ французина „Адмиралъ де Кезанъ,” „Лека ноќь и на него!” А сега направете каквото ви е удобно. „Мислете, че сте въ собствената си къща.”

Времето минава. „У“ 64 се носи по спокойнитѣ води. Азъ съмъ свободенъ, по свободенъ отъ колкото бѣхъ на кораба, който командахъ. Дѣля залъка съ офицерите: маслени пасти, консервирано месо, мармелади и какво ли не още.

На другия денъ се събудихъ отъ 3 изстрела, които излизаха отъ подводника. Адмиралъ де Кезо е точенъ на срещата, устроена отъ ужасната шпионска мрежа, която Германия бѣше организирала по испанските брѣгове.

„Слушайте, казахъ на офицера, който седѣше до мене. „Азъ прескочихъ веднажъ трапа.“ Сега дали не ще нахранимъ рибите, ако французина отговори?“ Бѣдете спокойни. Французинътъ нѣма да отговори.“ И съ най-голъмо спокойствие изтегли една цигулка отъ шкафа и застъргахъ едно парче отъ Хендеъ.

До като кораба потъваше, механика на „У“ 64 дойде на кулата. Трѣбва да е голъмъ мераклия, защото първата му дума бѣше за ху-

необходимостта за предварително спиране и преглеждане търговския корабъ, снемане пасажерите и потапяне на последния. Такава операция е въобще невъзможна при съвременното състояние на авиацията. Така сѫщо затруднено, да не кажемъ невъзможно, е закарването заловенния корабъ въ най-близкото пристанище, особено когато част отъ пътятъ трѣбва да се премине презъ ноќьта. Подържане блокадата при нѣкои условия, напримѣръ ноќно време, е сѫщо невъзможно за самолета.

Въ заключение виждаме, че самолетъ противъ единичния търговски корабъ, при задължение да съблюдава нормите на международното право, ще действа съ затруднения, а при охрана на своите търговски кораби ще срѣща още по-голъми затруднения. Така че държавата, имаща въздушни сили, а никакъвъ воененъ флотъ, е обречена да загуби своятъ морски комуникационни линии, когато въ сѫщото време противникъ, имащъ само флотъ, лишенъ отъ въздушни сили, все още може, макаръ и съ загуби, да поддържа своите морски съобщения.

При разузнаването самолетът не притежава подобна на кораба способност, продължително да остава на позиция, но за това въ кратъкъ срокъ може да огледа обширни райони въ морето.

Въздушното разузнаване дава възможностъ на флота да избѣгва преждеавременните срещи съ противника, предупреждавайки го за нали-

бавото вино, намиращо се на потъващия корабъ.

Поканиха ме да се прибера въ каюта-компанията, до като подводника търсѣше френския командантъ. Едва влѣзохъ долу и единъ отъ офицерите се приближи до менъ и ме запита: „Имате ли нѣкой аржентинецъ на кораба?“

„Не никой!“

Нѣмеца се засмѣ. Едва тогава разбрахъ, че въ едно отдѣление на носа има трима души отъ моя корабъ, прибрани до като бѣхъ въ безсъзнание. Въ единъ отъ тѣхъ веднага познахъ корабника. Знаеше да приказва само испански, а да го убиешъ, пакъ ще твърди, че е чистъ аржентинецъ. Бедния човѣче още не е разбралъ намѣрението на нѣмците, но тѣ продължаваха да се отнасятъ повече отъ човѣшки. Почти ми сѫ извиняваха, че сѫ принудени да мѣ разкарватъ насамъ нататъкъ изъ морето. На 6—я денъ Фонъ Моратъ ме повика и ми каза: „Вие сте отличенъ другаръ. Вашето присъствие тукъ е желано отъ всички ни, но „У“ 64 нѣма достатъчно храна и неможемъ да си позволимъ лукса да ви държимъ още. Ако нѣмате ни-

чието на всички припътствия, стѣ снявачи свободата на действие на командването. Но въздушното разузнаване е въ пълна зависимостъ отъ състоянието на времето. Самолетътъ въ никакъвъ случай не може да замѣни кораба въ тактическото разузнаване, предъ самото начало на боя. По-скоро на самолета е свойствено чисто стратегическото разузнаване, при което той действително може да даде пълна картина на разположението и движението на неприятелските сили. Не трѣбва да надценяваме точността на дѣнните, които самолетътъ може да ни събере при разузнаване по неприятелските бази и крайбрѣжие. Противодействието, което ще срѣщнатъ самолетътъ въ укрепените пунктове ще ги застави да се държатъ на такава голъма височина, отъ която само при случайно благоприятенъ моментъ ще могатъ да огледатъ обекта за наблюдение.

