

МОРСКОТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА



НАРОДИТЕ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.

406. Варна—Градската библиотека.



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

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

ДВУСЕМИЧНИКЪ ЗА МОРСКА ПРОСВЕТА И ОБНОВА

ДЪКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

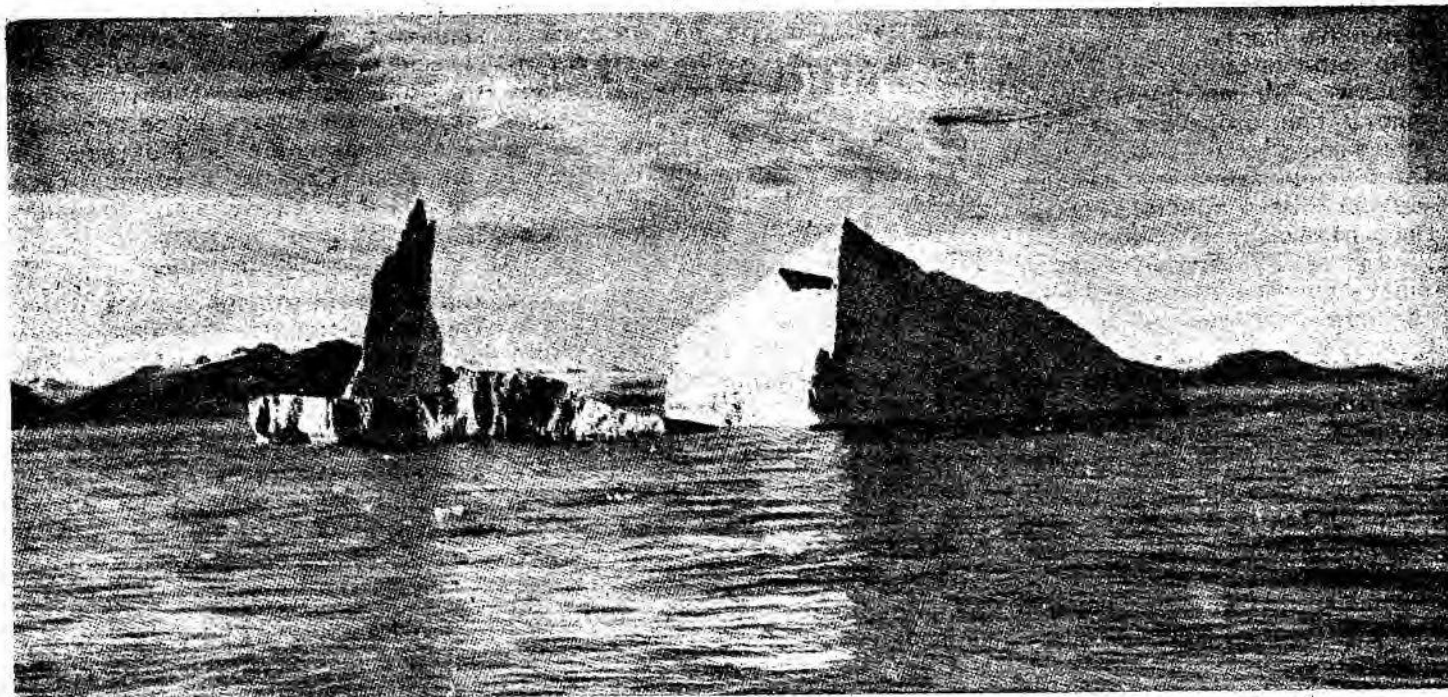


Година II.

Варна, 1. августъ 1936 год.

Брой 46.

Не чакай да създавашъ флотъ когато те нападнатъ, защото не се копаетъ
кладенецъ, когато ожедниънешъ.



Плаваща, 70 метра висока ледена плазина край источнитъ брѣгове на Гренландия.

МОРЕТО И ДУНАВА СЪ
НЕИЗЧЕРПАЕМИ БОГАТСТВА



ДЪРЖАВА БЕЗЪ МОРЕ,
КЪЩА БЕЗЪ ПРОЗОРЕЦЪ.

Постъпили статии

315. Вѣтроходецъ.
316. Съвременното състояние на торпедото.
325. Новитѣ французски военни кораби.
333. Рѣчнитѣ флотилии на разнитѣ държави.
334. Качества на рѣчната заградна мина.
340. Кратки данни за торпедната стрелба.
346. Подводния флотъ на Япония.
353. Рейнската демилитаризирана зона и отхвърлянето на Локарския пактъ отъ Германия.
355. Използване торпеднитѣ кораби при разузнавателната служба.
356. Тактически особености на подводнитѣ и надводни минни заградители.
357. Еволюцията на артилерийското жжение на лекитѣ кръсачи.
358. Гинлийско мнение за еволюцията на изтрѣбителъ.
359. Разпредѣление на рускитѣ, военноморски сили.
360. Значение на лодкитѣ въ съвременния флотъ.
361. Мирна блокада.
362. Участието на австро-унгарския флотъ при отбраната на Дарданелитѣ.
363. Съвременни германски линейни кораби и леки кръстосвачи.
364. Напредъка на далековиждането.
365. Участие на австро-унгарския флотъ при отбраната на Цингтао презъ Свѣтовната война.
366. Съзерцание
367. Пренасяне американската армия отъ Франция следъ свършване Свѣтовната война.
368. Историческо развитие на подводното плаване.
369. Погледъ върху живота въ търговския флотъ.
370. Въздушнитѣ сражения надъ Англия презъ Свѣтовната война.
371. Новоститѣ въ мореплаванитѣ уреди.
372. По необятната морска ширь.

УДОБРЕНИ.

316, 325, 334, 346, 359, 361, 363, 394, 366, 367.

НЕУДОБРЕНИ.

369, 370.

НА ПРЕЦЕНКА.

315, 333, 340, 353, 355, 356, 357, 358, 360, 362, 365, 368, 371, 372.

ХРОНИКА

Съ лодка по крайбрежието.

Морският спортенъ легионъ при Варненския клонъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ развива презъ настоящето лѣто трѣскава и похвална дейтелностъ.

Тихо, скромно, при липсата на необходимитѣ срѣдства и лишени отъ моралната подкрепа на българското общество, което съ безразличие гледа на морския спортъ и морското дѣло, младитѣ легионери работиха неуморно и съ ентузиазмъ, като въ течение на два месеца, устройха петъ плувни състезания, на които манифестираха своитѣ постижения по плуването искусство.

Освенъ това, подъ водачеството на В. Давидовъ, група легионери пропътуваха съ гребна лодка—шесторка разстоянието по крайбрежието отъ Варна до Царската рѣка и обратно равняващо се приблизително на 300 км. Тоя десетдневенъ излетъ покрай хубавото и китно наше черноморско крайбрежие, извършенъ изключително подъ гребла и подъ напора на младитѣ и жилави мишици, освенъ чисто спортния си характеръ, ималъ за задача да запознае младитѣ легионери съ красивитѣ устия на рѣкитѣ Камчия и Царската и скитанитѣ селища по българското Черноморие: Обзоръ, Емона, Несебъръ, Поморие и Созополъ.

— 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 бъде безспорно единъ приносъ къмъ бедната наша морска литература.

Сюжета 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 постъпили дарения:

1. Отъ клона на Бѣлг. Народенъ Морски Сговоръ гр. Перникъ, сумата 500 лв.
2. Отъ дружество „Морски Техникъ“, гр. Казанлъкъ, сумата 115 лв.
3. Никола Г. Николовъ, отъ село Сливополе, Русенско, сумата 50 лв.
4. Маринъ Радевъ отъ Морската Полиц. Служба, Варна, сумата 50 лв.
5. Христо Младеновъ отъ сжщата служба, сумата 30 лв.
6. Любенъ Дуковъ, отъ сжщата служба, сумата 20 лв.
7. Лука Мариновъ отъ сжщата служба, сумата 20 лв.
8. Стоянъ Томовъ отъ сжщата служба, сумата 20 лв.
9. Иванъ Боневъ отъ сжщата служба, сумата 20 лв.
10. Апостолъ Темелковъ отъ сжщата служба, сумата 10 лв.

(Следва)

Въ отговоръ на многобройнитѣ запитвания, кжде да се изпращатъ волнитѣ дарения за вестника и за улеснение на нашитѣ четци отъ Варна, съобщаваме, че сумитѣ за двуседмичника могатъ да се предаватъ и въ печатницата на Морската Полицейска Служба, находяща се на пазаря и въ сѣседство на пожарната команда и срещу фабрика „Вулканъ“ — учебната работилница.

