



Година I

Варна 1 ноемврий 1934 год.

Брой 3.

Първи ноемврий.

Това е най-бележития празник за българигъ въ новото време.

Всѣка общественна групировка, племе и народъ си създава бележити дни — празници, чествуванието на които се свежда до необходимостъ за подържанieto на бита.

Винаги съ празнуването се давалъ изразъ на благовоение или просба къмъ Вишата сила или покровителъ, благодарнось, или почитъ къмъ заслужилъ герой — мъченикъ. У културнитъ народи днесъ празнуването има още и назидателна, поучителна целъ, — да поуката и назиданието превърнати въ традиция сж върнень залогъ за преуспѣване.

Душата на българина винаги се е стремилъ къмъ културенъ възходъ. Този възходъ е дълбоко отбелязанъ съ традиционното въвеждане въ народния ни битъ на редица празници — високо културни.

Като черно петно стои въ историята ни петвѣковното турско робство. Петъ вѣка — това е достатъченъ периодъ за да се заличи една култура, да загине единъ народъ. Но не стана това съ българина: окованъ съ робски вериги, неговия духъ остана свободенъ. Но имаме страшни моменти презъ това робуване, когато черниятъ гнетъ заплашваше да по-

мрачи този духъ, да прекъсне връзката, която прекрепѣше племето ни къмъ миналото и къмъ бъдещето. За щастие тукъ и тамъ въ разни кѣтчета на поробената Родина сж блѣсвали искри, свѣтли и ободряващи, прѣскани отъ скромни труженици, които заблаговременно отразиха тази страшна опасностъ. Тѣзи искри, това сж величавитъ дѣла на плеядата труженици, които будѣха съзнанието у българина, ободряваха духътъ и въздигнаха въ култъ желанието му за свобода. Отъ тѣзи искри блѣсна свѣтла заря — *нашето възраждане*.

Днесъ първи ноемврий — денътъ на Св. Ив. Рилски, носителя на българската вѣра, на българската мисълъ, първия пионеръ къмъ духовенъ възходъ, е сполучливо избранъ за чествуване на народнитъ будители, вѣновници за възражданieto на българския народъ.

И наредъ съ празнуването на историческитъ дати, отбелязани съ славнитъ подвизи на героитъ за освобождението ни, съ днешния день на будителитъ, ние отдаваме заслуженъ почитъ на нашитъ труженици въ културно-просвѣтното дѣло.

Първи Ноемврий е най-великия празникъ за нацията ни.

Първи Ноемврий е Именния день на Нейно Величество Царица Йоана. Какво щастливо съвпадение, какво величаво свързване на възраждането ни отъ тъмно минало къмъ свѣтло настояще.

Нека на този великъ день да спомнимъ за великото дѣло за пробуда и духовенъ подъемъ въ най-тежкитъ моменти, които е преживѣвалъ народътъ ни, свѣтло дѣло на нашитъ будители, което трѣбва да остане за примѣръ на вѣчни времена на нашата дейностъ за културенъ възходъ.

Ние имаме вече редица дни, културни празници: день на българската книга, день на детето, на майката, на розитъ, на гората и т. н. Съ тия бележити дни ние отдавна сме се наредили въ редицата на най-културнитъ народи. Но нашата дейностъ въ културния подъемъ не е още изчерпана, — не е ли пропускъ, чие ние не отдаваме значение на най-важния факторъ за разпространението на културата: **МОРЕТО**.

Кога ще имаме день, въ който да посвѣтимъ вниманието си къмъ този важенъ факторъ и на неговото широко влияние върху народното ни стопанство и независимостъ?

КОГА ЩЕ ПРАЗНУВАМЕ ДЕНЪТЪ НА МОРЕТО?

ПРАЗНИКА НА ГАРНИЗОНА.

На 4. ноемрийе бойния празникъ на Варненския гарнизонъ. Въ тоя день Варненското гражданство и военнитъ части на гарнизона ще посѣтятъ на прославата на българското оржие по бойнитъ полета, а заедно съ това ще почетатъ и паметта на своитъ герои загинали за тържеството на българскитъ идеали.

Много горчивини преживѣхме ние за нашето кратко съществуване, отъ освобождението насамъ. Много злини и нещастия се струпаха върху българската глава. Въ много насоки въ нашия общественъ и държавенъ животъ ние почувствахме пробели и се оказахме не на висотата на положението. И днесъ за това ние носимъ тежкитъ последици на своята политическа и обществена незрѣлостъ и въ хаоса на идейната безпътница търсимъ да намѣримъ опора, за да излѣземъ наново на чистия и правия пътъ на нашето истори-

ческо развитие.