Отъ всичко до тукъ казано, трѣбва да заключимъ, че при съвременното развитие на авиацията и при участието ѝ въ морската война, корабътъ е, и си остава и за въ бѫдеще преобладающъ факторъ.

Какво ще бѫде утре, трудно е да се предскаже, но за сега е напълно установено, че морската авиация, като самостоятелна морска сила не може да сѫществува, а трѣбва да се счита, като едно сериозно и необходимо допълнение къмъ сѫществуващите средства на флота, за неговите цѣlostни действия. П.

що противъ ще Ви изпратимъ съ първия срѣщнатъ вътреходъ въ Испания.“

Въ 8 часа на 7—мия денъ ме повикаха на палубата. До „У“ 64 стоеше една лодка. Нѣмците си вземаха дрехите, съ които ме бѣха обѣкли и ми върнаха капитанска форма, съ която ме спасиха. Започнахъ да се смѣя: „Моля оставете ми поне панталоните.“ „Задължавамъ се да ги върна, като свърши войната.“ Това не ми се отказа.

Когато бѣхме готови да отблѣснимъ, единъ офицеръ се показа отъ кулата съ снопъ писма въ ръце и ме помоли да ги изпратя, подавайки ми пари за марки.

„Дяволъ да го вземе!“ „Между моряците сѫществува винаги истиинско приятелство.“

Следъ три часа пижуване слѣзохъ въ Амлата. Официалните лица ни простираха съ нуждната вежливостъ, отговаряща на положението ми като командантъ. Следъ два дена пристигнахъ въ Испания.

Николовъ,



МОРСКИ ВЕСТИ

НОВЪ НАЧИНЪ ЗА НАМАЛЕНИЕ НОСОВОТО И БОРТОВО КЛАТЕНЕ НА КОРАБИТЕ.

За намаление бортовото клатене на търговските кораби, (главно въ германския търговски флотъ) се употребяват успокоителните щерни на Фрамъ, съ външно и въгрешено съобщение на водата. Въ военните кораби, а така също и на някои най-модерни океански параходи има установени жироскопички стабилизатори. Въ Япония е намерило приложение и успокоителното кърмило на Инж. Докромънъ.

Напоследък германският Инж. Фломъ е предложил единъ съвсемъ новъ начинъ за намаление носовото и бортовото клатене на корабите.

Същността на неговото предложение се състои въ това, че колебанията на кораба се съобщават на водата съ отрицателни импулси въ такътъ, реактивните въздействия на които се предават на кораба. Тъй като импулсите се съобщават на водата отъ този бортъ, който се потапя въ водата при клатенето, то реактивната сила действува въ обратна посока, стремейки се да изправи кораба. За практическо осъществяване на идеята си, Фламъ е правилъ опитъ съ модели, а после и съ единъ влъкачъ.

На борта на влъкача било поставена една вертикална тръбка, долния отворенъ край, на която се съобщава съ задборната вода, а на горния край имало единъ капакъ вода-въздухонепроницаемъ, закрепенъ здраво на тръбата, а тръбата отъ своя страна била здраво закрепена на борта на влъкача. Къмъ капака идвали парна тръба съ краиъ. Съ бързо отваряне и затваряне на крана, могло да се пуска по малко пара въ тръбата, която произвеждала единъ ударъ върху водата, намираща се въ нея, вследствие на което нивото на водата въ тръбата се намалява, реактивното въздействие на водата се предава на капака на тръбата, а следователно и на самия корабъ.

При опитите, влъкача билъ наклоненъ на 7° и следъ това било

му оставена възможност да се разклаща. Неговите свободни колебания се прекратили следъ 65 секунди, а при създаване на импулси отъ пара въ такътъ на клатенето следъ 12 секунди. Подобни изпитания били направени въ ходъ, на котва, при които резултатите били еднакви. Пускане на парата въ тръбата ставало съ отваряне и затваряне на крана за около четвъртина секунда, навъгдането на парата при влизането на тръбата било две атмосфери, а разхода при всяко пушкане около дванадесетъ грама. Ако периода на разклащането на влъкача е 10 секунди, то въ часъ би било необходимо да се направятъ 720 впускання на пара (на единъ бортъ), за което ще е необходимо около 9 кгр. пара (сравнително много-малко).