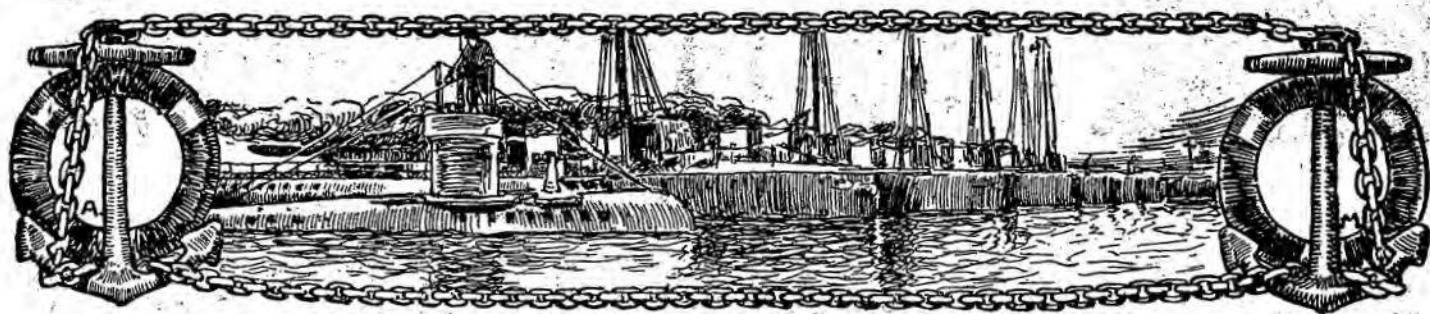
Въ отговоръ на постъпилитѣ запитвания за цената на вестника и условията за получаването му, извѣстяваме на изявицитѣ желание да се абониратъ, че вестника се изпраща **даромъ**, по възможностъ на всички, които желаятъ да го получаватъ, **безъ вноски за абонаментъ**; редакцията приема само дарения, които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

— Извѣстяватъ се сътрудницитѣ да съобщаватъ автора и източника на преводнитѣ статии. Безъ тия данни статиитѣ се считатъ нередовни и нѣма да бъдатъ 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

ВЕСТНИКЪТЪ Е БЕЗПЛАТЕНЪ



ПО-ВЕЧЕ НАСТОЙЧИВОСТЪ!

Добрите начинания всъкога сж съпровождани българското племе въ неговото историческо развитие, обаче не всъкога тия добри и пропити съ патриотизъмъ дѣла сж били прокарвани съ необходимата настойчивостъ, постоянство и твърда воля до желанието и резултатенъ край.

Наредъ съ бодрия духъ и твърдата воля, необходимо е въ българския народъ да бждатъ култивирани и доведени до свършенство твърде ценните добродѣтели, търпение-то и настойчивостта, осигуряващи напълно добрия и сполучливъ изходъ на всъко начинание.

Необходимо е наличието на по-вече настойчивостъ и търпение, за осъществяването на предначертаната задача и осигуряване сполучливия край на започнатото дѣло.

Готовността за обществената подкрепа

много пъти е съпровождала дѣлата на различните родолюбиви организации.

Съзнавайки необходимостта за подкрепяне държавата при осигуряване защитата на нейните морски и дунавски брѣгове, въ 1913 год, група желѣзничари създадоха фонда „Кръстосвачъ Отецъ Паисий“. Съ сжщата задача бѣха създадени и редица други фондове: „Кръстосвачъ Св. Кирилъ и Методий“, „Българска военна флота“, „Учебенъ корабъ Отецъ Паисий“ и „Кръстосвачъ Бѣло море“. Лишени обаче отъ необходимата настойчивостъ на своите създатели, тия благородни прояви на родолюбие заглъхнаха съ сжщата бързина, съ какъвто устремъ бѣха и създадени, като отбелязаха свършенно колебливи и минимални резултати.

Когато една идея, едно начинание, единъ стремежъ, се провеждатъ съ

необходимата енергия, ентузиазъмъ и настойчивостъ, постигатъ се бързи, подбодряващи и решителни резултати.

Черпейки примѣръ отъ дѣлото на различните туристически организации, които, благодарение на твърдата настойчивостъ и постоянство на своите членове, създадоха въ всички краища на Отецтвото многобройни, добре обзаведени хижи и почивни домове, наложително е труженците на морското дѣло, създателите на фондовете и младите, родолюбиви български синове, да подемаатъ съ по-голъма енергия морската идея, да проявятъ по-голъмъ устремъ и по-вече настойчивостъ за осъществяване предначертаната задача: пълното, всеотдайно, морално и материално подпомагане възможността на малка, миролюбива и онеправдана България за защита на своите брѣгове.



ВЕНЕЦ-МОРСКА ИСТОРИЯ

Боятъ при Догеръ-Банкъ на 24 януари 1915 год.

Въ началото на Свѣтовната война, германскиятъ боенъ флотъ, по пѣтя на частични нападения се стремѣлъ да отслаби главнитѣ сили на противника, като използвалъ всѣки случай за да му нанесе загуби и изравни силитѣ за предстоящото голѣмо стѣлкновение на море.

Въ края на 1914 г. следъ дълъгъ периодъ на лошо дъждовно време, германското командване решило съ кръстосвачитѣ отъ I и II група и II-та флотилия торпедоносци, подъ общото командване на адмиралъ Хиперъ, да предприеме разузнаване въ района на Догеръ-Банкъ и ако тамъ се окажатъ леки неприятелски сили, да ги унищожи.

Обаче замислената операция на германското морско командване могла да се осъществи едва въ втората половина на м. януари 1915 г.

На 23 януари привечеръ, германската ескадра въ съставъ: линейнитѣ кръстосвачи „Зайдлицъ“, „Дерфлингеръ“, „Молтке“ и бронирания кръстосвачъ „Блюхеръ“, лекитѣ кръстосвачи „Грауденцъ“, „Щралзундъ“, „Колбергъ“, „Рошокъ“, една флотилия и 2 полуфлотилии торпедоносци, излѣзли въ открито море.

„Грауденцъ“ и „Щралзундъ“ били изпратени въ разузнаване напредъ, „Рошокъ“ — въ дѣсно, а „Колбергъ“ въ лѣво. При всѣки кръстосвачъ имало по една полуфлотилия торпедоносци.

Появяването на германскитѣ леки сили на 24 януари 1915 год. около брѣговетѣ на Англия не било неочаквано за британското командване. Още въ края на 1914 година английското адмиралтейство могло напълно да организира разшифроването на заловенитѣ германски радио-предавания, тъй като разполагало съ германския шифрътъ узнатъ отъ шифрованата сигнална книга на потопения въ Балтийско море германски лекъ кръстосвачъ „Магдебургъ“. Благодарение на това, англичанитѣ не били длъжни да държатъ по тояно въ морето флотъ, а узнавайки отъ германскитѣ радио-разговори за предстоящъ походъ, имали възможностъ всѣкога своевременно да излизатъ съ съответни превишаващи сили на море, гдето очаквали появянето на нѣмскитѣ бойни кораби.

Още на 23 януари адмиралтейството напредупредило главнокомандующия флота за готвящата се германска операция, като съобщило точно плана на последната, съ след-

ната заповѣди: „4 германски линейни кръстосвача, 6 леки такива и 22 торпедоносци, днесъ вечеръта ще произведатъ разузнаване къмъ Догеръ-Банкъ. Връщане вътроято утре вечеръта. Всички налични линейни кръстосвачи, леки кръстосвачи и торпедоносци отъ базитѣ Розайтъ, Фиртъ-офъ Фортъ и Харвичъ да излѣзатъ на среща имъ и се съсрѣдоточатъ въ мѣстото съ широчина 55° 13' сев. и дължина 3° 12' ист. съ разчетъ да се намиратъ въ указаната точка въ 7 часа сутринъта на 24.1 при появата на противникъ да бжде атакванъ. Използване радиото само въ изключителни случаи“.

На основание тази телеграма било произведено развърщането на английския флотъ.

По този начинъ на германскитѣ бойни сили се готвела здрава уловка. Не подозирайки нищо, предполлагайки, че тѣхното излизане е съвършено внезапно за противника, нѣмскитѣ кораби се насочили къмъ мѣстото гдето били съсрѣдоточени превъзхождащитѣ английски сили. По-късно, въ сражението при Скагеракъ се наблюдава сжщата картина. Ако германцитѣ биха изучили внимателно хода и развърщането напредшестващия боятъ при Догеръ-Банкъ, биха могли да предугадятъ, че на англичанитѣ сж известни тѣхнитѣ оперативни радио-разпореждания, поради което биха избѣгвали риска, на който неизмѣнно се подхвърляли при следващитѣ свои активни операции на море.

Още въ 18 часа на 23 януари, едновременно съ германскитѣ сили излѣзли и отъ Фиртъ офъ Фортъ командванитѣ отъ адмиралъ Бити английски ескадри: линейнитѣ кръстосвачи „Tion“ (водачески) „Tiger“, „Princess Royal“, „New Zealand“ и „Indomitable“; лекитѣ кръстосвачи „Southampton“, „Birmingham“, „Sawes-toft“ и „Notingham“ и се насочили къмъ сборното мѣсто къмъ което били отправени и три леки кръстосвачи отъ Харвичкитѣ сили съ три флотилии торпедоносци. Освенъ това къмъ сборната точка въ 7 часа сутринъта на 24 януари дошли и третата ескадра линейни кораби (типъ „King Edward VII“) и III ескадра кръстосвачи (типъ „Antrim“) които трѣбвало да се разположатъ по-северно, за да не дадатъ на германскитѣ кораби да се провратъ и отбѣгнатъ на северъ.

Въ 7 часа било още съвсемъ тъмно, духалъ лекъ северо-источенъ вѣ-

теръ и имало слабо вълнение. Напредъ се движили Харвичкитѣ сили, задъ тѣхъ линейнитѣ кръстосвачи, въ лѣво отъ които се намирали лекитѣ кръстосвачи.

