



МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

Дружеството за морска просвета и осигуряване

Оркестри редакционен комитетъ.

ДЪРЖАВАТА СЪ ДАРИЯ
ИМА ЕДИНЪ МОРЕСЪ
ДЪРЖАВА СЪ ДАРИЯ
ИМА ЕДИНЪ МОРЕСЪ

Година I.

Варна, 16 Мартъ 1935 год.

Брой 12.

Мжкитъ на нашето корабоплаване.

Преди месецъ и половина тукъ на сжщото това мѣсто изказахме радостта си, че за нашето корабоплаване настѣпва нова ера и България навлиза въ естественитъ си права да стѣпи по здраво на морето. Изглежда, обаче, че сме твърде прибързали, защото днесъ вече се узнава, че купуването на нови параходи за нашето Параходно Дружество е отложено за неопредѣлено време. Появили сж се нѣкакви спжнки, които се формулирани изобщо, като финансови затруднения на държавата.

Мотивъ много неоснователенъ, който показва нашето пълно несхващане голѣмото значение на националното корабоплаване въ развоя на стопанския ни животъ.

Има нѣщо фатално въ историята на нашето мореплаване, което ни преследва отъ вѣковетъ. Всѣки единъ по сериозенъ опитъ отъ наша страна, да навлѣземъ по решително въ морето за да го използваме въ по широки предѣли, среща невидими препятствия, които ако не съвсемъ осуetyаватъ начинанието, въ всѣки случай, редовно го спжватъ или осакатяватъ. Това е едно отъ срѣдствата да се прѣчи на нашия възходъ къмъ овладѣване морето. Ако това иде отъ българска страна, показва

колко ние сме далеко отъ едно правилно схващане нуждата отъ собствено национално корабоплаване, като факторъ въ народното ни стопанство. Ако ли пъкъ външни, независящи отъ насъ, причини ни налагатъ тия ограничения, още по ясно трѣбва да разберемъ, че мотивитъ за този натискъ се дължатъ на нежеланието на заинтересованитъ да си създадатъ новъ конкурентъ въ използване международнитъ презморски съобщения. Да си правимъ илюзии, че това може да бжде отъ добрежелателство, значи да си затваряме очитъ предъ действителността и да не искаме да виждаме нѣщата тъй, както сж.

За да бждемъ по ясни и за да не остава съмнение за истинността на нашитъ съображения, достатъчно е да направимъ една малка смѣтка. Нашата презморска търговия е изразена въ общи числа съ около 400,000 тона отъ които 80,000 т. сж пренасяни съ наши кораби, главно по Александрийска линия, а 320,000 т. се изнасятъ отъ чужди кораби.

Появяването на български кораби, които ще застѣпятъ износно-вносния транспортъ къмъ западната частъ на Срѣдиземно море и задъ Гибралтаръ, веднага ще даде отраже-

ние върху навлото. Опитътъ на миналото съ износа на яйца показва, че благодарение на готовността на нашитъ параходи да поематъ превоза до Испания, навлото падна съ 3 шилинга на тонъ. Да вземамъ това за основа и да смѣтнемъ, че подъ влияние на нашитъ параходи навлата ще спаднатъ съ 3 шилинга. При предположение, че има 320,000 т. за транспортъ, ще се реализира една икономия за нашето стопанство около 1,000,000 шилинга или около 20,000,000 лв., само отъ спадане навлото. Освенъ това нашитъ параходи ще поематъ частъ отъ трафика по новитъ линии. Да допуснемъ, че това ще е само 20% или 64,000 т. отъ общото количество. Ако вземемъ срѣдно 10 шилинга за тонъ навло, върху 64,000 т. ще имаме една сума отъ около 640,000 шилинга или въ български пари 13,000,000 лв. Това значи, че 33,000,000 лева ще изчезнатъ отъ приходнитъ перя на чуждитъ параходни дружества, а ще минатъ, като приходъ на българското стопанство, при изключително благоприятни условия, че ще бждатъ внасяни въ чужда валута или най-малко износътъ на тая валута ще бжде спасенъ за Б. Н. Б.

Вѣрвамъ, че „добрежелате-

литъ" ни иматъ възражение и на тоя въпросъ: нашитъ па-
раходи ще струватъ пари за
купуване и разходи за подър-
жане. Непремънно, така е! Бъл.
Пар. Д-во печалби отъ тия па-
раходи не ще има, но разнос-
китъ по издържането ще ги
покрива и при това най-мал-
ко 50% отъ тия разходи ще
останатъ въ страната, като за-

плати, продоволствие и др.

Отъ даденитъ кратки стати-
стически данни ясно става, за-
що ние мжно можемъ да из-
лъземъ на морскитъ пжтища
и вскога отъ вънъ ще ни се
прѣчи. Но най-лошото е, че въ
насъ съзнанието за собствено
корабоплаване е твърде замъг-
лено и отъ невежество или
незаинтересованостъ сами се

туряме въ услуга на тия, кои-
то мислятъ за нашето добро
до толкова, до колкото мо-
гатъ да ни използватъ за об-
лагитъ, които можемъ да имъ
дадемъ.

Ще прозратъ ли нашитъ
стопански деятели и финан-
систи истината!

Ф Р О Н ТЪ НА М О Р Е .

Отъ двата вида фронта — **сухозе-
менъ и морски**, каквито единъ въ-
орженъ народъ може да притежава
въ време на война, морскиятъ фронтъ
изпъква съ своя изключителенъ ха-
рактеръ, който при известни поло-
жения на воюващия, може да добие
изключително, жизнено значение
значение на смъртъ или животъ.

Докаго сухоземниятъ фронтъ трѣбва
да се държи чисто и просто затво-
ренъ, морскиятъ представлява
едновременно съ цѣлата дължина на
брѣга, единствения достъпъ съ цѣ-
лия външенъ свѣтъ, — едно приста-
нище, което презъ цѣлия периодъ на
войната, трѣбва да бѣде открито за
приятелитъ на воюващия, за непри-
ятелитъ затворено и недостъпно за
противника. Ето една двойственостъ
въ опредѣлянето на тия фронтъ,
около която трѣбва да се комбиниратъ
силитъ за действието на единъ
въорженъ народъ на море.

По силата на западно-европйски-
тъ авторитетъ и по силата на автори-
тетата на лейтенантъ Стоинскъ, пре-
тираещъ аналогиченъ въпросъ въ не-
давнешния брой на Нѣмтско мор-
ско списание Marine Rundschau, ние
можемъ да направимъ единъ спра-
ведливъ изборъ, средъ историчес-
кото ни национално движение, въ
полза на заявлението, че най-общиятъ
и сигуренъ начинъ за защитата на
брѣга презъ всички времена, е единъ
добър, сигуренъ, бозенъ флотъ.
Не е достатъчно само да се издиг-
натъ и пострѣтъ по брѣга брѣгови
укрепления и минни заграждения,
нуждно е същевременно и дейст-
вието на единъ флотъ за открито
море.

Вѣрно, историята ни показва, че
десантниѣ операции не сж винаги
успѣшни, особено тогава, когато про-
тивникътъ е крайно енергиченъ. Пре-
сенъ примѣръ е Дарданелската опе-
рация на Силлешението — 1914 г. Но
тукъ не бия да се забравя топогра-
фо-хидрографния елементъ на брѣга,
неговата конфигурация, стрѣмнина и
достъпъ отъ море. Така напримѣръ,
Алпийския брѣгъ на Екрана, кж-
дето морето е винаги неспокойно, съ
стрѣменъ брѣгъ, самъ се пази, както
се изразяватъ французитъ.

Основната целъ на цѣлата морска
стратегия презъ всички времена е
била господството надъ морскитъ
пжтища и защитаването имъ
отъ противника. Този стремежъ оп-
равдава Гибралтаръ, Суецъ, Малта
и др. за Англия. Същото положение
е за Югославия въ Адриатика и Ца-
риградъ за всички държави изъ Чер-
номорския басейнъ. Подобно господ-
ство се подразбира преди всичко въ
охрана на воднитъ транспорти до
влизането имъ въ безопасни приста-
нища и поставяне ржка на против-
никовитъ такива.

За една страна, малко благодетел-
с вувана отъ природни богатства, ко-
ято икономически зависи отъ външния
свѣтъ, морскиятъ фронтъ е фронтъ
на животъ и смъртъ.

Когато желаемъ да поддържаме
нашата търговия, трѣбва да знаемъ,
къде е опасността и какъ можемъ
да доведемъ до парализъ против-
никовия трафикъ. Въ време на война
морската стратегия (Theories Stra-
teques — Costeis) се появява въ два
начина презъ далечъ (Elleus cimet)
или чрезъ близкъ (Elleus ferme) бло-
кади, т. е. подмамняйки силитъ на
противника въ откритото море, да се
унищожатъ или да се затво-
рятъ сжщитъ въ базитъ имъ. И въ
дваа случая търговията и транспо-
рта сж осигурени.