Ако подобни тръби поставимъ въ носътъ и кърмата на кораба, съ това ще може да се намали и надължното клатене. Този опитъ ни показва, че е възможно по динамичъ пътъ, съобщавайки необходимите по време и величина импулси, да се получи значително намаление на клатенето, но вземайки за същата цел големи количества тежести и обемъ (като вода въ успокоителните щерни на Фрамъ, жироскопи въ жироскопичкия успокоител и пр.).

Изъ „Мор. сборникъ“ кн. 4/934 г.
П. В.

ГОЛЪМИТЪ МАНЕВРИ НА АМЕРИКАНСКИЯ ФЛОТЪ.

Завършването на първата фаза, Ню-Йоркъ 18. Първата фаза на голъмитъ морски—въздушни маневри въ Тихия океанъ, се завърши

Въ „Бисерния заливъ“ на Хавайския острови пристигнаха 10 линейни кораби, 2 торпедоносци, 3 кръстосвачи и 2 отряда изтребители, заедно съ сломагателните кораби. Тъзи кораби бѣха тръгнали отъ Санъ-Франциско на 3. май, водени отъ адмиралъ Ривъзъ, главнокомандуващъ американския флотъ, съфлагмански корабъ „Пенсилвания“.

Отрядът измина 2400 мили, па-

мирайки се постоянно подъ заплахата отъ внезапна атака на „неприятелския“ подводенъ флотъ.

Презъ деня патраули отъ самолети носътъ на наблюдателната служба презъ нощта се движеха съ загасени свѣтилини.

Флотът влѣзе въ хавайските води дебнишкомъ, промъквайки се безшумно подъ прикритието на крайбрѣжните скали тѣкмо преди зазоряването. Обаче тамъ, именно, едва не стана „катастрофа“. Флотът се натъкна на засада отъ 20 подводници. Само блѣстящиятъ тактически пробивъ позволи на ксрабите съ относително малки „загуби“, да се вмъкнатъ въ пристанището.

На другия денъ, за който още нѣма сведения, съединените сили на флота и 450 самолети тръбваха да атакуватъ Хонололу.

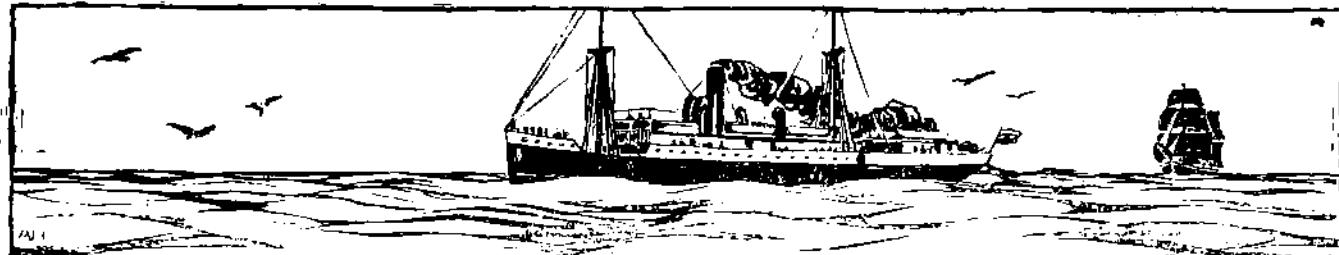
Паспалеевъ.

АВТОМАТИЧНА СПИРАЧКА ЗА КЪРМИЛИНИТЕ КОЛЕЛЕТА НА МАЛКИТЕ КОРАБИ.

Споредъ съобщение на английския печатъ, единъ холандски инженеръ измислилъ единъ уредъ, на гласенъ да възпрепятства усилията, които се упражняватъ върху кърмилото, презъ време на различните маневри и особено при лошо море, които се стремятъ да върнатъ кърмилото и кърмилното колело къмъ предишното му положение.

Уредътъ се състои въ същностъ отъ една спирачка, която зацѣлява автоматически колелото, щомъ то се спре отъ кърмчицата следъ маневрата и го освобождава също така автоматически, когато започне следващата маневра. По този начинъ не е необходима никаква сила отъ страна на кърмчицата да поддържа кърмилото въ желаното положение. Изглежда, че уредътъ заема незначително място и може да биде лесно приложенъ къмъ всѣки типъ кърмила. Единъ такъвъ типъ билъ изпитанъ съ успехъ върху три влъкача за повече отъ една година.