Около това време се приближилъ и германскиятъ отрядъ. Кръстосвача „Колбергъ“ се срещналъ съ английския лекъ кръстосвачъ „Augoга“ съ който започналъ сражението. Увеличавайки скоростъта на 22 мили, напредъ били изпратени лекитѣ кръстосвачи за да опредѣлятъ точно състава на неприятелскитѣ сили. Скоро последнитѣ донесли, че виждатъ 4 линейни кръстосвача, 6 леки кръстосвача и голѣмо число торпедоносци, приближаващи отъ северо-западъ.

Между това линейнитѣ кръстосвачи на адмиралъ Хиперъ съ присъединения къмъ тѣхъ кръстосвачъ „Колбергъ“ се отправили на северо-изтокъ. На разсѣмване германцитѣ забелязали къмъ северъ изникващи отъ хоризонта множество стѣлбове черенъ димъ, отъ което дошли до заключение, че задъ многочисленитѣ леки сили се намиратъ и други много-по-мощни съединения кораби. Нѣмайки възможностъ да разчита на поддръжка отъ главнитѣ си сили, адмиралъ Хиперъ решилъ да продължи съ пълна скоростъ движението по сжщата посока, съ целъ да се отдалечи отъ противника и прибере въ базата си. „Блюхеръ“ се движелъ последенъ въ върволичната колона. Било разрешено да се открие огънь по способностъ, тъй като нѣколко неприятелски изтрѣбители започнали да се сближаватъ съ нѣмскитѣ кораби и дошли на разстояние за артилерийски изстрелъ. Скоро следъ това били открити по северо-западно направление гъсти стѣлбове димъ, въ които веднага била позната ескадрата на адмиралъ Бити.

Последниятъ билъ подробно осведомяванъ за мѣстонахождението, състава и движението на нѣмскитѣ сили, въ догонване на които се движилъ съ възможната пълна скоростъ отъ 29 мили, като постепенно се сближавалъ съ неприятеля, при което бавноходнитѣ кръстосвачи „New Zealand“, „Indomitable“ оставали назадъ и разтегляли строя.

Въ сжщото това време на далечъ отъ сражението се съсрѣдоточавали главнитѣ английски сили. „Голѣмиятъ флотъ“ излѣзълъ въ открито море и идвалъ на сближение съ III ескадра линейни кораби. Германското морско командване сж-

що получило донесение за срещата, и германските линейни кораби започнали да повдигат пара и излизат на рейда. Но тъй като немското адмиралтейство знаело, че неприятелските кръстосвачи се намирили северно от корабите на адмиралъ Хиперъ и че пжтя за завръщане на последните билъ свободенъ, намѣрило че опасността няма, поради което не била дадена и заповѣдъ главните немски сили да излѣзатъ на море и подкрепятъ оттеглянето на германския разузнавателенъ отрядъ.

Въ 8 ч. 52 минути на 24 януари, когато адмиралъ Бити приближилъ движещия се къмъ своята база германски кораби и разстоянието до тяхъ било намалено на 18,920 метра, английските кръстосвачи се престоили въ строй засѣчка и открили стрелбата съ нѣколко залпа които дали голѣми недоleti, тъй както и първите залпове на германците, които, макаръ и при неблагоприятни обстоятелства, приели сражението. Въ 9 ч. 5 минути челния английски корабъ открилъ резултатенъ огънь по тилния немски брониранъ кръстосвачъ „Блюхеръ“.

Въ 9 ч. 20 минути разстоянието между двете сражаващи се линии се намалило на 16,668 метра и „Tiger“ стрелялъ по „Блюхеръ“, а „Lion“ пренесълъ огъня по третия линеенъ кръстосвачъ на неприятелската колона, — „Дерфлингеръ“. Скоро встѣпилъ въ бой и „Princess Royal“ като насочилъ огъня по „Блюхеръ“. Въ това време адмиралъ Бити далъ сигналъ: „Вземете подъ обстрелъ съответните кораби на неприятелската колона“. Споредъ това „Lion“ пренесълъ огъня по челния корабъ „Зайдлицъ“; „Tiger“ обстрелвалъ „Молтке“; „Princess Royal“ — „Дерфлингеръ“, а „New Zealand“ поддържалъ стрелбата по „Блюхеръ“, който пострадалъ отъ огъня и постепенно изоставалъ назадъ. И двете страни имали сполучливи попадения.

Адмиралъ Хиперъ виждалъ затрудненото положение на оставащия „Блюхеръ“, заповѣдалъ на торпедоносните флотилии да се впуснатъ въ масова торпедна атака. Последните се хвърлили къмъ неприятеля, но атаката имъ била отбита.

Вследствие маневрирането на двата противника и отхождането на английските кораби отъ торпедната атака, разстоянието започнало да се увеличава и боя временно се прекратилъ. Само изостаналиятъ много назадъ немски брониранъ кръстосвачъ „Блюхеръ“ се намиралъ подъ съсредоточения огънь на мощните английски кораби.

Скоро англичаните скъсали разстоянието и боятъ се възобновили съ голѣма сила и ожесточение.

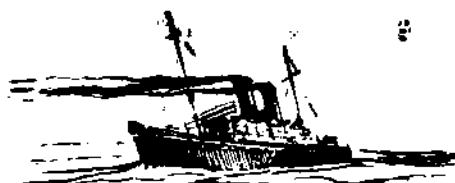
Въ 10 ч. 48 минути въ „Lion“ попаднали отведнѣжъ 2 снаряда, отъ чийто взривъ била огъната бронята близо до водолинията и повредена питателната систерна на лѣвия хладилникъ, поради което трѣбвало да се застопори лѣвата машина. По „Lion“, който намалилъ скоростта на 20 мили стреляли едновременно „Зайдлицъ“ и „Молтке“.

За да намалятъ разстоянието английските кръстосвачи измѣнили курса 11° въ лѣво. Адмиралъ Бити далъ сигналъ: „Сближете се съ неприятеля колкото е възможно по-скоро и дейтайте съ всички орждия“. „Блюхеръ“ силно билъ повреденъ, излѣзалъ отъ строя съ силно наклоняване, завилъ и се насочилъ къмъ северъ. Линеиниятъ кръстосвачъ „Indomitable“ билъ отдѣленъ за да му препятствува на прорива къмъ тая посока.

Подиръ това предъ „Lion“ се показалъ морегледъ на подводникъ. Еилъ даденъ бързъ сигналъ за едновременно поврътъ на 90° въ дѣсно за избѣгване вѣроятната подводна атака.

Следствие получените гранатни попадения, линеиниятъ кръстосвачъ „Lion“ не билъ въ състояние да се държи въ бойната колона и да поддържа сражението. Ето защо, адмиралъ Бити излѣзалъ отъ строя и пропусналъ мимо себе си отряда като се насочилъ на северо-западъ. Преди напушане на боя, адмиралъ Бити далъ сигналъ: (съ флагове, понеже радиостанцията била разрушена) — „Атакувайте тилътъ на неприятелската колона! Сближете се съ врага!“

Адмиралъ Хиперъ, корабите на който поддържали съсредоточена и успѣшна артилерийска стрелба, ималъ намѣрението да се насочи къмъ противника за да освободи „Блюхеръ“ и го прикрие, но на „Зайдлицъ“ се оказали излѣзли отъ строя 2 орждейни кули и той приелъ много вода. Имало повреда и на другите кораби. Ето защо, той решилъ да предостави „Блюхеръ“ на собствената му участъ и отново се отправилъ къмъ северо-изтокъ по прежната посока на движение, като съ пълна скорост се насочилъ къмъ своите бази.



Макаръ че следъ излизането на адмиралъ Бити отъ строя, командването се поело отъ контръ-адмиралъ Муръ, отряда продължавалъ да следва движението на водачния корабъ, като не изпълнилъ сигнала на адмиралъ Бити за сближение съ противника и преследването му, макаръ, че всички предидущи сигнали на английския командующъ отряда да указвали неотклонното му желание да се влѣзе въ тѣсенъ контактъ съ неприятеля и да се добие решителенъ резултатъ. Въмѣсто това „Tiger“ повелъ английските кръстосвачи къмъ потъващия „Блюхеръ“, за успѣшното справяне съ когото би могло да бжде натоваренъ само единъ отъ английските кръстосвачи. Адмиралъ Муръ се отнесълъ съвършено пасивно къмъ понататъшния ходъ на боя и не възелъ мѣрки за енергичното преследване на отстъпващия германски кръстосвачи, въпреки притежанието, дори и безъ „Lion“ превъзхождащи сили. По-късните обяснения доказватъ, че адмиралъ Муръ се боялъ да подходи къмъ Хелголандския районъ, опасявайки се отъ заградни мини.

Адмиралъ Бити се прехвърлил на торпедоносецъ и настигналъ ескадрата, когато изхода на боя билъ решенъ.

„Блюхеръ“ загиналъ.

„Lion“ на влѣкало билъ доведенъ до пристанището. Адмиралъ Хиперъ съ останалите кораби се върналъ въ базата си.

Описаното морско сражение дава определена характеристика на двамата адмирала, които за пръвъ пжтъ се срещнали — Бити и Хиперъ. Настойчивостта на първия, способността за вземане бързи и правилни решения на втория, се явяватъ като техни качества, намѣрили въ последствие по-широко приложение въ Скагеракското сражение, гдето двата адмирала командвали сжщитъ отряди.

Преценявайки тактическото заключение на боя, виждаме, че „Tiger“ (адмиралъ Муръ) задоволявайки се да добие ефтини лаври съ унищожаването на и безъ това потъващия „Блюхеръ“, изпусналъ отъ ръка отряда на адмиралъ Хиперъ, който при настойчивостта да бжде догоненъ би билъ настигнатъ и унищоженъ.