И въ последнитъ случаи брѣгътъ
има своето решающе значение. При-
гежаването на единъ малкъ по дъл-
жина брѣгъ съ пристанища, земащи
ограничени пространства, съ добри
географски разни, улесняватъ една
блокада. Това бѣше положението на
Германия презъ последната война,
кжгато всичкитъ ѣ морски операции
и походи започваха отъ даното на
единъ и сжщъ заливъ — точка на съ-
срѣдоточение на английския флотъ.
Напротивъ, единъ сравнително дълъ
брѣгъ, изобилстваващъ съ при-
станища, позволява лесния проривъ
на една блокада, а особено, когато
корабигъ, които се отдалечаватъ или
приближаватъ до брѣга, минаватъ
далечъ отъ упорнитъ точки на про-
тивниковия флотъ. Това е положе-
нието на Франция съ своятъ европей-
ски и африкански брѣгове. Презъ

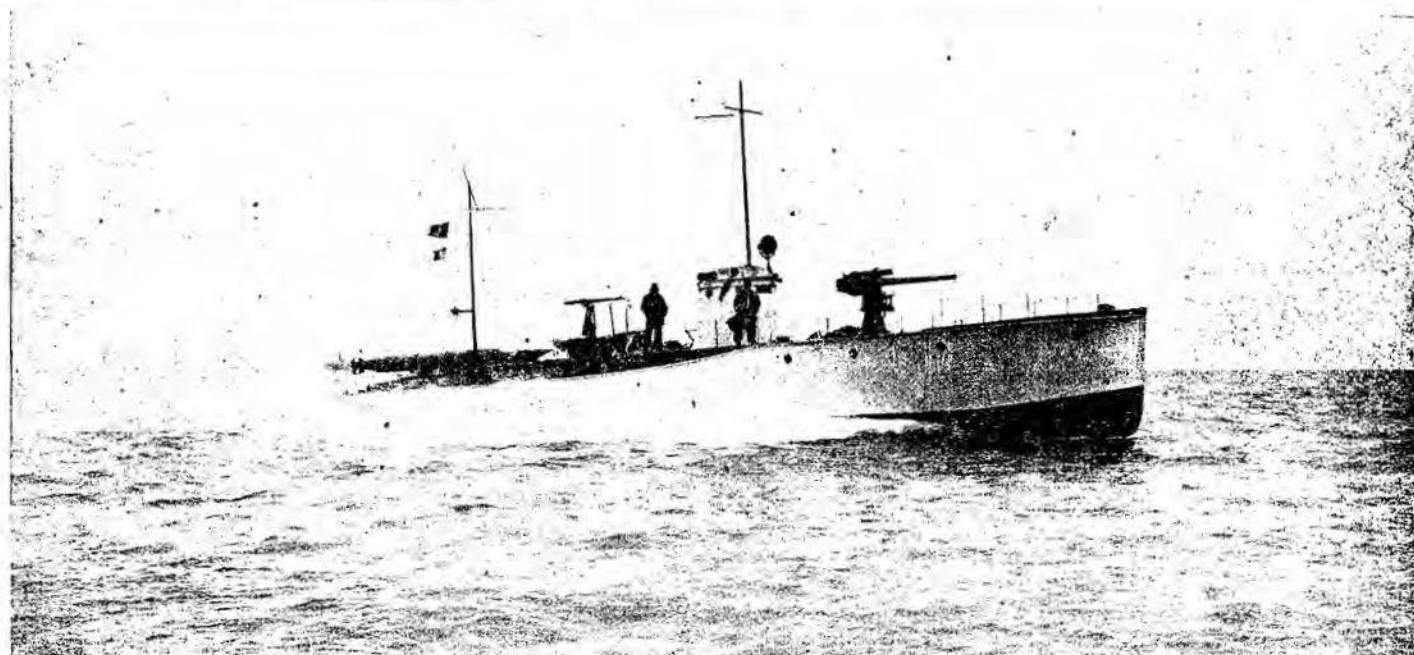
време на последната война, само за
единъ месецъ, американцитъ можаха
да стоваратъ повече отъ милионъ
войска, независимо отъ заплашва-
нията на германския подводенъ флотъ.

Положението на една континен-
тална страна може да се различава
отъ това на една чисто островна
по това, че вносътъ на припа-
си може да стане презъ сухозе-
менитъ граници. Това е и единъ отъ
аргументитъ на насъ българитъ за
подчертано ни 50 годишно прене-
брѣжение на Дунава и морето. Вѣр-
но, една континентална държавка мо-
же да бѣде снабдявана било отъ
своитъ съюзници, било отъ неутра-
лиитъ ней държави, но когато тѣ сж
сжщо затворени, или държавата е
обкржжена отъ противници. (1913 г.),
случае се, че воюващиятъ не може да
получи, освенъ единъ страниченъ
минимумъ, далечъ недостатъченъ за
продължение на войната.

Търпицъ характеризира полжени-
ето на Германия презъ последната
война съ следнитъ думи: „Въ центъра
на Европа, съ едно малко благо-
приятно полжение относно морето,
съ малко естествени сръдства, безъ
протекция отъ естествени граници,
обезпокоявана отъ вѣкове отъ на-
роди, готови, както днесъ, да се на-
хвърлятъ отъ горе ѣ, това е Гер-
мания.“

Въ сжщото положение попадна
България, като нейна съюзница, Бла-
голарение на голѣмата блокада, ние
усѣтихме едновременно съ герман-
цитъ глада.

Ние рѣдко сме съзнавали значе-
нието на голѣния фронтъ. Това се е
дължало на нашитъ народни стре-
межи, ксито, ако не сега, то въ да-
лечното минало, не сж били съобра-
зени съ важността и значението на
морето. Ние и днесъ се задоволява-
ме да пишемъ въ учебницитъ си по
история, че Симеонъ трѣбвало да се
върне отъ Цариградъ, понеже прев-
земането му трѣбвало да стане по
море. По-вѣрно би било да се пише:
понеже нѣмалъ флотъ, дума-иро-
ния на вѣковния ни неуспѣхъ на
полуострова.



Италиански торпеден катеръ

Водоизместване 30 т. 2 — торпеда, едно противохарчилно оръдие. 40 възела скорост

ИЗПОЛЗВАНЕ ТОРПЕДНИТЪ КАТЕРИ НОЩЕМЪ.

Основната особеност на нощната обстановка е малката видимост в течение на определено време, подаващо се на точни разчоти.

Нощната обстановка е характерна съ това, че вследствие малкитъ размъри на катера, наблюдателят е разположенъ близко до повърхността на водата, открива голъмия корабъ по-рано, а също така, намиращъ се вънъ отъ неговата видимост, може да наблюдава, да донася за него и да взема необходимата за атака позиция.

При тази далечина на видимост, може да се случи така, щото огъня на торпедния катеръ да укаже нуждното въздействие на личния съставъ, намиращъ се на незащитения мостикъ, при торпеднитъ апарати, оръдията и други такива открити установки на торпедоносцитъ. Освенъ това, ако торпедниятъ катеръ и голъмиятъ корабъ се откриятъ единъ другъ едновременно, катерътъ, благодарение на добрата маневреност, може да изпълни маневрата значително по бързо.

Боятъ въ нощната обстановка е възможенъ или когато командването е преднамърено го иска, или при случайна среща съ противника. Въ първия случай задачата на торпедния катеръ може да бжде, да търси противника, да го открие и узнае за състава му, да подведе къмъ него своитъ сили, предназначени да произведатъ торпеденъ ударъ или пъкъ самъ да извърши торпедна атака, съ което цели унищожаване на кораби, или разстройване бойния редъ на непрятелскитъ сили. Въ втория случай се атакува съ съща-

та целъ за нанасяне торпеденъ ударъ или демонстративни действия, съ които да се отвлече вниманието на противника или да се разстрои неговото маневриране и най-последно поставяне димови завеси за обезпечаване оттеглянето на своитъ сили, ако е решено излизането имъ отъ боя.

Търсене противника отъ торпеднитъ катери. Известната продължителност на нощта позволява да се разчетатъ количеството на смънитъ на действующитъ катери, да се опредѣли предполагаемия районъ за операции и отъ рано да се пригответи базиране близко до него.

Нощното търсене на противника съ торпедни катери е възможно, когато районътъ на операцията е известенъ и отдалечението му отъ мѣстото, гдето се базиратъ катеритъ, не превишава радиуса на действието имъ. При това трѣбва да се помни, че търсенето въ море е твърде трудно, наличието следователно на ориентировачни знаци значително ще го облекчатъ. Търсенето е осъществимо, когато състоянието на морето съответствува на мореходнитъ качества на торпеднитъ катери, когато тѣ сж въоръжени съ достатъчно надеждни средства за свързка и личниятъ съставъ е специално подготвенъ за изпълнение на задачата.

Въ организацията на търсенето, трѣбва да се има предъ видъ, количеството на назначенитъ торпедни катери, раздѣлянето имъ на групи, границитъ на района на търсенето, разпредѣление района на участъци за опредѣленитъ групи, действие на

катеритъ при откриване на противника, схема за свързкитъ, сигнали, рандеву, а също и въпроситъ, решението на които се представя на инициативата на командиритъ на катеритъ и на командиритъ на тѣхнитъ съединения.

Най-удобно за торпеднитъ катери трѣбва да се смѣта разбиването района за търсене на редъ участъци съ отдѣляне звена по 2—3 катера за участъкъ, тъй като увеличаване количеството на съвмѣстно действие на катеритъ въ всѣки участъкъ би затруднило управлението имъ.

При нощно търсене, срещата съ противника ще бжде внезапна и не е изключена възможността да стане при условия, изгодни за атака, обаче основната задача при търсене на противника се явява откриването му и донасяне за него на своитъ сили, вследствие на това, торпеднитъ катери, открили противника, трѣбва да се възползватъ отъ своето преимущество въ видимостъ и маневреностъ за узнаване на неговия съставъ и посоката на движението му и незабавно възможностъ да бждатъ открити отъ противника, да го следатъ и презъ всичкото време да известяватъ своитъ сили за неговитъ действия. Движението на торпеднитъ катери, открили противника, е изгодно винаги въ тази му страна, която позволява да се отиде въ началото на строя му и да се узнае походния му редъ, което също така намалява въроятността за отбѣгване и дава възможностъ да се заеме изходна за атака позиция.