Тремолъ Ивановъ.



МОРЕТО И НЕГОВОТО ВОЕННО И ИКОНОМИЧЕСКО ЗНАЧЕНИЕ.

Историческото значение на морето и политическото му такова във настоящето не би тръбвало да ни очудва, когато разглеждаме стойността на този елемент отъ гледна точка на физика и география т. е. като изворъ на влагата във атмосфера—валежи, като причина за изменение на климата и бръговото очертание и като съдържателъ на богат и изобиленъ подводенъ животъ. Седемдесет и две части вода и двадесет и осем части суша създаватъ едно положение на влияние и зависимостъ за историческия развой на човечеството.

Океаните и моретата разделят континенти и народи, вмѣсто да създадатъ препятствие въ международните отношения, съ напредване степента на култура и цивилизацията въ различните епохи, улесниха бързите и сигурни съобщения и станаха причина за политическото и економическо разширение.

Единственото истинско препятствие на море е разстоянието. Планинските вериги, пустинните ширини, сезонните промѣни на климата, неприятелските отношения между различните племена и народи, сѫбили и сѫ още днесъ прѣчки за търговията на суша, безъ да бждатъ обаче такива, до голѣма степень, на

търговията на море. А разликата е тази, че „на суши флагътъ следва търговията, а на море търговия и флагъ вървятъ заедно“.

Фредерикъ Рацель пише: „първиятъ търговски корабъ бѣ въоръженъ“. И наистина, ако е вѣрно, че за единъ храбъръ мореплавателъ, въ морските ширини нѣма нито граница, нито господари и митници, вѣрно е сѫщо, че на море липсватъ и протекции. Въ миналото входовете на търговските пристанища се отваряха отъ военните кораби, а и въ наше време много търговски въпроси се ликвидирваха съ кръглата уста на оръдието на военния корабъ. Така въ античността оправдаваме нераздѣлността на морската търговия отъ пиратството.

Въ едно свое изложение Рацель пише: „мощността на море претежира економически развой на народите — специално тѣхната търговия, разширява тѣхните територии, усиства предприемчивия духъ и сигурността“.

Фактитѣ показватъ преди всичко, че мощността на море се развива по-бързо и широкъ отъ тази на сушата, като въ много случаи служи за избѣгването на дълги войни на суша. Въ периода на много конфликти морето улеснява военните

операции, като позволява да се избѣгнатъ положения на суши, които биха ги забавили. Мощността на море осигурява количествени доставки и различни транспорти, като протекцията на търговскиятъ флотъ и колониите сѫ повѣрени на военниятъ кораби.

До като една война на суши решава сѫдбата на нѣколко хиляди квадратни километра и нѣколко милиона народъ, морската война може да реши тази на много народи — на цѣлия свѣтъ.

Римъ разшири бавно своята мощь на земя, до като неговите легиони оперираха въ Полуострова. Необходими бѣха петъ вѣка, за да достигне до Месинския проливъ. Това показва до колко този многовѣковъ тормозъ отъ войни би могълъ да бѫде замѣненъ съ единъ кѫсъ периодъ, при евентуално разполагане съ флотъ.

Ал. Райновъ.

Народите иматъ нужда отъ морето, както хората отъ въздуха. Тѣ се плашатъ отъ морето, защото не го познаватъ.

ИЗЪ КОРАБНИЯ МИ ЖИВОТЪ.

Бѣше недѣля 16 юлий. Хубавъ северо-източнъ вѣтъръ надуваше широко разперенитѣ платна на голѣмия вѣтроходъ. Накораба е празникъ, морски празникъ, малко развлечение следъ двадесетъ дълги дни, прекарани въ морето. Бѣха пригответи толкова хубави нѣща: маски, пѣсни, сцени. Всички се мъчеха да бждатъ по-оригинални въ изпълнение на възложеното имъ. И азъ имахъ една малка частъ въ тия приготовления; съ моите кръмчи и свързисти, повечето сардинци, бѣхъ приготвилъ една малка сцена отъ сардинския животъ, който въ много отношения се доближава до нация. Другите мои другари, току що произведени мичманъ, сѫщо бѣха направили всичко, за да излѣзе празникътъ колкото се може по-забавенъ. Особено кадетите бѣха организирали единъ грандиозенъ маскарадъ. Бѣха възпроизвели типичните характеристики на множество посетени страни. Намираха се и пияни испански моряци, и негри, и лондонски стражари, и португалски адмирали и даже самия Наполеонъ отъ о-въ Елба и какво ли още. Дѣлгиятъ еднообразенъ животъ изъ морето съ сѫщото разписanie за занятия, съ сѫщите свирки на корабниците, съ сѫ-