Германците умѣло използвали това задържане на контръ-адмиралъ Муръ, и съ пълна скорост благополучно се оттеглили и прибрали въ базите си.

Резултатитъ отъ тази германска операция билъ загубата на ценния брониранъ кръстосвачъ „Блюхеръ“.

В. Кутевски.

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

Историческо развитие на подводното плаване.

(Продължение от бр. 45).

Следъ Фултонъ опититѣ за постройка на подводници се възприематъ отъ нѣколко французи и англичани, но почти всички тѣхни проекти били твърде неудачни. Споредъ легендата даже и заточениятъ французки императоръ Наполеонъ е трѣбвало да бже освободенъ отъ острова „Св. Елена“ съ помощта на подводенъ корабъ.

Въ 1844—1851 год. американецътъ Филипсъ построи нѣколко дървени подводници. При опититѣ си съ тѣхъ, неговиятъ трети подводникъ не можалъ да издържи силния натискъ на водното налягане и се смачкалъ. За уравнивяването на подводника, той пръвъ поставилъ на носа и на кърмата по една уравнивятелна щерна съ вода. Освенъ съ плаваща мина, както при подводника на Фултонъ, подводниятъ корабъ на Филипсъ билъ въоръженъ и съ едно плаващо оржие за изхвърляне и на плаваща мина която съставлява и началната идея, за усъвършенствуването въ послѣдствие торпедно устройство на съвременнитѣ подводници освенъ това, подводникътъ ималъ на носа издатъкъ изпълняващъ ролята на „Таранъ“*). Друга особенностъ на тоя подводникъ е тая, че той въ долната си частъ на носа е ималъ единъ инструментъ и прозорчета устроени така, че да може да се работи като съ водолазъ.

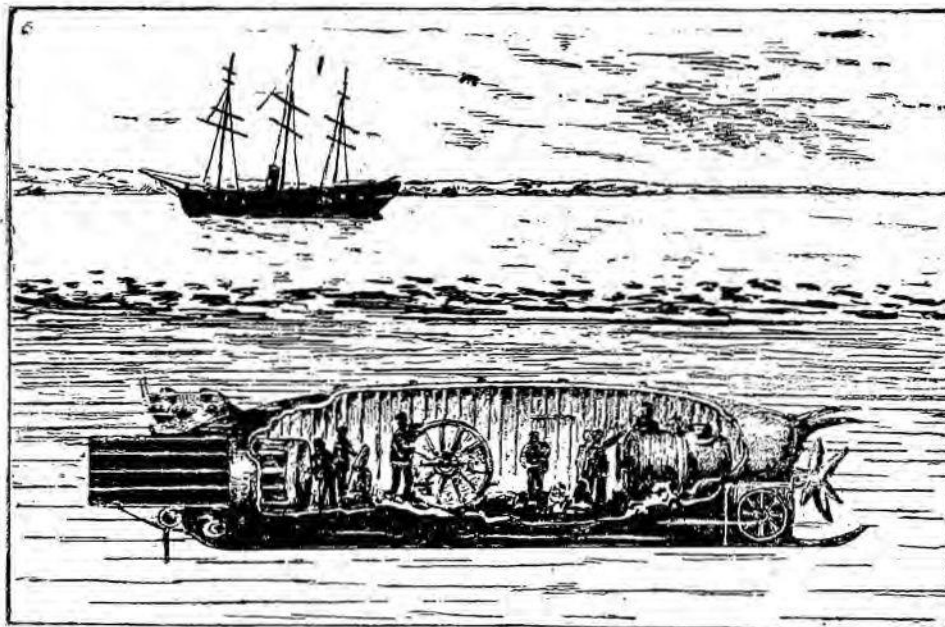
Французинътъ Пейержъ сжщо така правилъ опити съ постройка отъ него подводникъ, който за двигателъ ималъ паренъ котелъ съ парна машина. Въ неговиятъ подводникъ прѣснотата на необходимия за горението въздухъ се е поддържала отъ силитра, поставена въ особени кухи кълба. Опитътъ му далъ обаче много лоши резултати.

*) Таранъ се нарича тънко и здраво подводно удължение на носа на кораба, съ който той може да удари и пробие другъ корабъ.

Въ 1850—1855 год. германецътъ Вилхелмъ Бауеръ построи сжщо така единъ подводникъ. Като малък, Бауеръ билъ дърводѣлецъ. Военнозадължителната си служба отбилъ въ кавалерията следъ което преминалъ на служба като подофицеръ въ артилерията. Притежаващъ качества на добъръ техникъ, той билъ изпратенъ на фронта срещу Франция и Дания, кждето му се отдало да види разрушенията причинени отъ действията на датския флотъ. Желанието да намѣри ново и сигурно сръдство за борба съ неприятелскитѣ кораби мудало подтикъ да построи подводенъ корабъ, за което започналъ да дири начини и сръдства. Забелязвайки въ морето гмур-

талното уравнивяване на подводника. Съ този подводникъ Бауеръ произвелъ редица опити въ Килския заливъ. При единъ опитъ, той сполучилъ да се потопи и спусне на голѣма дълбочина, обаче тѣлото на подводника не издържало водния натискъ, повредило се и смачкало, като въ вътрешността навлѣзла вода. Бауеръ заповѣдалъ да отворятъ всички клапани на уравнивятелнитѣ щерни, изравнилъ външното налягане съ това вътре въ подводника, като съ сгъстения въ него въздухъ напълнилъ единъ балонъ, съ помощта на който презъ входника, всички хора успѣли да изплаватъ на водната повърхностъ.

Управлението на подводника въ дълбочина се извършвало посръдствомъ премѣстването на подвижни тежести. Следъ тая несполука, Бауеръ не се отчаялъ, напротивъ, той добилъ голѣмъ опитъ. Той отишълъ въ Бавария, за да потърси помощта на краля, но такава не успѣлъ да получи. Следъ това отишълъ въ Австрия, кждето австрийскиятъ императоръ се съгласилъ да му се отпусне една помощъ отъ 100,000 крони и тъкмо що работата била въ редъ, министерътъ на търговията из-



фиг. 4

Подводникъ на Wilhelm Bauer.

кането и изплаването на делфина, той решава, че подводникътъ трѣбва да има формата на неговото тѣло, и съ пари, събрани измежду другаритѣ му подофицери, започналъ да строи и завършилъ съ оя подводникъ въ 1851 год., при корабостроителницата „Швайфелъ“ & Хавалдтъ, въ Киль, Германия.

Новопостроениятъ подводникъ добилъ желаната отъ него форма и се движелъ съ помощта на винта, въртѣнъ отъ ржа. Притежавалъ щерни съ вода и вертикално кърмилло. Бауеръ поставилъ въ употребление и сръдствата на Филипсъ за хоризон-

казалъ недовѣрие къмъ подводното дѣло на Бауера, който билъ принуденъ да напусне Австрия, и потърси помощъ въ Англия. Тамъ той сполучилъ да спечели помощта на кралицата и започналъ работа въ единъ заводъ подъ погледитѣ на двама англичани. Тъкмо въ края на постигнатия пълненъ успѣхъ, корабостроителницата по непонятни причини отказала съдействието си по окончателното приключване на постройката, поради което упоритиятъ изобретател се принудилъ да напусне Англия. Следъ неговото заминаване двамата англичани се опитали да из-

ползватъ проектътъ му, обаче цѣлата тѣхна работа останала безрезультатна.

Бауеръ не се отчаялъ. Той отишълъ въ Русия, където съ подкрепата на великия князь Николай Николаевичъ построилъ подводникътъ „Морской Чортъ“, приличенъ на тоя, построенъ въ Англия, обаче по-усъвършенствуванъ и по-добре укрепенъ. Подводникътъ му трѣбвало да бжде пренесенъ въ Кронщадъ въ 1854 год., което предизвикало недовѣрие и гонения траящи нѣколко месеци. Въ края обаче, той успѣлъ въ пренасянето и направенитѣ опити се оказали напълно успѣшни. Посрѣдствомъ сгъстенъ въздухъ Бауеръ продължилъ времественето си подъ водата, като установилъ сжщо, какво количество въздухъ е необ-

ходимо на 1 човѣкъ за опредѣленъ престой подъ водата, а сжщо така разучилъ и силата на звука разпространяванъ въ водата, като направилъ и следния опитъ: Въ деня на коронацията на императора той, заедно съ 4 души музиканти се спусналъ съ подводника подъ водата и когато се давали обичайнитѣ топовни салюти, отъ подводника въ потопено състояние, музикантитѣ изсвирили руския химнъ, който се чувалъ много добре. Направилъ сжщо и опити относно видимостта подъ водата въ което напълно успѣлъ.

Поради голѣмитѣ си успѣхи и широка популярностъ които той добилъ, Бауеръ си спечелилъ и много врагове, които за да го погубятъ или поне да компроментиратъ дѣлото му, устроили примка. Предизвикали

го да мине съ подводника си подъ единъ руски воененъ корабъ, близо до когото се намирала пѣсѣчна плитковина и водорасли. Бауеръ миналъ сполучливо подъ кораба, обаче ударилъ носа на подводника въ плитковината, а винта му се заплелъ въ водораслитѣ и едва по чудо се спасилъ.