Останалите катери, които търсят въ други райони сж длъжни, въ зависимост от обстановката, или да маневрират за сближение съ открития противникъ, за нанасяне на торпеден ударъ, или да продължават да търсят въ своя районъ; на тия катери трѣбва да се даде отъ рано съвършено ясно указание. При атака на противника действията на катерите, търсящи до тогава въ други райони, се определятъ отъ следующата примѣрна схема:

а) Маневриране съ разчотъ на сближение съ противника и отиване къмъ челните му сили; заемане изгодно за атака положение, пожитно определяне съ възможна точностъ движението му; б) атакуване противника; в) следъ свой торпеден ударъ да указва обекта на другите кораби и катери, осѣтлявай и целта съ прожектори и хвърляйки свѣтещи плавци, съ което най-правилно се указва пътя на противника. За изпълнение на тази задача, катерите сж длъжни, неоткъсвайки се, да следятъ за противника отъ страни на неговото движение.

Изпълнили задачата да подведатъ корабите, предназначени за торпеден или артилерийски ударъ и удостоверявайки се, че тѣ сж дошли въ съприкосновение съ противника, торпедните катери действатъ по-нататкъ, съгласно съ по-рано дадените за тоя случай указания.

Отъ изложеното може да се направятъ следните изводи:

За изпълнение задачата — търсене противника нощемъ, торпедните катери иматъ твърде голѣмо преимущество предъ голѣмите кораби, както по отношение видимостта, така и по отношение на маневрирането.

На торпедните катери, които търсятъ противника, трѣбва да се указватъ районите на търсенето и точното имъ разграничение.

Действията на торпедните катери, при търсене, трѣбва да бждатъ точно определени отъ командването и щателно разучени отъ личния съставъ на катерите.

Изхождайки отъ задачата и конкретната обстановка, необходимъ е точенъ разчотъ на състава на съвмѣстно маневриращите катери, тѣхните смѣни и продължителността на търсенето.

Нанасане на торпедния ударъ.

Разполагането на торпедните катери относително своите голѣми кораби, ще е въ зависимост отъ решението дали боятъ да се приеме или да се отклони той. Сжщо така се взема подъ внимание сложилата се обстановка. При тоя случай ще трѣбва да се пресметнатъ възможностите за оттеглянето на катерите и съткновението имъ съ свои кораби, разбирайки подъ това не само сблъскване, но и нанасане ударъ отъ оръжие.

Действията на торпедните катери, трѣбва да бждатъ обезпечени, както отъ случайни атаки отъ своите голѣми кораби, така и отъ сблъскване между отделни групи катери, което би могло да стане, освенъ отъ авария и отъ закъснение при нанасяне на торпеден ударъ и отъ загубване атакующия противникъ.

Малката видимостъ при нощната обстановка е характерна още съ възможността да бжде въ разстреляна отъ своите затора, въпрѣки многото тренировки за нощни действия, при организиране съвмѣстно маневриращи съединения, особено внимание трѣбва да се обърне върху управлението на съединението на катерите и неложното имъ маневриране. По-добре е да се раздѣлятъ катерите на нѣколко отделни маневриращи групи, отколкото да се заставятъ да маневриратъ всички заедно, небидейки напълно увѣрени въ това, че тѣ не ще бждатъ разстреляни.

За да се обезпечатъ отъ сблъскване съ своите голѣми кораби на торпедните катери, нанасящи торпеден ударъ на противника, трѣбва да имъ се разграничатъ действията по време; торпедните катери, имащи преимущество въ скоростъ предъ голѣмите кораби, би следвало да атакуютъ първи, оставяйки разстроения

и обезсиленъ противникъ на голѣмите кораби. Като ориентировка за противника на атакующите могатъ да бждатъ донесенията на катерите, които извършватъ търсенето, а сжщо и звукътъ на изстрелите при стрелба отъ противника.

Торпедниятъ ударъ се нанася на противника отъ най-кратка дистанция, следъ залпа, задължението на атакующите катери е да указватъ целта съ свѣтлини сигнали или по радиото на последующите атакующи сили.

При масово използване на катерите за нанасане на торпедни удари нощемъ, катерите следва да се насочватъ къмъ противника на ешалони, презъ определенъ промеждутъкъ отъ време.

При връщането си катерите, използвали торпедното си оръжие, трѣбва така да се насочватъ, че да не прѣчатъ на отиващите къмъ противника други катери или кораби.

При нанасане ударъ на противника съ целъ да се обезпечи оттеглянето на своите кораби, торпедните катери могатъ да изпълнятъ задачата, като задържатъ противника съ редъ последователни фактически и демонстративни атаки, широко прилагайки димовите завеси.

Отъ казаното следва:

При нощната атака на противника отъ торпедните катери, тѣ се намиратъ въ много изгодно положение въ сравнение съ голѣмите кораби и могатъ да иматъ голѣми успѣхи.

За успѣшно изпълнение на нощната атака, отъ торпедните катери се изисква добра организация и за пълното ѝ обезпечаване необходимо е точно указание на целта, а времето и районътъ на атаката, трѣбва да бждатъ така определени, че торпедните катери да не могатъ да срещнатъ своите голѣми кораби.

Недѣлчевъ.

България за да запази живота си, трѣбва да запази морето си, а за това ѝ трѣбва флотъ.

СПОСОБИ ЗА ИЗПОЛЗВАНЕ НА МИНАТА ВЪНЪ ОТЪ СВОИТЕ ВОДИ. (по опита отъ войната 1914—1918 г.)

Флотите, които взѣха участие въ Свѣтовната война 1915—1918 год., освенъ въ своите води, поставяха минни заграждения въ неприятелските и неутралните такива, по следните три способа:

- 1) отделни минни или минни гнѣзда.
- 2) минни въ отделни, сравнително дълги линии (0.5—1 миль).
- 3) заграждане съ голѣма гъстота въ видъ на минни полета, въ

границите на определени, гонѣмога ограничени, водни райони.

Първия способъ на разполагане минните заграждения приложиха германците въ 1915 год. използвайки за тази целъ подводни заградители. Тѣзи заградители поставиха само по крайбрежието на Англия и Франция повече отъ 1,000 минни гнѣзда, съ около 30,000 минни т. е. $\frac{2}{3}$ отъ общото число на мините,

изразходвани отъ германския флотъ презъ цѣлата война. Две голѣми минни гнѣзда постави и германскиятъ спомагателенъ кръстосвачъ „Волфъ“ презъ време на 15 месечното си непрекъснато кръстосване въ Индийския океанъ.

Всички тѣзи заграждения бѣха предназначени главно противъ търговските кораби, макаръ че отъ тѣхъ загинаха и военни кораби.

Германците смятаха, че от всичките поставени от подводни заградители мини около 3-4% сж предизвикали взрив на неприятелски кораби. Показаният процент на сполучливо използваните мини следва да се счита твърде значителен, особено, ако се сравни с 2% за английските и 3% германските артилерийски попадения в неприятелските кораби в Ютландския бой.

Този голям процент на поражение от германските мини, се обяснява с това, че мините се поставяха в близост на заобикаляни от корабите носове и маяци и въобще там, гдето имаше голямо движение на кораби. В противен случай, при такова заграждане, неприятелските кораби имат голям шанс да преминат безнаказано през заградените райони.

Миночистачните работи на англичаните против германските заграждения, съставени от отделни мини или минни гнѣзда, се извършваха главно за обезпечаване на търговското им корабоплаване. За целта първата грижа на англичаните бѣше откриване на загражданията, след това намиране на безопасния обходен път и при нужда унищожаване на мините.

От горното се вижда, че разположението на мините в малки гнѣзда представлява за корабоплаването сжществена опасност.

Вторият начин на разполагане на мините в сравнително дълги линии се приложи от германците в първите години на войната, използвайки за целта подводни кораби, за заградители. Русите сжщо прилагаха този начин в Балтиско

и Черно морета. Опитите при този вид заграждане сж дали следните преимущества и недостатѣци:

Преди заграждането да бжде открито, шансът да се натъкне и взрѣе на него неприятелски кораб е голям. Обаче при систематично миночистане, този вид заграждане лесно се открива, но унищожението на такова заграждане изисква сравнително продължително миночистане.

Третият способ за поставяне на минните заграждения в вид на минни полета с голяма гжстота се използва от англичаните в Хелголандския залив, за блокадата на германския флот. Според един сведения, тук били поставени около 28,000 мини, а според други до 43,000 мини. Това съставлява даже при 28,000 мини 37% от общия боен разход на английските мини. Тѣзи минни заграждения били предназначени главно против подводниците. Голяма част от английските мини в Хелголандския залив (22,000 от 28,000) била поставена от торпедоносци. Останалите мини били поставени от 2 заградителя, приспособени от търговски кораби и незначителна част от един подводен заградител.

Поставянето на минните заграждения в Хелголандския залив било успѣшно. Нито германските стражеви кораби, нито специално намиращите се тѣрде често в морето флотилии изстребители сж можали да спрат английските заградители в време на поставяне на мините.

Заградителните операции на англичаните в Хелголандския залив се превърнали в борба срещу

германските миночистачи и прикритици им спомогателни кораби.

Имало е даже моменти, когато цѣлият състав от германските спомогателни сили е трѣбвало да се занимава изключително с провѣрка и чистене на проходите от неприятелски мини за да обезпечат свободното минаване на своите подводници. На английските мини около Хелголанд сж загинали до 100 германски кораба. Тѣзи заградителни операции, сж заставили германските подводници да излизат през Килския канал.

Така нареченото „велико заграждане в Северното море“, поставено от флотите на Америка и Англия между Шотландските острови и Норвегия, заемашо 250 мили в дължина и състояше се от 70,000 мини, се явява, като характерен примѣръ на заграждане в вид на минно поле с голяма гжстота, отдалечено от неприятелските бази, унищожението на което е било съпроводено с много трудни миночистачни работи.