щия високъ гласъ на дежурния офицеръ, който дирижира маневрите и често благославя по моряшки, бѣха изострили до крайностъ въображението на всички. Отъ друга страна командирътъ бѣше разбралъ напълно нуждата отъ развлечение на тия, които стоятъ денонощно подъ горния мостъ и които понасятъ търпеливо и безропотно високата температура и задушливата атмосфера на покритите помъщения, още повече като се знаеше, че пѫтувахме само 18° северна широта. Съ този празникъ се подновяваше духътъ и се упрѣсняваша измѣченитѣ лица на моряците.

Всичко ставаше добре. Всички изпълняваха великолепно номерата си. Би билъ единъ чудесенъ денъ, ако не бѣше се случилъ единъ тежънъ фактъ.

Къмъ 16:30 ч. въ разгара на веселието единъ пронизителенъ гласъ „Човѣкъ задъ борда“ разтресе кораба. Единъ моментъ бѣше достатъченъ, за да бѫде подетъ той злокобенъ викъ отъ стотици уста и стотици хора да се впуснатъ съ всички сили къмъ опредѣленото имъ място за маневра. Беше трогателно да се видятъ тия моряци; полуоголи маскирани на жени, на негри и т. н. да опъватъ съ всички сили вѫжетата подъ мощната гласъ

на командира. Бѣхъ на стража на кърмата, веднага се спуснахъ къмъ спасителния поясъ и следъ като го хвърлихъ въ морето се надвесихъ, за да видя давящиятъ се. Бѣше тамъ до кърмата, между дѣсните висулки и кораба, спасителните поясъ стоеше само на нѣколко метра отъ него, но уви! — не го достигна. Трите голѣми акули, които отъ три дни ни следваха свършиха своята работа и се спуснаха въ дълбочините на океана да дѣлятъ плячката си.

Къмъ залѣзъ слънце, следъ като дълго кръстосвахме около злокобното място, поехме пѫтя си за Бермудските острови. Една тъмна сѣнка бѣше паднала върху кораба: кандидатъ подофицерътъ Моро бѣше изчезналъ за винаги, само той не отговори на провѣрката тази вачеръ.

Познавахъ го отъ две години. Бѣше амбаркуващъ на сѫщия кораба, когато преди две години дойдохъ, за да правя първото си учебно плаване, кото кадеътъ. Бѣше весело момче, малко лекомисленъ, но работѣше отлично и разбираще занаята си. Презъ нощните си стражи често го намирахъ да спи пригънатъ подъ срѣдната мачта, като вѣрно куче въ краката на господаря си. Кук.

МОРСКО УЧИЛИЩЕ ПРИ ФЛОТА НА Н. ВЕЛИЧЕСТВО ГР. СОЗОПОЛЬ.

ОБЯВА

Управлението на Морското училище съобщава, че през учебната 1935—36 година ще се приемат 40 младежи за възпитаници на Техническия отдѣлъ.

Желаещите да постъпят тръбва да подадат заявление придружено съ необходимите документи до Началника на Морското училище въ гр. Созополь, съ точния си адресъ най-късно до 18 юлий т. г.

Къмъ заявлението да се приложатъ 8 лв. въ пощенски марки за препоръчана кореспонденция или 20 лева, ако кандидата иска телеграфенъ отговоръ.

Кандидатите тръбва да иматъ най-малко V класно образование. Същите се преглеждатъ отъ медицинска комисия на 22 и 23 юлий въ Морското училище гр. Созополь, като одобрените при този прегледъ полагатъ конкурсън изпитъ на 24 и 25 юлий по български езикъ, алгебра, геометрия и физика. Изпитите сѫ писмени и се произвеждатъ върху учебния материалъ за V класъ на реалното училище.

Пълни сведения за постъпване, срещу заплащане 10 лв. и пощенските разносни, могатъ да се получатъ отъ Морското училище гр. Созополь, Отдѣлението за Морската и Дунавска Полицейска служба—Варна и отъ Секретаря на Морската и Дунавска Полиц. служба—София—Военното министерство.