Колкото и нерадостна и тежка да е днескашната ни съдба, все пакъ ние намираме въ себе си нѣщо, което да ни прави горди и пълни съ вѣра за своето бъдеще. Това е нашата армия. Родена въ великанскитъ подвизи на шипченскитъ герои, откърмена въ идеалитъ на преданитъ български синове отъ епохата на нашето възраждане и освобождение, тя стана ценна съкровищница на добродетелитъ на българския народъ и даде доказателства на своята безпримѣрна обичъ къмъ Родината си съ епохалнитъ подвизи въ всички войни, въ които участвахме.

Нашата армия е нашата гордостъ. Тя е творение на нашия националенъ гений и нейнитъ дѣла сж показателъ на това, какво може да създаде българинътъ.

Честно и съзнателно изпълнение

на дългъ, безкористно и вѣрно служение на Родината си, достигащо до самопожертвование. Това сж устоитъ на нашата славна Армия.

Изградена върху тѣхъ, тя изнесе на своитъ плещи величави подвизи, които единички днесъ топлятъ сърдцето на българина и му вдъхватъ вѣра въ бъдещето. Тѣй че когато ние прославяме своята армия, прославяме себе си, своя народъ, своята Родина.

Въ деня на бойния празникъ на Варненския гарнизонъ, не може да има варненецъ, на който да не затупа по-силно сърдцето, когато види да се развѣва прошареното съ куршуми знаме на полка, въ който днесъ служатъ синоветъ на тия, що го одухотвориха съ своята геройска смъртъ и славни подвизи.

Поклонъ предъ нашата славна Армия.

Г. К.

Който владѣе морето,
владѣе свѣта.



Опасни увлечения.

„Войната е едно органическо цѣло, отъ което не може да се отдѣлятъ единичнитъ членове. Всѣка единична дейность трѣбва да произлиза отъ идеята за това цѣло и да води пакъ къмъ него“. Клаузевицъ.

Свършекътъ на свѣтовната война се характеризира, между другото, и съ силно развитие на авиацията, която отъ пеленитъ на своето състояние презъ 1914 год. се разрастна къмъ края на 1918 г. до степенъ на единъ важенъ факторъ отъ първостепенно значение. Последващиятъ следвоененъ периодъ 1918—1934 г. даде допълнително новъ тласкъ на развитието на авиацията, главно въ технико-материалната частъ, и днесъ за днесъ ние виждаме, че авиацията окончателно се е опредѣлила като самостоятеленъ родъ войска, на която почватъ да се възлагатъ все по-голѣми и трудни задачи. Въ едно кжсо време се явиха доста трудове въ военната литература относно тактиката, организацията и използването на авиацията, а въ ежедневната преса четемъ много начесто грѣмки бележки за постигнати рекорди по бързо летене, продължително летене, височина на полета и пр.

Както въ всѣко ново дѣло, така и тукъ, почнаха да се явяватъ и увлеченията. Базирайки се почти изключително на положителнитъ качества на авиацията, нѣкои военни автори почнаха да я третиратъ едва ли не като единствения родъ

оржие на бъдещето, а въ подсъзнанието на широката маса бждещата война взе да се рисува едва ли не като настѣпване на второто пришествие, съ покрито небе отъ самолети, гейзери отъ избухващи бомби, облаци отъ задушливи газове и сринати съ земята населени пунктове.

Тукъ, именно, настѣпи и опасното увлечение и заблуждение за истинската мощъ на авиацията и бждещата ѝ употреба. Чрезъ филми, литература, демонстрации и пр. се създаде една опасна хипноза за всемогществото на авиацията — хипноза, която е завладѣла главитъ дори и на нѣкои иначе известни военни писатели.

Прѣсенъ е още спомена отъ непосредственното следвоенно време, когато, вследствие на изродения начинъ за водене на войната — позиционната война — въ щабоветъ на велики държави се бѣше оформило гледището, че конницата става вече безпредметна, ненуждна т. е. яздеща пехота.

Не мина дълго време, обаче, и всички тия щабове се корегираха основно въ своето гледище, защото бѣха освободени отъ следвоенната хипноза и погледнаха дей-

ствителността въ очитъ. Днесъ вече, никой не говори за това, че конницата е излишна въ една бждеща война, а напротивъ, съответно организирана, снабдена съ маса огневи машини и целесъобразно използвана, тя ще продължава да играе, особено за насъ, онази роль, която е играла и въ миналото.

Подобни опасни заблуждения и увлечения относно ролята на конницата въ бждещата война, виждаме днесъ да се правятъ въ много по-голѣми размѣри по отношение авиацията. А съ разпаленитъ си глави мнозина военни автори отиватъ още по-далече, като проповѣдватъ, че авиацията трѣбва да бжде главния родъ войска, а всички сухоземни и морски сили трѣбва да се намалятъ до минимумъ, защото „авиацията била силата, която щѣла да спечели войната още въ първитъ дни следъ обявяването ѝ“.