В края на 1918 год. Съглашението бѣше замислило големи минни заграждения в районите на Адриатическо и Егейско морета с 57600 мини. Този план не се изпълни, понеже войната се прекрати.

Трѣбва да се предполага, че в бъдещата война ще се прилагат всички тѣзи три способа за поставяне на минни заграждения вън от своите води, в зависимост от условията на водните операции на различните театри.

Минковъ.

„БЛОКАДОПРОРИВАЧЪ А“.

(Помощ за немска Источна Африка).

— „Какво? Та това е „Кромбергъ“? Азъ мисля, че той е на док в Копенхагенъ“. Какъ може човекъ да се измами. — така си мислѣше стражевият офицеръ на датския параходъ, който плуваше къмъ югъ на 20.II.1915 г. край норвежките брегове. В сжщность той не грѣшѣше, само че този параходъ бѣше не „Кромбергъ“ а другъ, който твърде много приличаше на него. По рано, като английски параходъ се казваше „Рубенсъ“, а следъ като влѣзе в списъка на немския императорски флотъ биде нареченъ „Блокадопроривачъ А“.

Наскоро е излѣзалъ от Вилхелмсхафенъ, натоваренъ с муниции, оржиди, картечици, намотки, медикаменти, на кжко казано военни материали от въжакъвъ видъ. Цѣльта на пътуването и посоката сж известни само на команданта, оберлейтенантъ Християнзенъ.

Едно примѣрно пазене на тайната.

Даже екипажът на парахода, събранъ измежду най-добрите хора, вѣрваше на разпръснатия слухъ, че се касе за една помощна експедиция за „Карлсруе“, за когото в 1915 г. презъ февруари само непосредствено взелите участие знаеха, че бѣше потопенъ още на 4.XI.1919 г., и че останалите жнѣви се отново завърнаха в тѣхната родина и изпълняваха своята служба, а английските кръстосвачи в западно-индийските води още продължаваха да преследват неговата сѣнка.

Следъ като се презани с Бергенъ, параходътъ измѣни курса си за Исландия. Барометърътъ показваше усиление на вѣтъра. Вълненето бѣше голямо. Вълните заливаха цѣлата палуба. Корабътъ сж мжжа се движеше напредъ. На всичко това отгоре, старшият механикъ съобщава, че една цилиндрова набивка е избила и машината трѣбва да се спре за единъ часъ.

Безпомощно се люшкате корабътъ срѣдъ морето.

Въ машинното отделение рабо-

тятъ трескаво. Единъ мжчителенъ часъ, за преживяването на който командантътъ самъ казва: „Никога до сега дрънкането на машинния телеграфъ, който ми донесе съобщението, че машината е готова, не ми се е струвало толкова хубава музика, както тогава.“

За да не стои в тази опасна област повече, отъ колкото е необходимо, оберлейтенантъ Християнзенъ решава да не отива чакъ до Исландия, а да премине блокадната линия южно отъ о-въ „Фареръ“. Предположението му, че при настъпналото вълнение при силата на вѣтъра 11 бала, малките неприятелски военни кораби не биха могли да се държатъ на море, се оправда.

Опасната зона биде мината, безъ да се появи нито единъ английски корабъ.

Единъ щастливъ случай помага при това. Тѣкмо въ най-опасното време презъ ношъта отъ 24—1 часа сътжж на велика обхваща кораба въ гжст облакъ и го съпровожда така не

КЪМЪ РОДИНАТА.

Заклехме се предъ тебъ, свѣта родино,
Да пазимъ твойтъ китки бръгове,
За тебе съ честъ ще мреме, татковино,
Щомъ бойни зовъ къмъ бранъ ни призове.

Ний въраме въвъ наитъ ветерани
Безмислици: Дръзки, Храбри, Строги, Смѣли,
И въра ни въвъ тѣхъ не ще огасне,
Доръ сърдца сме въ тѣхенъ духъз акаля.

Бащи ни въ дързкъ, боѣръ духъ калени,
Чела си съ лаври увѣнчаха.
Отъ миналото славно вдъхновени;
Тѣмъ добра ще бждемъ ний отмъна.

Свидна майко, ний младитъ вѣтязи,
На клетва върни ще оганемъ,
И тебе врагъ заклетъ не ще нагази.
Щомъ клетвата си свѣто ще упазимъ.

Чокоевъ

ПОДГОТОВКАТА НА ЯПОНИЯ ЗА МОРСКАТА КОНФЕРЕНЦИЯ ВЪ 1935 ГОД.

Въ връзка съ предварителните работи по подготовката на морската конференция въ 1935 год., въ края на м. септемврий т. г. въ Токио сж се състояли съвѣщания на членоветъ на правителството и на тайни съветъ, на които сж се обсъждали въпроситъ, свързани съ морската политика на Япония. На тия заседания морскиятъ министъръ Осуми и министрътъ на външнитъ работи Хирота подчертали твърдото намѣрение на Япония да иска абсолютно равенство въ морскитъ си въоръжения съ Великобритани и С. Щати. На японския представителъ адмиралъ Ямато, участвуващъ въ предварителнитъ съвѣщание въ Лондонъ, били дадени следующитъ инструкции:

1. Япония смѣта за най цѣлесъобразно свикването на морската конференция да стане следъ м. априль 1935 г.

2. Япония подчертава необходимостта да се изостави системата, установена отъ Вашингтонския договоръ, споредъ която Англия и С. Щати иматъ флоти много по-силни отъ Япония и да се приеме принципътъ на еднакъвъ общъ тонажъ за всички държави.

3. Япония предлага пълно изоставяне или чувствително съкращение на линейнитъ кораби и хвърчилоносачитъ.

Последното японско искане цели да се затруднятъ действията на флотитъ на Англия и С. Щати, въ отдалеченитъ води на Тихоокеанския театръ, за да се обезпечи за Японския флотъ превъзходството въ китайскитъ води.

За да се изяснятъ още по точно намѣренията на Япония въ връзка съ бждещата морска конференция, даваме за примѣръ съдържанието на интервюто, което командващиятъ

японската ескадра Адмиралъ Суецусу е далъ при пристигането на ескадрата въ Дайренъ. Адмиралъ Суецусу подчерталъ връзката между Манджурския проблемъ и проблема за морскитъ въоръжения и предсказалъ сигурно проваляне на предстоящата морска конференция. Изглежда, че Япония си е поставила за основна задача постигането на това проваляне, за да има развързани ржие въ далечнориточнитъ въпроси.

Ст. Хранковъ

Владението на морето води къмъ владение на свѣта. Народъ който владѣе морето, владѣе

отъ свѣта.

вижданъ отъ никого до открития океанъ.

Когато корабътъ излиза на открито, командантътъ съобщава на екипажа задачата на блокадопроривача. „Ние трѣбва да минеме съ този товаръ отъ военни материали презъ носъ Добра Надежда и да стигнемъ въ нѣмска Източна Африка. Затворениятъ въ рѣката Руфиджи кръстосвачъ „Кьонигсбергъ“ се нуждае отъ муниции и въглища, а и отбраната така сжщо се нуждае отъ оръжие и муниции“.

Следъ успешното преминаване на блокадната линия, първата частъ на задачата бѣше изпълнена благополучно. Обслужата на парахода вече имаше време за да си отдѣхне отъ голѣмото напрежение. Отъ 5 дена, съ излизане отъ Вилхелмсхафенъ, никой не бѣше се събличалъ. Много малко бѣше времето за сънъ и почивка. Сега настѣпи успокоение и хората можеха да се поотпуснатъ.

Параходътъ взе курсъ презъ срѣдната на Атлантическия океанъ къмъ югъ. Бурята бѣше минала и време-

то отъ день на день ставаше по хубаво и по топло.

Сегизъ-тогизъ на хоризонта се мѣрхаха кораби, които параходътъ заобикаляше съ голѣма джга.

Нѣквагора курсътъ се измѣня малко.

Така минава цѣлия месецъ мартъ. Когато корабътъ достига до по-голѣми южни широти, настѣпва ново лошо и бурно време.

Дъждовни бури, студъ, вълнение придружаватъ кораба въ неговия пътъ къмъ целта. За да не породи съмнение, командантътъ обикаля носъ Добра Надежда по общия пътъ на параходитъ. Никой не подозира нищо. За да се избѣгне английския морски укрепенъ пунктъ, корабътъ прави една голѣма джга.

На 9. априль параходътъ е останалъ вече задъ себе си Мадагаскарския протокъ и се намира предъ о-въ Гомора. Още 200 мили само сж останали до южния жгълъ на нѣмската отбранителна зона. До сега е стигналъ едва до охраняваната отъ

неприятелскитъ военни кораби блокадна областъ.

Малко следъ полунощъ предъ парахода се появява на дѣсно отпредъ една грамадна сѣнка.