Отъ Управлението
на Морското Училище.

МОРСКА ПОЛИЦЕЙСКА СЛУЖБА — ВАРНА

П. Г.

Морската Полицейска Служба въгр. Варна—наследница на бившия Черноморски флотъ, събира фотографически снимки и ръкописни материали, които заедно съ събраните вече такива отъ „фондъ История на Черноморската флотилия“ да послужатъ въ скоро време за написване на една изчерпателна история на Черноморската флотилия и нейната наследница—Морската Полицейска Служба. Историята на Черноморската флотилия ще бъде написана къмъ края на тая година, следъ което тя ще бъде напечатана заедно съ необходимите портрети, снимки, скици и пр.

Молятъ се всички служили въ Черноморската флотилия или тѣхните близки да изпратятъ въ управлението на Морската Полицейска Служба—Варна най-късно до 1 Ноемврий н. г.:

1. Своите спомени отъ службата имъ въ флотилията написани по възможност на пишуща машина.

2. Портретите си отъ времето, когато сѫ служили въ флотилията съ необходимите данни, написани на гърба на портрета.

3. Снимки отъ корабите, живота и бойните действия на флотилията презъ войните 1912 — 1913 — 1915 — 1918 г.

4. Сегашните точни адреси на свои другари, служили въ флотилията, които иматъ ценни материали или снимки въ връзка съ историята на флотилията.

5. Всичко друго, което е въ връзка съ историята на флотилията и което би улеснило написването й или би уяснило нѣкои отдѣлни факти и епизоди.

Всички изпратени снимки, портрети и ръкописни материали, следъ като се префотографиратъ или следъ като се снематъ преписи, въ едномесеченъ срокъ, ще се повърнатъ добре запазени на притежателите имъ.

На всяка пратка да бѫде написанъ точния адресъ на изпращача.

Отъ Управлението на
Морската Полицейска Служба - Варна.

ХРОНИКА

Пристигнали и заминали кораби отъ Варненското пристанище, натоварили и разтоварили стока: „Андростъ“-герм. разт. 671 т., натов. 185 т., „Еридано“-итал. натов. 163 т., „Капо Пино“-итал. разт. 30 т., „Чиличия“-итал. разт. 103 т., „Бургазъ“-бълг. разт. 11 т., натов. 281 т., „Кенморъ“-англ. натов. 230 т., „Ежео“-итал. разт. 8 т. натов. 84 т., „Босния“-англ. разт. 58 т., „Принц. Мария“-ромън. натов. 1 т., „Албано“-итал. разт. 125 т. натов. 30 т., „Гофредо Амели“-итал. разт. 24 т., „Куернморъ“-англ. разт. 105 т., „Болсени“-итал. разт. 15 т., „Ионионъ“ - гръц. натов. 132 т., „Сересъ“-холан. разт. 390 т. натов. 11 т., „Принц. Мария“-ромън. „Чиличия“-итал. натов. 145 т., „Капо Пино“-итал. натов. 90 т., „Кн. Мария Луиза“-бълг. разт. 552 т., „България“-бълг. разт. 57 т., „Калдя“ - итал. разт. 33 т., „Сердика“ - българ. натов. 83 тона.

ПОЩА

— Известява се на зainteresованите, че всички излѣзли до сега броеве на „Морски Прегледъ“ сѫ изчерпани. Редакцията съжалява, че не може да удовлетвори молбите имъ.

— Редакцията благодаря на всички постоянни или временни сътрудници, които сѫ изпратили снимки за по мѣстване.

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.

Въ отговоръ на постъпилите запиания за цената на вестника и условията за получаването му, известяваме на изявилите желание да се абониратъ, че вестникът се изпраща даромъ, по възможность на всички, които желаятъ да го получаватъ, безъ вноски за абонамънтъ; редакцията приема само дарения, които за въ бѫдеще ще се публикуватъ въ отдѣла Поща.

— Известява се сътрудниците да съобщаватъ автора и източника на преводните статии. Безъ тия данни статиите се считатъ нередовни и нѣма да бѫдатъ помѣствани въ вестника.

— Умоляватъ се абонатите, при проявя на адресите имъ, да известяватъ своевременно редакцията ни.

ВЕСТИКЪТЪ Е БЕЗПЛАТЕНЪ