Следъ това му било възложена построяката на единъ голѣмъ подводникъ, но го пращали въ Иркутскъ — Сибирь, което той не приелъ и се върналъ въ Бавария, където започналъ усилената агитация въ полза на подводното дѣло.

Вжпрѣки всички усилия обаче, той не можалъ да събере срѣдства и биле принуденъ най-после да се откаже отъ мечтата си да строи подводници. (Следва).

Инженеръ-Корабостроителъ Пампуловъ.

КОРАБНИ ТОРПЕДА.

При започването на Великата война въ 1914 год. — всички морски държави бѣха въоръжени съ 45 см. торпеда. Изключение правеше Англия, която имаше вече въ употребление 53 см. торпеда. Презъ време на войната, въ желанието да се увеличи теглото на бойния зарядъ и далечината на торпедната стрелба, започва едно общо увеличаване на торпедния калибъръ. Още въ началото и френския флотъ въвежда въ употребление 53 см. торпеда. Следъ войната тамъ се правятъ вече опити за увеличаване на торпедния калибъръ до 60 см. Въ сжщото увлѣчение попада и американскиятъ флотъ. Днесъ неговитѣ торпедни специалисти и авторитети сж на мнение, че е необходимо едно торпедо съ диаметръ 63.5 см., което би осигурило единъ боенъ зарядъ отъ 317 кгр. и би развило една далечина на изстрела до 18,000 м. Видими отъ сжщитѣ мотиви, англичанитѣ въоръжиха своитѣ линейни кораби „Нелсонъ“ и „Родней“ съ 60 см. торпеда.

Началото на войната завари нѣмския флотъ въоръженъ съ 45 см. торпеда. Презъ време на сжщата този калибъръ започва да расте и достигна до 60 см., съ каквито торпеда бѣше въоръженъ „Гьобенъ“. Следъ нещастния край на войната на Германия бѣше забранено да използва торпеда отъ голѣмъ калибъръ. Оставено ѝ бѣше старото 45 см. торпедо.

Съ подобрението точността на артилерийската стрелба и усиляването на подводната противоторпедна защита на голѣмитѣ кораби, започна едно постепенно увеличаване на бойния зарядъ въ новитѣ торпеда. Докато тоя на 45 см. предвоенно торпедо достигаше отъ 90 до 150 кгр., презъ време на войната и следъ нея, той бива значително увеличенъ.

Днесъ въ останалото отъ преди войната 45 см. торпедо, той достига до 180 кгр., а въ новопостроенитѣ презъ войната и следъ нея 53 см. торпеда се увеличаватъ отъ 250 до 280 кгр.

Преди войната бойния зарядъ се състоеше отъ влаженъ пирокселинъ или тротилъ. Днесъ тѣзи взривни вещества сж замѣнени съ тринитротолуолъ. Последниятъ намира този широкъ приемъ благодарение на неговитѣ положителни качества, именно голѣма нечувствителностъ, лесно изливане въ форми и безопасно работене. Въ нѣкои флоти къмъ това основно взривно вещество се прибавятъ и нѣкои примѣси, съ цель да се повиши бризантното действие на бойния зарядъ.

Днесъ въ всички флоти сж въ употребление три типа запални приспособления: запално приспособление съ перка, такова съ махало и приспособление съ лостова система. Последното се употребява изключително при подводна стрелба. Отъ всички тия три типа, съ най-добро име се ползва запалното приспособление съ махало. Неговото преимущество се състои въ това, че благодарение на действието на махалото, запалното приспособление действува всѣкога: ефикасно, независимо отъ жгъла, подъ който торпедото ще срещне корабната стена.

Войната завари торпедата на почти всички флоти съ една четирицилиндрова двигателна машина типъ „Brotherhood“. Последната запази своето мѣсто и следъ войната. Направени ѝ бѣха само нѣкои подобрения относно качеството на материала, буталата, вала и лагеритѣ. Обикновенитѣ лагери бѣха замѣнени съ съмени. Всички тѣзи подобрения целѣха да осигурятъ една по-голѣма мощностъ на машината съ цель да се увеличи торпедната скоростъ.

Освенъ четирицилиндровиятъ двигателъ типъ „Brotherhood“, следъ войната влѣзе въ употребление и една осемцилиндрова машина. Съ нея сж снабдени, нѣкои отъ торпедата на заводитѣ, наследници на старата фирма „Уайтхедъ“. Цилиндритѣ на тази машина сж наредени въ две звезди, следващи една задъ друга и завъртяни на 45°. Тѣ иматъ водно охлаждане.

Старата двуцилиндрова машина на завода „Уайтхедъ“ намѣри сжщо приложение въ нѣкои торпеда, строени следъ войната. Така напримеръ, новото италианско 53 см. торпедо, построено въ 1924 г. въ гр. Неаполъ, е снабдено съ такава машина. Нейнитѣ цилиндри сж поставени по дължина на торпедото, което осигурява единъ по-голѣмъ ходъ на буталата. Нейната полезна работа въ сравнение съ тази на старата четирицилиндрова машина отъ сжщия типъ е много по-голѣма.

Въ стремежа си да увеличи до максимумъ скоростта на торпедото американската торпедна фабрика „Blizhevitt“ въ Бруклинъ, построилъ следъ войната единъ новъ типъ турбинно торпедо. Благодарение на турбинния двигателъ, последното развива една скоростъ за една далечина на изстрела отъ 5,000 м. 40 мили въ часъ, а за една такава отъ 15,000 м. — 30 мили въ часъ. Вжпрѣки тия голѣми и изгодни скорости, новиятъ турбиненъ двигателъ не може да добие голѣмо приложение, понеже е свързанъ съ голѣма загуба на работа. Това го прави много некономиченъ.

Разглеждайки двигателитѣ на съвременното торпедо, трѣба да споменемъ и нѣкои отъ направенитѣ опити за построяване на едно торпедо съ електрически двигателъ. Такива сж правени, както преди войната, така и следъ нея. Въ пос-

ледно време съ тази идея сж се занимавали доста много торпедните специалисти въ Англия, Франция и Америка. Електрическият двигател, върху който днесъ се работи е единъ обикновенъ електромоторъ, подхранванъ отъ електрическата енергия на единъ акумолаторъ. Полученитъ скорости сж, обаче, още много по-малки, отколкото тѣзи на машинното и турбинното торпеда. Надеждата обаче да се получи една скоростъ отъ около 30 мили въ часъ, за една далечина на стрелбата отъ 11,000 м. не е още загубена.

Причината за въвеждането на електрическия двигател въ торпедото има чисто тактически характеръ. Известно е, че единъ отъ голѣмитъ недостатъци на машинниятъ, двигателъ е следата, която изработения въздухъ оставя надъ водната повърхностъ. Последната издава пжтя на торпедото и съ това намалява неговата изненада и ефектъ.

Механизма за странично управление на съвременното торпедо си остава почти сжщия като този, съ който бѣха снабдени торпедата въ началото на Голѣмата война. Днесъ сж въ употребление единъ или два жироскопа, които могатъ да бждатъ пуцани въ движение съ пружини или съ сгжстенъ въздухъ. Едно особено подобрене се забелязва въ прибора за жгловата стрелба. Въ Англия той е до толкова усъвършенствуванъ, че изстреляното торпедо може да се движи по една спирала. Въ 1930 год. английскиятъ адмираленъ щабъ е правилъ опити да приложи това нововедение за борба противъ голѣми и силно защитени кораби. Той се надѣва, че съ този подобренъ приборъ ще може да се разстрои затворения строй на едно голѣмо корабно съединение.

Хидростатическата група на съвременното торпедо е сжщата, както тази на торпедата отъ 1914 год. Единственното подобрене е удвоеното тегло на тежестта на махалото въ типа Уайтхедъ. Освенъ това, днесъ на махалото се дава плоска форма, за да заема по-малко пространство. То е окачено на съчмени лагери, съ което е осигурена една голѣма чувствителностъ. Торпедните специалисти сж наклонни да вѣрватъ, че описанитъ подобрения сж въ състояние да отстранятъ всички нередовности, които биха се явили въ хидростатическата група, вследствие съвременнитъ голѣми скорости.

Днешното торпедо развива голѣми скорости. Последнитъ могатъ да бждатъ раздѣлени въ две групи: — скорости за близъкъ или нощенъ изстрелъ и такива за далеченъ или дневенъ. Най-голѣмата скоростъ на кжсия или нощния изстрелъ достига до 42 мили въ часъ, за едно

разстояние отъ 4,000 м., а за дългия или дневния — 24 мили въ часъ, за едно разстояние 15,000 м. За постигането на тѣзи голѣми скорости и изстрѣлни разстояния, допринасятъ освенъ увеличениитъ размѣри на торпедото и изброенитъ по-горе технически усъвършенствувания, още и тѣй нареченитъ загреватели. Съ тѣхъ днесъ сж снабдени всички типове торпеда. Последнитъ служатъ да вкарватъ колкото се може по-голѣма топлинна енергия въ работния въздухъ, съ което се увеличава неговата експанзивна сила. По този начинъ неговия разходъ се намалява, а съ това, независимо отъ увеличената скоростъ, се увеличава и изстрелното разстояние. Загревателитъ на съвременнитъ торпеда сж останали почти сжщитъ, както тѣзи отъ 1914 година. Направени сж само нѣкой малки подобрения, съ които се осигурява едно пълно разпръскване (пулверизация) на водата и горивото. Съ това се постига една голѣма економия на тия вещества, която допринася за увеличаването далечината на торпедната стрелба. Обикновенно горивното вещество е петролъ. За учебни цѣли въ Германия служи и спирта. Въ Франция, Америка и Норвегия последниятъ се употребява и за бойни цѣли.