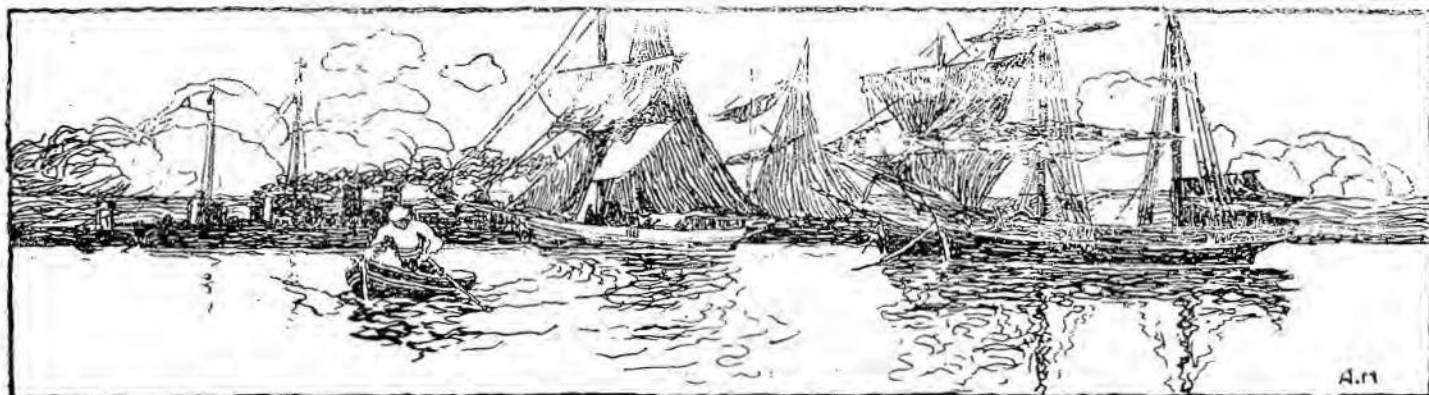
„Лѣво на борть!“

Сѣнката се очертава въ силуета на спомагателенъ 10,000 т. английски кръстосвачъ. Слава Богу, той не забелязва нищо. Изглежда, че на кръстосвача хората сж се отдали на сънъ и почивка. Иначе трѣбваше да видятъ „Рубенсъ“. Кръстосвачътъ се изгубва въ тъмнината.

Никакво радиосъобщение не алармира неприятелската охрана.

Отъ нѣколко дена „Рубенсъ“ е въ връзка по радиото съ „Кьонигсбергъ“. Последниятъ съобщава, че има намерение да се откопчи отъ делтата на р. Руфиджи и опредѣля среща въ открито море за да се спобие съ гориво.

Това значи, че за „Рубенсъ“, настѣпва нова работа: въглищата трѣбва да се извадятъ отъ въглищнитъ хамбари и да се натрупатъ отъ кждето по лесно ще се претовар-



Адмиралъ Графатъ.

ПОЕЗИЯТА НА ВЪТРИЛАТА.

Азъ не оплаквамъ вѣтроходната епоха, което би било да желая колата предъ бързата и удобна желѣзница и автомобилъ, но казвамъ само, че мореплаването отъ преди години предлагаше много по-голям морални задоволства, по-големи емоции, повече поезия.

Тогава всички офицери и моряци вземаха участие въ маневрирането и всѣки допринасяше за сигурността. Моряците се разпределяха по мачтите и палубата. Тѣзи по мачтите, ненавиждани отъ другите, бѣха аристокрацията на нисшия екипажъ, но тѣхната аристократичност бѣше придобита съ много плавания, голѣма пѣргавост, старание, хладнокръвие и голѣмъ куражъ. Между тѣхъ винаги имаше състезание, кой най-бързо и най-добре ще свърши работата. Между офицерите бѣше, като епидемия, да маневриратъ елегантно и точно, да преценяватъ условията на морето и силата на вѣтъра, да правятъ астрономически наблюдения и изчисления съ голѣма точ-

ност. Голѣмо бѣше задоволството и за командира, било когато въ критични моменти поемаше лично командването, било когато непогрѣшимо влизаше въ пристанище, акламираше отъ чуждите кораби.

Умътъ бѣше упражненъ да се съсредоточава при различаване на звездите, облаците, вѣтровете, вълните и теченията.

Днесъ не може повече да се изпита удоволствието, както когато се подаваше командата „отпусни вътрилата“ дадена отъ стражевия офицеръ, следъ много дни на лекатене, когато вѣтърътъ даваше да се насочи кораба въ желания курсъ.

Какъ може днесъ да се изпита емоция, за смѣло маневриране, въ което взиматъ участие всички, за да се избѣгне нѣкоя опасност?

Колко поезия имаше въ дългите и тихи зазорявания и колко въ приятните и заплашващи залѣзи.

Днесъ всичко това, изчезна. Моряците почти всички сж еднакви. Тѣхното желание е да станатъ машинисти и огняри. Освенъ кръм-

читъ, никой не мисли за корабоплаването. И самите офицери сж се отдали на други науки. Командирите рѣдко маневриратъ при влизане и излизане отъ пристанището. Трудността е победена съ усъвършенстването на техниката.

Днесъ винтътъ съ своите обръщения приравни всички и поезията на предизгрѣвите и залѣзите се отрови въ пушека.

Какъ мога да забравя нощите на пълнолуние въ тропиците, когато корабътъ порѣше вълните, срѣдъ клатене отъ лекия вѣтъръ, напоенъ съ миризмата на морските водорасли?

И азъ, въ тази самотност между морето и небето, омаенъ отъ красотата на природата, летѣхъ съ мисълта си, ту къмъ родната земя, ту къмъ родната къща и въ слабия шумъ на вѣтъра, преминаващъ между вътрилата и вжжетата, ми се струваше да чувамъ ехото на нейния гласъ, които ми пѣше за последенъ пътъ хармонична и меланхолична пѣсень. Славчевъ.

Командантътъ Християнзень решава да влѣзе въ ненаселените Алдоити острови, за да може тамъ на спокойствие да се извършатъ необходимите приготовления.

На 10. априлъ, при най-големи навигационни мъжнотии, той навлиза презъ единъ тѣсенъ каналъ въ една лагуна на най-южния о-въ. На брѣга се развива високо единъ английски флагъ.

За обща изненада на борта идва една туземна лодка съ единъ европеецъ. Той е назначенъ (европеецътъ) отъ една французка компания заедно съ 100 негри да лови и консервира костенурки.

На своите любопитни въпроси той получава, естествено, обстойни, макаръ и съвсемъ невѣрни отговори и се успокоява. На кораба съ всички сили се работи за струпване вжглицата на палубата.

Обаче, оказва се че избраното котвенно мѣсто е доста опасно. При най-малкото отиѣстване корабътъ е застрашенъ да бѣде блѣснатъ въ кораловъ рифъ. По тия съображе-

ния на 12. априлъ мѣстото бива напуснато.

Щастливъ случай, защото нѣколко часа следъ излизането на „Рубенсъ“, въ лагуната идва единъ английски спомагателенъ кръстосвачъ.

Прехвърлянето на вжглицата още не е свършено, когато привечеръ се получава известие отъ „Кьонигсбергъ“: Излизането отъ делтата на р. Руфиджи е невъзможно; и паракодътъ трѣбва да опита да влѣзе въ намиращето се въ нѣмско владение пристанище Танга.

Започва последния периодъ на напрежение.

Нощта и следниятъ день биватъ използвани въ боядисване на кораба, за да му се придаде другъ изгледъ.

Петнадесетъ морски мили предъ Танга се намира проходътъ Килулу, който води презъ коралови рифове. Минаването презъ тоя протокъ е много опасно и се използва изключително отъ малки кораби и при това само денемъ. Християнзень иска да мине отъ тукъ. — Единъ

твърде смѣлъ моряшки фокусъ.

14. априлъ 2 ч. следъ полунощъ. За да може да заеме едно удобно мѣсто паракодътъ пжтува непосредствено до ориентировачната свѣтлина на о-въ Томба.

Току що обръща отново къмъ африканския брѣгъ, отъ дѣсния бортъ се показва гъстъ облѣкъ димъ; На 500 м. се очертава сѣнката на английски спомагателенъ кръстосвачъ „Дуплексъ“.

Изглежда, че на английския кръстосвачъ спятъ хубавъ здравословенъ сънъ. Не е за вѣрване, но той действително не вижда „Рубенсъ“, който втори пътъ избѣгва отъ неприятеля.

При най-големо налѣгане на котела, съ пѣленъ ходъ какъвто машината може да развие, „Рубенсъ“ се отправя въ прохода на Килулу.

Всички напѣгнато гледатъ напредъ въ тъмнината.

Чува се плѣсканието на вълните о брѣга; на дѣсно бѣла ивица, отъ лѣво сжщо, а между тѣхъ черна ивица — прохода. 4 часа. Кораловите ри-

ТОРПЕДНОТО ОРЖИЕ НА ПОДВОДНИЦИТЪ

Торпеда.

Калибърът на торпедата. Събързото развитие на подводниците — увеличение на тонажа им и усложнение на задачите, които им се възлагат, а така също и прогресът на торпедната техника, сж наложили измѣнението на калибъра и тактическитѣ елементи на торпедата. Първоначаленъ калибъръ на торпедото е билъ 37.5 с. м., следъ това се налага 45 с. м., 53 с. м. и достига до 60 с. м.

Въ първия периодъ на голѣмата война преобладаващъ калибъръ е билъ 45 с. м., (37.5 с. м. торпеда отдавна сж изхвърлени отъ употребление) Въ настояще време се е установилъ, като нормаленъ калибъръ 53.3 с. м.; изключение прави само Франция, която има калибъръ 55 с. м. Тенденция за увеличаване калибъра на повечето отъ 55 с. м. е твърде слаба и за сега може да се гледа на това, като на опитъ. Всичкото внимание

е обърнато къмъ повишаване на тактическитѣ елементи на 53.3 с. м. торпедо.

Тактико-технически елементи на торпедата. Таблица № 1 показва зависимостта между отделнитѣ елементи на торпедото и калибъра. Приведанитѣ данни сж за торпеда съ далечина на изстрела 4,000 метра, двучилиндрова хоризонтална машина (италиански типъ) и за всички калибъри.

Тактико-технически елементи на торпедото. Таблица № 1.

Калибъръ на торпедото въ см.	Максимална скоростъ въ мили.	Въздухъ въ резервуара подъ налягане въ атмосфери.	Мощностъ на двиг. въ конски сили.	максималнъ зарядъ въ килограми.	Обща тежина въ килограми.	Обща дължина въ милиметри.
45	40	160	90	170	890	5800
50	41	175	180	210	1400	6500
53.3	45	175	300	200	1650	7200
55	46	185	320	300	1800	7200
60	50	200	350	350	2000	7100

Калибърътъ на торпедото 53.3 с. м., дава чувствително преуспеиство въ заряда и скоростта, но повишава общата тежестъ на торпедото. Повишението на калибъра на торпедото влѣче следъ себе си увеличението тонажа на подводника. Но въпреки това, калибъръ 53.3, с. м. съ сравнително повишени тактически елементи — скоростъ и зарядъ (табл. 1), се явява, като съвременно торпедо на подводниците.

Далекобойността на торпедото се измѣнява въ зависимостъ отъ тактиката на подводниците,

далекобойността на торпедната стрелба, калибъра на торпедото, развитието на торпедната техника и др. Трудността и сложността на торпедната атака наложили увеличението далекобойността на торпедото.

Отъ таблица № 2 се вижда, че въ настояще време далекобойността на торпедото на подводниците е достигнала 4,000 метра. Тази далекобойностъ на торпедата позволява на подводниците да произвеждатъ торпедна атака, когато се намиратъ на охранната линия на противника. Запазването на торпе-

дата, калибъръ 40 и 45 с. м. е за стрелба по транспорти; далекобойността имъ не трѣбва да бжде помалка отъ 2000 метра. Съвременнитѣ подводници иматъ два вида торпеда: голѣмъ калибъръ — за линейни кораби и кръстосвачи и малък — за торпедоносци и транспорти. Далекобойността на торпедото за различнитѣ калибъри е различна; за голѣмитѣ калибъри трѣбва голѣма далекобойностъ, за да се осигури стрелбата, а за малкитѣ калибъри — малка, тъй като тукъ разстоянието е малко.

фови сж преминати, оставатъ още 15 мили до „Танга“. Скоро трѣбва да се съмне. Въ тропика това става бързо. Следъ 15 минути пристанищниятъ входъ ще бжде отворенъ. Отъ преде пилотска лодка съ нѣмски флагъ, която посреща парахода. Изведнажъ сигналъ отъ наблюдателния постъ на мачтата: „Кръстосвачъ съ 3 тръби се задава“. Действително, вижда се отзадъ единъ англичанинъ, който следъ разсъмване се решилъ да се промъкне презъ рифоветъ за да догони „Рубенсъ“. Кръстосвачътъ засѣтква и първитѣ снаряди допитатъ.

Една кратка оценка показва, че преднината вече не е достатъчна за да се добере корабътъ до пристанището. Командантътъ взима бързо решение да насочи веднага кораба въ дѣсно презъ тѣсния входъ на заливъ Монза.

Нѣколко минути по късно единъ носъ закрива блокадопроривача отъ погледитѣ на англичанина.

Огнътъ се прекратява.

Съ пълна пара параходътъ отива

къмъ вътрешността на залива, където, въ случай, че трѣбва да потъне, да седне на пливковина.

Английскиятъ кръстосвачъ който се оказва че е „Huzinth“, следва движението и заобикаля носа. Едва успѣлъ да се закотви „Рубенсъ“ на определеното мѣсто и снарядитѣ отново заплицяватъ. Тѣ прехвъркатъ презъ носа.

Командантътъ Христанзенъ дава заповѣди да се потопи кораба и да се подпали палубата по определения по рано планъ.

При изпълнение на последното, първитѣ поражения покриватъ кораба.

Голѣми пушаци се дигатъ отъ горящата палуба и въ сжщото време корабътъ потъва. Целта е постигната. Англичанитѣ си обясняватъ пожара отъ попаденията и смѣтатъ, че съ тѣхната жертва е вече ликвидирани, затова насочватъ стрелбата къмъ сушата, където въ това време екипажътъ въ пълния си съставъ достига до брега.

Подъ градъ отъ шрапнели и гранати екипажътъ на парахода съ мж-

ка се добира до една височинка.

Командантътъ е раненъ отъ гранатно парче. Но ето че се показва една отбранителна линия — Аскорисъ, подъ командата на нѣмски подпоручикъ. Връзката съ отбранителната частъ е създадена.

Цѣлиятъ екипажъ, се събира заедно. Между хората има доста ранени.

Между другото английскиятъ кръстосвачъ навлиза въ залива Монза и праща въоръжени лодки до парахода. Нѣмцитѣ набързо установяватъ картенници и осуетяватъ това намѣрение.

Сигурни въ предположението си, че сж унищожили парахода, англичанитѣ обръщатъ къмъ морето и се изгубватъ.

Презъ течение на следнитѣ седмици, при малко вода и съ помощта на водолазитѣ отъ „Кьонигсбергъ“ товаритѣ отъ блокадопроривача „А“ се изваждатъ. Съ него нѣмската отбрана се снабдява съ ценна подкрепа, тъй необходима за да издържи до края на войната.

Превелъ: Коевъ:

Далекобойността на торпедото въ метри. Таблица № 2.

Калибъръ на торпедото въ см.	До 1913 г.	1913 г.	1914—18 г.	1919—1929 г.	1930—1932 г.
37.5	2,000	2,000	—	—	—
40	—	—	—	?	?
44	2,000	2,000	2,000	—	—
45	2,000	2,000—3,000	2,000—3,000	2,000—3,000	2,000—3,000
50	—	3,000	3,000	3,000	3,000
53.3	—	—	3,000—4,000	3,000—4,000	3,000—4,000
55	—	—	—	3,000—4,000	3,000—4,000

Скоростта на торпедото се намира въ тѣсна зависимостъ отъ далекобойността и зависи отъ мощността и типа на двигателя, калибъра на торпедото и отъ налягането, подъ което се намира въздуха въ резервуара.

При равни скорости (таб. 3 графа аз 1930—1932 год.) 53.3 см. торпедо има зарядъ 250 кгр., 55 см. — 310 кгр.

Съвременната техника на торпедостроенията, машиностроенията и металургията, даватъ възможностъ

щото 53.3 и 55 см. торпедата на дистанции 4000 метра да иматъ голѣми скорости (таблица № 3). Въ Италия изпитанията съ 53.3 см. торпедата съ хоризонтална машина дали скоростъ 50 мили.

Скоростъ на торпедото. Таблица № 3.

Калибъръ на торпедото въ см.	1913 г.		1914—1918 г.		1919—1929 г.		1930—1932 г.	
	Далекобойностъ въ метри.	Скоростъ мили въ часъ	Далекобойностъ въ метри.	Скоростъ мили въ часъ	Далекобойностъ въ метри.	Скоростъ мили въ часъ	Далекобойностъ въ метри.	Скоростъ мили въ часъ
40	—	—	—	—	—	—	—	—
45	2000	28	2000	42	2000	43	2000	44
45	—	—	3000	39	3000	40	3000	41
50	3000	36	3000	36	3000	?	3000	?
53.3	—	—	3000	44	3000	45	3000	46
53.3	—	—	4000	42	4000	43	4000	44
55	—	—	—	—	3000	46	3000	46
55	—	—	—	—	4000	44	4000	44

Заб. Данните въ всичките таблици сж за образци на торпедата, употребявани на подводниците. Най-голѣмата далекобойностъ за разнитѣ години е при максималната скоростъ на съответния типъ торпедо.

Зарядътъ за различнитѣ калибъри торпедата е показанъ въ таблица № 1. Отъ величината на заряда зависи радиуса на разрушителното действие. Направенитѣ изследвания въ различнитѣ държави, по подводнитѣ взривове сж показали, че увеличението на заряда е целесъобразно и полезно до известенъ предѣлъ. Най-голѣмъ зарядъ иматъ французскитѣ 55 см. торпедата — 320 кгр. За 53.3 см. този зарядъ е твърде голѣмъ; съвременнитѣ английски и италиански 53.3 см. торпедата иматъ зарядъ отъ 250—300 кгр.

Торпедата отъ различнитѣ калибъри сж указани въ таблица № 1. Увеличението на торпедата, а сжщо и торпеднитѣ апарати, е свързано съ увеличаване на тонажа на подводницитѣ, или съ намаление числото на торпедата и апаратитѣ. Ако ограничимъ тонажа (5—10 %) за смѣтка на мино-торпедното оржие, увеличаването на торпедата играе сжществена роля въ конструкцията на подводницитѣ.

Дължината на торпедата за различнитѣ калибъри е приведена въ таблица № 1. Тя играе голѣма роля при товаренето на торпедото въ подводника и при зареждането на тржбата. За максимална дължина на 53.3 см. торпедата приематъ 7500 мм. (италианската подводница „Балила“, е въоръжена съ торпедата, дъл-

ги 7500 мм.). Дължината на торпедото по-вече отъ 7500 мм. едва ли би могла да има приложение въ подводницитѣ.

Торпедата безъ следа. Въпросътъ за построяването на торпедата, които не оставатъ следа, когато сж въ движение, е билъ замисленъ още отъ времето на голѣмата война. Опити за построяването на такива торпедата били правени въ Германия и Япония. Следъ войната, особено въ последнитѣ години, този въпросъ усилено е занимавалъ Съединенитѣ Щати. Проектиранитѣ електрически торпедата не давали следъ себе си следа. Недостатъкътъ имъ, въ сравнение съ въздушнитѣ, е понижение на скоростта. Японскитѣ електроторпедата иматъ далекобойностъ 3000 метра при скоростъ 30 мили. Въвеждането, като въоръжение на подводницитѣ на торпедата безъ следа има голѣмо значение, както за успешната атака, така и за живота на подводницата. Атакуваниятъ корабъ нѣма да види следата отъ торпедото и не би могълъ да се отклони. Въ такъвъ случай, корабътъ не ще може да опредѣли, дали е подъ мнимно заграждение, или е атакуванъ отъ подводникъ, а това затруднява много преследването на подводника. Задачата за торпедата безъ следа сигурно въ близко бъдеще ще бжде разрешена.