Освенъ описанитъ подобрения и усъвършенствувания, които иматъ чисто бойно значение, следъ войната сж направени и такива, които улесняватъ и упростяватъ работата при учебнитъ и бойнитъ стрелби на мирновременната обстановка. Най-важнитъ отъ тѣзи подобрения сж четири:

- 1) Приспособление за произвеждане на звукъ отъ потънало торпедо;
- 2) Учебна глава съ голѣма положителна плавкостъ;
- 3) Приспособление за оставяне на маслена следа и
- 4) Електрическа лампа за нощна стрелба.

Приспособлението за произвеждане на звукъ отъ торпедото, когато последното е потънало, има за целъ да ни покаже мѣстото на потъването. То е помѣстено въ учебната глава. Състои се отъ една мембрана, която се привежда въ трептение посрѣдствомъ сгжстенъ въздухъ. Пжтя на последния се отваря отъ едно махало, което при изстрела на торпедото отива назадъ и съ това завърта единъ кранъ. Издадениятъ звукъ е достатъчно силенъ за да се чуе съ подводния телефонъ на стрелящия корабъ. Съ такова приспособление сж снабдени учебнитъ глави на нѣмскитъ торпеда.

Учебната глава съ голѣма положителна плавкостъ служи да издигне потопеното торпедо на морската повърхнина. Днесъ сж въ

употрѣбление два вида: Глави съ бавно и постепенно изпраждане и такива съ бързо. При първия типъ водата, съ която учебната глава е напълнена, се изпражда постепенно презъ цѣлото време на движението на торпедото. Изтласкването се извършва посрѣдствомъ сгжстенъ въздухъ. То започва съ падането на торпедото въ водата. Съ такива учебни глави сж снабдени американскитъ торпеда. При другия типъ изтласкването на водния баластъ въ учебната глава става сжщо съ сгжстенъ въздухъ, само че той започва да действа, следъ като торпедото е изминало поставеното разстояние. При този случай поради бързото изпраждане на водния баластъ торпедото не само че излиза на повърхността, но даже подскача до 40 см. надъ нея. Съ такива учебни глави сж снабдени новитъ италиански торпеда.

За да може да се наблюдава по-добре пжтя на изстреляното торпедо, английскитъ торпеда сж снабдени съ особено приспособление, което както презъ време на движението, така и следъ него изпуска непрекъснато частъ отъ смазочното масло. Това приспособление улеснява сжщо твърде много търсенето на потъналитъ торпеда.

Съ торпедната електрическа лампа сж снабдени норвежкитъ и нѣмскитъ торпеда. Тая електрическа лампа е снабдена съ нѣколко последователно съединени акумолатори. Поставено е въ едно особено гнѣздо на учебната глава. Последното е закрито отгоре съ дебело стъкло, което може да издържи едно налѣгане отъ 10 атмосфери. Отдолу то е преградено съ една мембрана, върху която хидростатическото налѣгане до 4 м. дълбочина не може да действа. Когато торпедото попадне на дълбочина по-голѣма отъ предѣла 4 м., пластината се вгъва навътре, съ която включва единъ контактъ и лампата започва да свѣти. Нейната свѣтлина се прожектира върху горната повърхнина на морето въ формата на едно пжтуващо синьо петно, което показва пжтя на движещото се торпедо.

Отъ всичко до тукъ казано е ясно, че главниятъ типъ на усъвършенствуваното следъ войната корабно торпедо има следнитъ данни:

Дължина 7'5 м.; диаметръ 53'3 см.; най-голѣма далечина на дневенъ изстрелъ 18,000 м., съ скоростъ 25 мили въ часъ; далечина на нощния изстрелъ до разстояние 5,000 метра, съ скоростъ 45 мили въ часъ; бойна глава съ зарядъ отъ 250—280 кгр. тринитротолуолъ; тегло на напълно въоръжено и снаражено торпедо 1,600 кгр.

Д-ръ Г. Пацовъ.



МОРСКИ ВЕСТИ

ЕЛЕКТРИЧЕСКИ ДЕСТИЛАТОРЪ.

Наличието голѣмия районъ на плавания на подводниците, а също и необходимостта за осигуряването ѣхната самостоятелност, наложили търсенията на срѣдства спомогащи получаването на голѣми количества дестилирана вода, нужна за акумulatorитѣ, а така също и за пиене отъ обслугата.

Въ миналото тая задача била разрешена, като необходимитѣ количества дестилирана и сладка вода сѣ вземали отъ брѣговитѣ бази, за което подводникътъ е трѣбвало да бѣде съоръженъ съ достатѣчно голѣми систерни, отъ които се набавяла изразходваната презъ време на плаването вода. Също така, на подводника се намиралъ и специаленъ дестилаторъ, който въ случай на нужда доставялъ необходимата вода.

Първиятъ способъ при дълги плавания се оказалъ неподходящъ, тъй като за вземане на по-голѣми количества вода било необходимо да има и съответно голѣми систерни, обстоятелства особено неблагоприятни за подводниците, защото увеличавали тѣлото имъ.

Вториятъ способъ, за дестилиране водата чрезъ използване топлината на изгорѣлитѣ газове отъ дизелъ моторитѣ, има несъмнено по-голѣми преимущества. Но все пакъ и тоя способъ се указалъ до известна степенъ неподходящъ по следнитѣ причини:

1. Поради сложното устройство на дестилатора.
2. Невъзможността да се получи добра дестилация, поради влажността на парата и
3. Трудното почистване нагрѣвателната повърхност отъ накип следствие интензивността на изпаренията при висока температура.

Опитътъ отъ войната 1914—1918 год., показва, че електрическитѣ дестилатори на подводниците, се указали най-подходящи, осигуряващи значително тѣхната самостоятелност.

Електрическиятъ дестилаторъ се състои отъ корпусъ, електронагрѣвателни елементи, охладителъ и трѣбопровода.

Действието на тоя видъ дестилаторъ е следното:

При включени електронагрѣвателни елементи, последнитѣ нагрѣватъ и изпаряватъ водата намираща се въ изпарителя. Получената пара отъ последния постѣпва въ

охладителя, където се кондензира и отъ тамъ отива въ водната систерна.

Необходимата за дестилатора вода се взема отъ морето, посрѣдствомъ автоматични помпи съ регулаторъ.

Особенно ценни въ електрическия дестилаторъ се указали леката конструкция и твърде лесното смѣняване на нагрѣвателнитѣ елементи за очистване отъ накип, което очистване не представлява никаква трудностъ.

Второто ценно качество се явява възможността за лесно регулиране производителността на електродестилатора.

Електрическиятъ дестилаторъ може да приготвлява както дестилирана вода за доливане акумulatorитѣ, така и прѣсна вода за пиене.

Електродестилатора може да бѣде използванъ не само на подводниците, но и на всички останали кораби, а така също и въ брѣговитѣ бази.

Отъ руски: П. Рашевъ.

НАЙ-ДЪЛГИТѢ РѢКИ ВЪ АМЕРИКА

Най-дългитѣ, широки и пълноводни рѣки въ Америка които сѣ и такива въ цѣлото земно кълбо сѣ:

Амазонка	дълга 6420 км.
Мисисипи	" 6300 "
Мисури	" 6300 "
Мокенция	" 4000 "
Атабаска	" 4000 "
Санъ Лоренцио	" 3600 "
Юконъ (въ Канада)	" 3300 "
Рио Санъ Франциско	" 2900 "
Ориноко—юж. Амер.	" 2800 "
Рио Гранде въ Мексико	" 2800 "
Соскосеванъ	" 2700 "
Токантисъ	" 2600 "
Кулумбия	" 2600 "
Знекъ	" 2600 "
Колородо	" 2500 "

— Интернираниятъ въ Бизерта руски линейенъ корабъ отъ царския флотъ „Алексиевъ“, имащъ водоизмѣстване 23,000 тона по настоящемъ се разоръжава и ще бѣде продаденъ като старо жѣлѣзо. Съ него изчезва и последниятъ корабъ отъ руския флотъ, дошелъ следъ поражението на Врангеловата армия да търси прибѣжище въ голѣмото французско пристанище въ Африка. Съ него се заличава и последния споменъ на една трагична епопея.

ПРОТИВОПОДВОДНИТѢ СРѢДСТВА ПРЕЗЪ СВѢТОВНАТА ВОЙНА.

Грамадниятъ успѣхъ, постигнатъ отъ германскитѣ подводници въ началото на Съвѣтовната война, съ които се застрашавалъ подвояза на сурови материали и хранителни припаси отъ колонитѣ на Съглашеніето, заставили последното сериозно да се замисли за намиране съответнитѣ срѣдства за противодействие на съхраняващиятъ голѣми изненади новъ родъ оръжие — подводникътъ.

Противоподводната защита постепенно се усъвършенствувала и се оформила въ напълно надеждна организация при наличиостта на която, било възможно да се отстранятъ катастрофалнитѣ последици отъ безпощадната подводна война.