Два калибъра торпедата. Въоръжението на подводницитѣ съ два калибъра торпедата, е отъ особено значение. Нѣма никаква смисълъ за малки обекти, да се изстреля едно голѣмо торпедо. За такива случаи французитѣ считатъ напълно достатъчни 40 см. торпедата, съ зарядъ 90 кгр. Другитѣ държави сж се спрѣли на 45 см. торпедата за сжщитѣ цѣли.

Запасътъ на торпедата въ кораба зависи отъ тонажа и задачата, за която е предназначенъ даденъ типъ подводникъ. Въ зависимостъ отъ задачата имаме и двойко решение: да имаме на подводника малко-калибърни тржби съ голѣмъ запасъ на торпедата, или обратното, голѣмо-калибърни тржби, съ малко запасни торпедата. Подводници, предназначени за далечно плаване и за прекъсване комуникационния пжтъ на противника, трѣбва да иматъ голѣмъ запасъ торпедата. Подводници, предназначени за близко действие и крайбрѣжни операции, могатъ да иматъ голѣмокалибърни тржби съ малко запасни торпедата.

Приведенитѣ въ таблица № 4 данни показватъ, че най-голѣмъ запасъ на торпедата иматъ подводницитѣ на Франция и Америка. Малкиятъ запасъ на торпедата въ японскитѣ подводници се обяснява съ това, че Япония има много манев-

рени бази, отъ кждето може винаги и вскога да попълва изразходванитъ запаси. Запасътъ на торпедата

е добре разрешенъ въ английскитъ и италианскитъ подводници: по две торпеда на апаратъ; едното въ

апарата, а другото въ запасъ, което трѣбва да се смѣта напълно задоволяваще исканията на боя. Г. Георгиевъ.

Запасъ на торпеда въ подводниците. Таблица № 4.

Наименование на държавитѣ.	Наименование на подводника.	Година на спускане въ водата.	Тонажъ.	Число на торпеднитѣ апарати.	Калибъръ на торпедата въ см.	Пъленъ запасъ на торпеда.	Число на торпедата за апаратъ.	Запасни торпеда.	
								Число.	‰
Франция	Сюркуфъ	1929 г.	$\frac{3255}{4304}$	14	55	36	2'57	22	160
"	Рекинъ	1924 г.	$\frac{1144}{1438}$	10	55/40	16	1'6	6	60
"	Ореадъ	1930 г.	$\frac{571}{809}$	8	55/40	13	1'6	6	62'5
Америка	Бонита	1925 г.	$\frac{2164}{2748}$	6	55'3	16	2'56	10	167
"	§—42	1934 г.	$\frac{930}{1144}$	4	53'3	12	3'0	8	200
Япония	S 65—S69	Въ строежъ	$\frac{1650}{2100}$	6	53'3	10	1'67	4	65'6
"	RO60—RO68	1927 г.	$\frac{1010}{1522}$	6	53'3	8	1'33	2	33'3
Англия	Оберонъ	1926 г.	$\frac{1380}{1830}$	8	53'3	16	2'0	8	100
Италия	Санторе	1929 г.	$\frac{850}{1095}$	8	53'3	16	2'0	8	100
"	Сантароза	1929 г.	$\frac{850}{1095}$	8	53'3	19	2'0	8	100

ЗНАЧЕНИЕТО НА КИПЪРЪ.

Не е чужда на никого истината, какво Англия е най-големата владетелка на морски територии, морски вѣзли и ключове, които я правятъ солидна господарка на морето, могущъ морски факторъ въ историята на човѣчеството. Единъ народъ, като английскитъ, съ здравитрадиции, съ ясно опредѣлени стремения да направи отъ свѣта единъ теренъ благоприятенъ въ всѣко отношение за преуспѣването на английската раса е достоенъ за подражание примѣръ. Народъ съ таква високо съзнание, при това съ голѣмъ исторически опитъ, е гениаленъ въ разрешаване на морскитъ проблеми, далновиденъ и дълбоко проникателенъ въ всѣка своя стѣпка, чиято важностъ и значение не вскога на пръвъ погледъ проличава. Невежитѣ, слабо културни народи опулватъ очи отъ изненада, когато видятъ резултата отъ тия малки на пръвъ погледъ завоевания и оставатъ да се чудятъ, че пакъ сж излъгани.

Така се очудваме и ние, когато отбѣляваме факта, че всички пунктове, области и вѣзли, които биха имали стратегическо значение при евентуално сблъскване между мор-

скитѣ сили на днешнитѣ държави, сж английско при ежание, подъ английски протекторатъ или всевъзможни други форми на английското господство.

Очудваме се, но не вземаме ни йота примѣръ за поука и се прозяваме, когато заговоримъ за важни морски проблеми, като тая за Бѣло море, за нейното значение и неопложимо разрешаване.

А въ това време около насъ се създаватъ препятствия, огради, срещу насъ се насочватъ батареи, край насъ се устройватъ лѣтовища на стоманени гиганти.

По нашия пътъ къмъ свободнитѣ морета лежи о-въ Кипъръ въ източното Левантийско море. Неговото разположение и мѣсто е правилно оценено отъ английското адмиралтейство и трѣбва да се очаква, че Кипъръ ще бѣде църбера къмъ свободнитѣ подходи на Суецъ. Ието какво пише Marine Kundschauf за значението на Кипъръ: — „Британското правителство би имало намѣрението да развие базата въ Кипъръ помалко съ военна целъ, отколкото съ политическа, защото състоянието на духоветѣ на населението е много

промѣнено следъ възстанието преди 2 години. Като упорна точка за флота, Кипъръ е игралъ нѣкога само една второстепенна роля. Гарнизонътъ е билъ постепенно намаленъ и за сега има само една рота, отдѣлена отъ дружината въ Египетъ. Въ 1878 год. Кипъръ бѣше отстъпенъ отъ турцитѣ по решението на Санъ-Стефанския договоръ. Тогава се смѣташе, че тоя о-въ би игралъ една важна стратегическа роля отъ пръвъ планъ, като вѣзелъ за Суецкия каналъ или въ случай на едно ненадейно проникване на Русия въ Срѣдиземно море.

Въ случай, че се реализира едно руско-турско разбирателство единъ денъ, при свободни Дарданели, Кипъръ би могълъ да получи отново своята важностъ.

Освенъ това, важно е, че той се намира предъ френското снабдително мѣсто на мазутъ, именно, Сирийския брѣгъ, областъ, която може да бѣде лесно наблюдавана отъ о-ва.

Като действителна упорна точка, гой е малко организиранъ, има обаче добри котвенни мѣста за изтрѣбители, торпедоносци и подводници въ Фамагуста, но заливътъ почти не

дава закритие за голѣмитѣ кораби.

Твърде неравната мѣстност е неудобна за авиация, подхожда по-скоро за хеликоптери, а лесно би

могло да се организира и една база за водохвърчила.

„Би могло!“ Трѣбва да се надѣваме, че ще стане. Че Кипъръ ще бѣде втора Малта въ Срѣдиземно

море, втора крепостъ, която ще пази здраво отъ къмъ море Суецкия каналъ, която ще държи, като въчовалъ руския флотъ и всички черноморски сили. **Тремолъ Ивановъ.**



МОРСКИ ВЕСТИ

СПОРТЪТЪ ВЪ ГЕРМАНСКИЯ ФЛОТЪ.

Единъ отъ последнитѣ броеве на *Matte Rundschau* ни дава интересни данни за развитата въ германския флотъ спортна дейность отъ десетки години насамъ. Като основна база при обучение се взема следното: всѣки морякъ трѣбва да плава отлично и при всички обстоятелства да може да спаси попадналъ въ водата човѣкъ. Освенъ това, изисква се да бѣде отличенъ гимнастикъ. Разбира се, той трѣбва да бѣде подготвенъ и въ практиката на специалнитѣ спортове, засегащи го, като морякъ: гребане, вътроходство и др.

Отъ направенитѣ опити сж достигнати много добри резултати. Така, числото на плувцитѣ, които спасаватъ нѣкой улавникъ е било въ 1929 г. 121 човѣкъ, когато въ 1933 година то надвишава 3076, числото на добритѣ гимнастици е минало отъ 869 на 4407. Добититѣ резултати сж много ценни и отъ голѣмо значение за флота. Още при постъпването си, младитѣ моряци сж из-

питвани въ различни упражнения, като: игра на успоредка, лостъ, скачане, хаърляне на копие, бѣгане на 400 м., плаване и катерене. На всѣки единъ се поставя бележка отъ 5 до 9. По тоя начинъ, набора отъ 1924 година ималъ една срѣдна бележка достигаща едва числото 5.37, когато презъ юлий 1933 г. то се повишило извънредно много. Интересно е да се спомене, че отбрани спортисти отъ германския флотъ взематъ

ли най добри резултати получавали отдѣленията, въ които сж застъпени предимно боксътъ, борбата и дигане тяжести. Освенъ това, много футболни моряшки тимове сж участвали въ повече отъ 60 мача, отъ които 26 съ цивилни клубове, въ 70 мача на бизболъ и 12—на ржбги. Нека не се забравя, че тия мачове сж играни съ много известни и авторитетни клубове. Спортътъ не спира когато корабитѣ се намиратъ и въ далечни плавания. Именно презъ тѣхъ обслуги тѣ сж участвали въ повече отъ 50 футболни мача, 2 на бизболъ, 3 състезания за стрелба, 3 гребни, вътроходно, 1 хоккей и 1 голфъ. Отъ 1928 година германцитѣ обърнаха особено внимание на вътроходния спортъ. Тѣй напр. на последъкъ моряцитѣ сж участвали въ повече отъ 60 състезания съ 700 лодки. Специални тимове се подготвятъ за близката вътроходна Олимпиада, въ която тѣ искатъ да излъзатъ непремѣнно победители. **П.**



Вѣтроходни надбѣгвания въ германския флотъ.