Най-важната мѣрка срещу действията на подводниците била въвеждането на така наречената конвойна система, която се заключава въ събирането въ групи на търговскитѣ и товарни кораби, които се намиратъ подъ военното командване се конвоиратъ и охраняватъ при движение отъ кръстосвачи, торпедоносци и стражни кораби. Подходътъ къмъ брѣговетѣ на Англия се енергично охранявали и често се провѣрявали и почиствали отъ заградни мини. За влизането и излизането отъ пристанищата били изработени строго опредѣлени правила. Входоветѣ и пжтищата често се промѣняли за да се отнеме възможността на германскитѣ подводници да установяватъ пжтищата на движение. Особено внимателно се охранявали корабитѣ пренасящи войски.

Главния недостатъкъ на конвойната система се явява загубата на време, заангажирването на бойни сили и разхода на материали, но за това пъкъ, загубитѣ на търговскитѣ кораби отъ действията на подводници е била значително намалена.

Въ послѣствие, за борба съ подводниците всички търговски кораби били въоръжени съ артилерия. Общо на тия кораби сѣ били поставени около 13,000 оръдия разнѣ калибръ. Тѣ не сѣ представлявали вече беззащитна целъ за подводниците, а сѣ били въ състояние сами да имъ нанасятъ повреди, дори да ги потопятъ съ артилерийския си огънь, когато били въ надводно положение. Това заставило подводни-

цитъ да бъдат особено внимателни и съвършено усложнило техните действия.

За осигуряване конвойната служба Англия пристъпила към масовия строеж на торпедоносци и специални кораби за борба с подводниците. Така въ 1914 г. сж влѣзли въ строя 31; въ 1915—37; 1916—96; 1917—69; въ 1918—72 единици. Следъ намѣсата въ войната, Америка взе участие съ по-вече 200 кораба за противоподводна борба.

На изходните пжтища отъ германските бази сж били често поставяни минни загради въ нѣколко реда и на различна дълбочина.

Освенъ миниране подходитъ къмъ базитъ, въ 1918 г. било поставено голѣмото минно заграждане въ Северно море, между Норвегия и Шотландските острови, състоящо се отъ 70,000 заградни мини, поставени въ дълги редове на дълбочина до 300 метра. Това заграждане имало голѣмо значение, тъй като пресичало главното направление за излизане на подводниците.

Други сръдства за борба съ подводниците били:

1. Водните бомби съ хидростатически прибори, които били хвърляни отъ стражните и други кораби въ водните райони надъ откритиятъ подводникъ и се взривавали по желание на опредѣлена дълбочина подъ морската повърхност, като поражавали значително пространство и често засѣгали подводниците.

2. Въвеждането на подводни подслушвачи, които давали възможностъ чрезъ откриване шума отъ движението на електромоторитъ, да се установи мѣстото на намиращиятъ се подъ водната повърхностъ подводникъ.

3. Специално назначени подводници, които кръстосвали морето търсейки случай да атакуватъ изплавалия на повърхността за зареждане акумулаторитъ или за ориентирване неприятелски подводникъ.

4. Специални мрежи (сигнални и взривающа) които се поставяли въ районитъ на вѣроятното появяване на подводниците. Последнитъ, за противодействие на това сръдство били снабдени съ приспособление върху носовата си частъ за разрязване мрежитъ.

5. Въ последнитъ години на войната били използвани и въздушнитъ сили, както за откриване така и за унищожение на подводниците.

За размѣра на противоподводнитъ сръдства се сжди отъ обстоятелството, че въ Англия, за попълване, въоръжение, действие и постройката на стражни и др. кораби сж били ангажирани по-вече отъ 770,000 човѣка, които съставлявали

доста внушителна цифра изгубени за флота бойци.

Презъ цѣлата война германцитъ имали въ строя 371 подводника.

Загубитъ на подводници въ свързка съ увеличаване сръдствата за борба съ тѣхъ се вижда отъ следващата таблица:

За цѣлата 1916 г. германцитъ изгубили 25 подводника.

Презъ първата четвъртъ на 1917 г.	10 подв.
" втората "	" " 12 "
" третата "	" " 20 "
" четвъртата "	" " 24 "
Презъ първата "	1918 г. 17 "
" втората "	" " 26 "
" третата "	" " 27 "

В. Кутевски.

РУСИЯ И ЯПОНИЯ.

Въ издадената отъ японското военно министерство на 10 мартъ н. г. възпоменателна книжка по случай годишнината отъ сражението при Мугденъ въ Руско-Японската война 1904/05 г., сж помѣстени данни относно въоръжението и бойната стойностъ на сегашната съветска Русия. Въ книжката се споменава сжщо, че до като следъ тая война, Русия коренно смѣнила формата на своето държавно управление, нейната свѣтовна политика, особено тая по отношение на крайния изтокъ, е останала непромѣнена.

Въ последно време Русия отбелязва значително увеличение на своитъ бойни сили, които сж най-модерно съгъмни и въоръжени, което се вижда отъ следното:

	1927	1932	1935 г.
Пехотни дивизии	70	75—76	85 "
Кавал. дивизии	10	13	20 "
Самолети	1200	2200	4000 "
Бойни коли (танк.)	180	1500	4000 "

По настоящемъ руската армия, включително въздушнитъ сили и моторизирани корпуси брои 1,600,000 души, превъзходно въоръжени и съгъмни. Половината отъ тая армия е съставена отъ преданни комунисти.

На манджурската граница презъ 1931 год. Русия е имала 4 пехотни дивизии и 2 кавалерийски бригади, общо 50,000—60,000 човѣка. Днесъ на крайния изтокъ, тя разполага съ 15 пехотни и 2—3 кавалерийски дивизии, при общъ съставъ 250,000—260,000 души, съ 900 самолета, 800 бойни коли и 500 бронирани такива.

Японскитъ сили въ Манджурия съставляватъ почти една шеста отъ руската армия, която въ скоро време ще бъде наново увеличена.

К.

— Гласуваниятъ морски бюджетъ на Франция за 1936 год. възлиза на 2,903 милиона франка.

НАПРЕДЪКА НА ДАЛЕКОВИЖДАНИЕТО

Къмъ тъй ценната услуга, която донесоха радиотелеграфията и радиотелефонията на корабоплаването, далековиждането (телевизията), идва като едно естествено, важно и необходимо допълнение.

Досега предаванията на далековиждането бѣха доста замѣглени, а звуковетъ неясни.

Тия дни въ Нью-Йоркъ е билъ построенъ единъ новъ уредъ за далековиждане, съ значителни нововъведения. Първиятъ опитъ съ него далъ отлични резултати, макаръ и на малко разстояние.

Близо до Нью-Йоркъ е билъ предизвиканъ изкуственъ пожаръ, предаванъ по уреда за далековиждане. Екрана билъ поставенъ на 102-рия етажъ на единъ небостъргачъ, а уредътъ е ималъ мощностъ само 10 киловата, което е твърде малко въ сравнение съ мощността на уредитъ, съ които се правѣха последнитъ предавания. Безъ да се гледа на малката мощностъ, на платното всичко било предавано съ извънредно голѣма яснота. Върху едно пространство отъ 13 на 18 см. се виждали дори и най-малкитъ подробности на пожара: пламнитъ, димътъ, водата която пожарникаритъ прѣскали, дори и дърветата отъгътъ горящата зграда.

Едновременно съ това, чували се много ясно сигналитъ на пожарнитъ коли, отличителното шумене на водата, заповѣдитъ на пожарния командиръ, коментаритъ на зрителитъ, които присѣдствували на опита и пр.

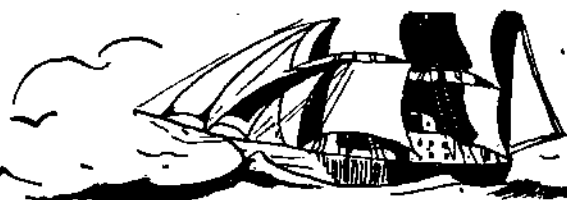
Очаква се сега, въз основа на тоя опитъ, да се направятъ нѣкои измѣнения въ уреда за далековиждане, които ще му дадѣтъ възможностъ да предава на много по-голѣмо разстояние, безъ да се губи отъ яснотата.

М. Пешевъ.

Въ началото на м. априлъ 1936 г. се намирили въ строежъ следнитъ корабни машини:

Държава	Парни машини		Мотори	Всичко
	Цилиндрични	Турбини		
Англия	109	10	89	208
Германия	67	26	78	71
Япония	23	6	40	69
Швеция	3	—	43	46
Холандия	2	1	32	35
Дания	8	4	20	32
Франция	4	5	8	17
Италия	1	—	12	13
Швейцар.	—	1	6	7
Норвегия	15	—	10	25
Америка	—	5	7	12
Испания	1	2	1	4
Данцигъ	—	—	1	1
Белгия	2	—	2	4
Всичко..	235	60	349	644

МОРСКА ЛИТЕРАТУРА



С. Стефановъ.

БРЪГЪ

Морето ни люлей. Дълбоко
искри зелената вода.

Въ небето модро и високо
шумятъ на птиците крила.

И тъй въ душитѣ ни е свежо,
като въ предутринна мъгла.

А пжтатъ е просторъ безбръженъ
следъ вѣтка бликнала вълна.

Сами на раковина бѣла,
на дървеня чѣлъ сами -
отъ много щастие пияки,
въ измамно щастие летимъ.

Вълнитѣ приказка ни шепнатъ,
и носятъ ни къмъ слънчевъ бръгъ.
Въ душитѣ ни неземно тръпне
и пѣе любовта ни пакъ...

СЪЗЕРЦАНИЕ.

Корабътъ спокойно раздипляше съ
острия си вертикаленъ носъ свѣтло-
синята вода на необятната морска
ширъ по която се образуваха ярко
бѣли, пенести вълни, а задъ кърма-
та му по огледалната повърхностъ на
задрямалото море оставаше дълбока
бѣла брезда, която постепенно се
губеше и показваше изминатия пжтъ.

Далечъ къмъ сушата се очертава-
ха красиви заливи, високи скалисти
морски бръгове, усѣени съ хубави
вили и грамадни почивни домове за
лѣтовници, сливаха се съ кичеститѣ
дървета на градинитѣ, а предъ тѣхъ
се разлигаше лазурното синьо, тихо
море, сияющо отъ слънце и небесна
синева.

Чистъ морски въздухъ тихо полъх-
ваше съ своята чудна свежестъ, той
имаше вкуса на младостъ и на ра-
достното пукване на жизнерадостна-
та пролѣтъ. Слънцето се вдълбоча-
ваше въ кристалната морска вода,
която жадно поглъщаше лжчитѣ му.
То разлигаше върху небето и пере-
ститѣ мрежени облачета на хоризон-
та не съ пурпуренъ блѣсъкъ, а съ
гореща металическа зеленина, която
засиляваше още по-вече прохладата,
свежестта и девствеността на за-
почващата вечеръ.

Лекокрили чайки хвърляха бѣлитѣ
кржгове на свойтѣ полети по непо-
движната водна просторностъ; една
платноходка се завръщаше и се
обагреше въ черно предъ полупото-
пения дискъ на заходящото слънце.

Въ мигъ следъ това, слънчевитѣ
лжчи загаснаха и стана по-тъмно и
много тихо. Разтяганиятъ, винаги ед-
накъвъ плискъ на вълнитѣ, като че

ли бѣ частъ отъ самата тишина, спус-
нала се надъ чаровното море.

Той преживѣ далечъ отъ шума на
сушата, въ божествения залѣзъ,
всрѣдъ необятния просторъ мигове
на дълбоко съзерцание; после седна
на горната палуба съ чувство на
обилно и дълбоко блаженство; оста-
ви здрача да се спустне надъ него и
му напомни за неизбежния развой и
пжтъ на живота, въ който оприличи
слънчевия изгрѣвъ, порпурнитѣ му
палещи лжчи, подхранващи вселен-
ната, чудно красивия залѣзъ следъ
приятния день, потъване и изгубване-
то му въ вечерния покой.

Той свали шапката си, вдигна ви-
сокото си, умно чело къмъ посоката
на морския вѣтрецъ, който го мил-
ваше и галеше съ лъха на морето
загледавъ въ огненитѣ проблѣсъци
по небосклона и прохладната вечеръ.

Изтокъ силно потъмнѣ и въ мрака,
изъ тъмно-синьото море засияха зла-
тиститѣ лжчи на изгрѣващата луна.
Засмѣна и срамежлива, тя постепен-
но изплава и се издигна високо на яс-
ния небосклонъ, като очерта среб-
ристия пжтъ на щастieto — блестя-
щата ивица, която се слива съ края,
тамъ, гдѣто морето и небето се це-
луватъ.

Млѣчниятъ пжтъ изглеждаше като
блещукащо було увиснало ниско
надъ морето. Вѣтка вълна очертава-
ше свѣтла линия въ нощта. Вълни-
тѣ леко се догонваха и пѣеха съ
своя тайнствено приятенъ, омайващъ
гласъ. По нѣкога отъ небето падаха

звезди, подобно на свѣтящи кичури
и съ космическа разточителностъ очер-
таваха огнени пжтища. Той си спомни
че съществува една звезда, която
бди надъ него тамъ, отъ високо, оза-
рява жизнения му пжтъ и той силно
вѣрва, че неговата звезда скоро нѣ-
ма да политне къмъ морето...



Следъ здравъ и спокоенъ сънъ,
моряка се пробуди и впери погледъ
въ далечината. Всичко излъчваше
чиста утринна свежестъ. Въ пурпур-
но-червена обагра, слънцето изгрѣ
на изтокъ и отдѣли блестящиятъ си
дискъ отъ синьото, покрито съ бѣли
гребени на разпукващитѣ се вълни
море, което изглеждаше по-простор-
но отъ снощи.

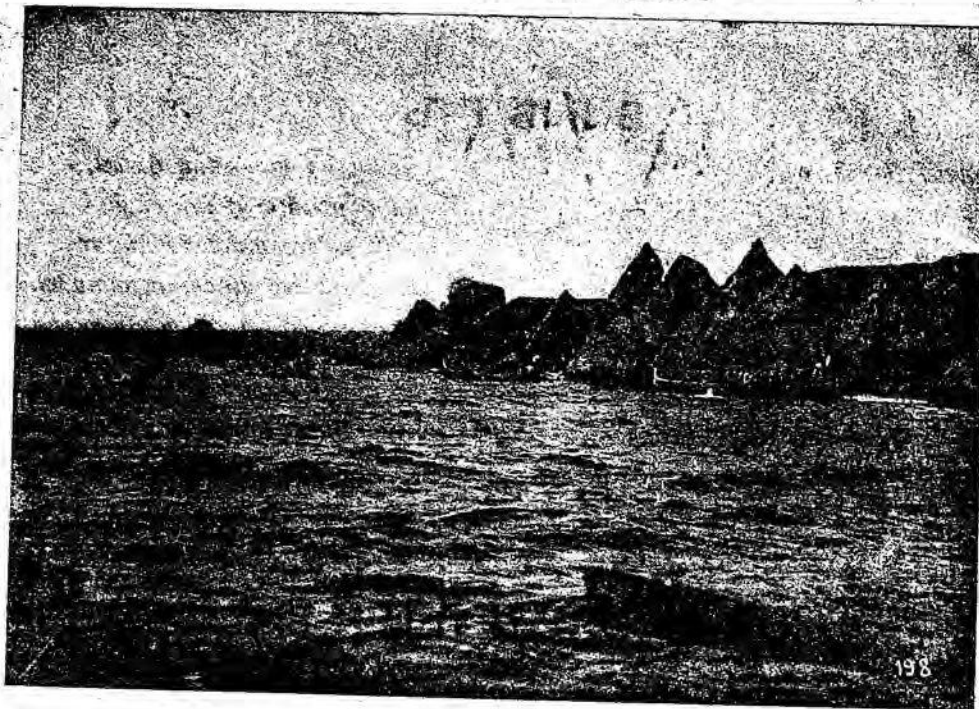
Красивъ тристожеренъ учебенъ
вѣтроходъ, опъналъ грамаднитѣ си ка-
то крилата на гигантска птица бѣли
платна, се носеше съ вѣтъра къмъ
слънцето. Много далечъ въ морето,
чийто неженъ синьо-зеленъ цвѣтъ се
порѣбваше свѣтлосребристъ, започ-
ваше хоризонта.

Съ яснитѣ си очи, впилъ погледъ
въ небесния и морски простори, той
поглъщаше облика на свежето мо-
ре, чиято снага обилно се кълеше
въ сутрешнитѣ гальовни слънчеви
лжчи.

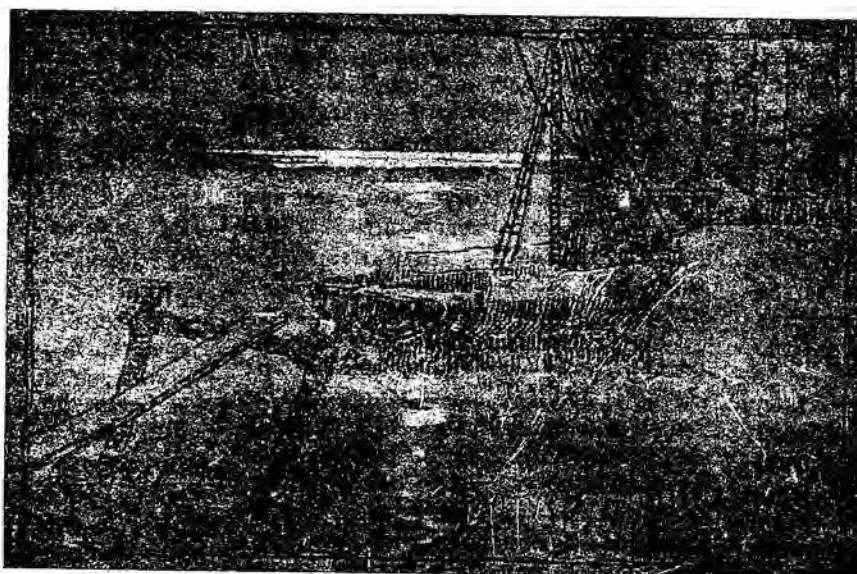
А остриятъ вертикаленъ носъ на
кораба раздипляше лазурната синя
морска ширъ, бѣли пѣнести вълни го
обливаха, галеха стоманената му грѣдъ
и той самоувѣрено напредваше въ
вѣчния си пжтъ, по необятното море...

ВЕСТНИКЪТЪ Е БЕЗПЛАТЕНЪ

В. Кутевски.



Каменните крайбрежни пирамиди при гр. Ахтополъ



Затишче.

Картина отъ А. Мутафовъ.