участие въ голѣмитѣ международни състезания и при това чупятъ рекорди. Така напр., единъ подофицеръ отъ артилерийското училище е достигналъ въ Лондонъ рекордъ за скачане на височина 1'87 м. — Като че

КОРАБНИ ПОЖАРИ.

Едва ли има на море по-ужасна картина за око отъ тази, да гледате, какъ срѣдъ водата, като запаленъ факелъ, безпомощно гори корабътъ, безъ да е въ състояние нѣкой нѣщо да направи за изгасяването му... Наистина корабокрушенията отъ внезапни сблъсквания (таранене), застъдане, експлозии, епидемии и нападения сж сжщо много тежки, обаче, незагасимъ пожаръ на кораба е най-голѣмото нещастие. И действително, не ще да е много приятно чувството когато се вижда, какъ огньтъ настѣпва, зловещо, все по-близо и близо до васъ, какъ лъхътъ му отдалечъ кара боята да се гърчи, топи и запалва, какъ дървото тлѣе а после пламва и желѣзото, цѣло зачервено, почва да се огъва, деформира и най-после рухва. Наоколо ви цѣло море, а вие пакъ не може

да се угасите. Вие броеите бавно минутитѣ на агонизиращия корабъ и съ отчаяние констатираете, че сте слабъ, безсиленъ, нищоженъ предъ две стихии, предъ двата заклетни врага — огньа и водата!... Това е наистина, най-трагичното и най-страшното въ корабнитѣ пожари на открито море.

Прѣсень е още въ паметта на всички, следили ежедневната преса, пожарътъ на френския корабъ „Франсъ“, после на „Георгъ Филипаръ“, за да се разбере добре смисълта на моитѣ редове. Сжщата участъ, неотдавна, постигна и американския параходъ „Моро Кастлъ“. И, както при всѣко нещастие, следъ като се свърши, почватъ да се търсятъ причини, отговорности и вадятъ поуки. Установено е, че за да се развие катастрофално единъ

пожаръ на кораба, много работи не сж бивали въ редъ, а именно:

1. Нито стражевитѣ лица, нито пъкъ автоматичнитѣ уреди сж действували така, че навреме да откриятъ мѣстонахождението (огнището) на пожара.

2. Останалитѣ противопожарни сръдства сж се указвали недостатъчни по количество и ефикасность, за да могатъ да се справятъ навреме съ разрастващия се пожаръ.

3. Корабнитѣ обслуги, изобщо, не били правили достатъчно обучение по тѣзи тревоги и затова сами сж внасяли суматоха.

4. Държанието на пътниците, обзети отъ луда паника и обезумѣли отъ ужасъ, е било по-вече отъ неразумно, множество отъ лодкитѣ сж се препълвали съ пътници, преобръщали сж се още въ въздуха или

въобще не сж могли да се спуснат на вода и т. н.

За избѣгване тежките последици отъ корабните пожари, препоръчватъ се следните указания:

1. Всѣки корабъ трѣбва да има обученъ екипажъ, който да умѣе правилно да работи съ всички огнегасителни сръдства на кораба.

Корабните услуги трѣбва да сж дисциплинирани, хладнокрѣвни, безстрашни. Тѣ трѣбва да даватъ съ държанието си примѣръ на всички пжтници и да избѣгватъ, на всѣка цена, появянето на паника въ кораба. Последното трѣбва да се предотврати, при нужда, даже и съ цената на нѣкой човѣшки животъ.

2. На кораба трѣбва да има въ достатъчно количество сигурно действащи противопожарни сръдства.

3. Презъ време на пжтувания и пристанищни престои да се правятъ често, на общо основание, обучения (тревоги) по гасене на пожара или евакуиране отъ кораба.

Това сж мѣрки, които се взематъ на обикновените пжтнически или товарни кораби. Частно за кораби, които носятъ леснозапалителни или взривни вещества, мѣрките противъ пожаръ трѣбва да бждатъ драконовски.

Военните кораби, сжщо сж изложени на опасностъ отъ пожари. Тази опасностъ, обаче, е действителна само въ време на боя, когато всички хора сж по бойните сръдства или машините, а само една малка частъ отъ екипажа е определена за борба съ огъня. Иначе, при мирновременна обстановка, извънредно рѣдко ще се срещне воененъ корабъ, който да е тежко пострадалъ отъ избухналъ на него пожаръ. Това обстоятелство идва да подчертае правдоподобността и важността на гореизброените 3 условия за избѣгване на корабните пожари. 3

ХРОНИКА

Созополски новини.

На 23. т. м. дружеството на запасните подофицери, побудено отъ благородните пориви на новото време и въ близко съдействие съ подофицерите отъ мѣстните морски части, представи на сцената националната битова пиеса — „ХАЛОСНИКЪ“ отъ Ц. Черковски.

Макаръ и свършено младъ въ театралното изкуство силите, които доброволно бѣха поели рискования опитъ на провинциалната сцена, надминаха очакваните резултати.

Селските пазачи Стайко и дѣдо Станко бѣха въ ролите си. Не бѣ-

ше лоша играта на любящите се Сведана и Горанъ.

Салона бѣше препълненъ. Следъ свършване на театралното представление започна веселата частъ — хора, ржченици, танци, бой съ конфети, серпентини и весела поща, която завърши въ 3 1/2 часа сутринята.

Предоволни созополци се завърнаха по домовете си съ сладка надежда, че наличието на такива неуморни и преданни на отечествения идеалъ синове е най-вѣрния залогъ за близкото щасливо, културно бждеще на този, до скоро почти забравенъ български край.

Пешевъ

Варненски новини.

На 16 мартъ н. г. въ единъ отъ салоните на Аквариума се състоя годишното общо събрание на Варненския клонъ на Б. Н. М. С. Въпрѣки извънредно лошото време събранието бѣ добре посетено, което показва, че интересътъ къмъ морето у варненци се засилва. На събранието бѣха поканени и гости. Преди да сж пристъпи къмъ дневния редъ, председателътъ на клона г-нъ Дръ Паспалевъ даде думата на кап. П. р. о. з. Манокъ Ал., който говори на тема за задачите и целите на Б. Н. М. С. Въ сказката си г-нъ Манолъвъ зачекна много отъ болните въпроси на нашата морска политика, която се отличава съ едно поразително игнориране жизнените въпроси на морето, свързани съ настоящето и бждещото на нацията. Правдивите думи на сказчика за нехайството и твърде голѣмото лекомислие за търговското ни мореплаване и морската отбрана, трѣбви да стреснатъ всѣки българинъ.

Отъ освобождението ни до днесъ у насъ, като червена нишка е прокарано пълното безгрижие къмъ голѣмите икономически и политически ценности, които крие морето. А особено е поразително нашето занемарение на отбраната на Морето и Дунава. Поуките отъ близкото минало нищо не се допринесли къмъ затвърдяване на едни здрави разбирания за водните ни граници.

Сказката бѣше изслушена съ голѣмо внимание и съ пълно задоволство. Сказчикътъ заслужено получи асплодисментите.

Следъ сказката г-нъ Дръ Паспалевъ даде отчетъ за истеклата година. Въ отчета отбележа съ прискърбие, че годината е била една отъ тежките за организиранията и не отъ много резултатите. Чувства се доста голѣмата инертност на варненските граждани къмъ тая организация, която трѣбва да бжде най-силна въ Варна, люлката на нейното създаване.

Следъ отчета на председателя, отъ името на контролната комисия говори г-нъ Н. Пеневъ, който даде отчетъ за проверката на сметките, следъ което се гласува довѣрие на настоятелството, като се освободятъ отъ отговорностъ.

Пристъпи се къмъ изборъ за ново управително тѣло. Гласува се по предложената листа, въ която се прокара увеличенъ съставъ на управитѣло. Отрядно бѣше обстоятелството, че въ листата фигурираше и една дама г-ца Пашева. Този фактъ трѣбва да радва всѣкого, защото показва интереса, който проявява българката къмъ морето и неговите проблеми.

Въ сжщия день въ търговската гимназия бѣ държана беседа на учениците отъ мичманъ Николовъ. Темата е била за значението и ползата отъ морския спортъ. Аудиторията е била извънредно заинтересувана отъ поставените въпроси и беседата е била завършена съ акламации и ура за Н. В. Царя.

ФОНДЪ „КРЪСТОСВАЧЪ БЪЛО МОРЕ“.

Общъ сборъ къмъ 1. III лв. 82,043.

Допълнително показани разходи за морската вечеръ лв. 1,550

Всичко чистъ приходъ за фонда до 15 мартъ лв. 80,493

Поправка.

Дължимъ да направимъ следната поправка въ съобщението за внесените отъ г-нъ Боянъ Абджиевъ 5,000 лв. Тази сума е внесена за сметка на Варненската Търговска Камара, а не частно отъ г-нъ Абджиевъ.

ПОЩА

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

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

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

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

За преводните статии да се указва, къде сж печатани въ оригиналъ,

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