Такъвъ е случая, напоследъкъ съ прочутитъ стратегически теории на известния италиански в. писател генералъ Дуе, умрѣлъ презъ 1930 г., чиито последователи, обаче, го смѣтатъ за втори Клаузевицъ. Накратко казано, основната идея въ тѣзи теории е следната:

„Да победишъ, казва Дуе, това значи да унищожишъ съпротивителната сила на противника преди той да е успѣлъ да съкруши твоята. Докато по-рано бѣше необходимо първо да се пробие неприятелския фронтъ и следъ това да се развиятъ военнитѣ действия въ вътрешността на неприятелската територия, сега това не е вече нужно. Днесъ, продължава Дуе, сухоземнитѣ и морски сили не представяватъ вече онази бронирана ризница, която непременно трѣбва да се пробие, за да се нарани тѣлото на държавата. Бойното поле на бждещето не е тѣсна ивица земя, а цѣлата територия на противника, вследствие грамадниа обсега на авиацията, която ще достигне всички жизнени центрове и ще влияе на морала на воюващия народъ. Войната, следователно, ще се води, по съвсемъ други начала. Предпоставка обаче, за спечелване на победата се явява неременното владение на въздуха, достижимо само съ въздушни сили, които трѣбва още въ първия моментъ да взематъ инициативата, да унищожатъ неприятелскитѣ въздушни сили и да започнатъ отъ въздуха тероръ надъ беззащитния народъ. Сухоземнитѣ и морски сили играятъ второстепенна роля, защото крайната победа ще дойде много бързо и като резултатъ отъ внезапнитѣ и мощни действия на авиацията. Въ бждещата война нѣма да има нищо друго, освенъ „атака въ въздуха и отбрана на земята“. Даже спомагателнитѣ въздушни сили, придадени къмъ отдѣлнитѣ армии или флоти, сж безпредметни, защото всичко ще се извърши отъ самостоятелно действащия въздушенъ флотъ на гигантскитѣ бомбоносци самолети“.

Толкова за тази теория, като идея.

За да дойде до горнитѣ заключения, ген. Дуе изхожда отъ следното:

1. Той смѣта, че бждещата война отъ самото начало ще бжде позиционна.

2. Владението на въздуха е постижимо.

3. Стратегическитѣ съображения трѣбва да се правятъ само по отношение на пространството, но не и по отношение на времето, защото окончателната победа ще дойде веднага следъ избухването на войната.

4. Възможноститѣ за тероризиране на противника отъ въздуха сж неограничени и тѣ донасятъ бързата победа.

Нѣма нужда отъ обширни коментари по горнитѣ точки.

Преди всичко голѣмъ въпросъ е, каква ще бжде бждещата война—

маневренна или позиционна. Известно е, че никой голѣмъ военномачалникъ не би желалъ да изпадне въ задънена улица т. е. позиционната война, а всѣки единъ ще гледа да се води маневрена война, която единствено може да доведе до решителни резултати.

Сжщо така твърде съмнително е и владението на въздуха. Говорейки въобщо за „владение“ ние, естествено, трѣбва да подразбираме двама почти еднакво силни въ въздуха противници, защото въ обратенъ случай резултатитѣ и за най-невежия сж известни. Ето защо, както и на сухопътния фронтъ, владение въ въздуха може да има само чрезъ предварително масиране на самолетитѣ на едно мѣсто, за кжсо време, за смѣтка на оголеното пространство другаде.

Излишно е сжщо да се споменава, че за стратегията времето е отъ грамадно значение. А авиацията може да действува само за кжси периоди отъ време.

По точка 4 сжщо може да се каже, че въпросната фраза е твърде разтеглива, защото отъ тероръ въ въздуха до победата, която трѣбва да се гребне отъ земята, има доста условности и възможности. Терорътъ отъ въздуха даже нѣма да е ефикасенъ толкова, колкото ефикасно бѣ едно време близката морска блокада отъ постоянно крейсеруващи военни кораби.

Но да видиме, изобщо, възможно ли е съ единъ силенъ въздушенъ флотъ да се спечели войната. Не, и ето защо: Да се победи противника съ самолети е възможно само, ако се сринатъ съ земята по-голѣмата частъ отъ всички жизнени негови центрове, за това трѣбватъ, обаче, извънредно много самолети и то предимно бомбоносци. Даже и най-богатата страна не е въ състояние това да постигне, защото това отъ една страна струва огромни срѣдства, а отъ друга страна никоя държава не би искала да държи въ хангаритѣ си самолети, чиято материална частъ следъ нѣколко години ще бжде стара, защото ще има нови модели, нови конструкции, все по-добри и усъвършенствуващи. До сега авиацията не е още казала: „Спрѣхъ, до тукъ дойдохъ, не може повече да се постигне“. Самолетътъ е единственото бойно срѣдство, което най-бързо се износва и остарява!

Съвременната война е наистина много усложнена и ще се води не само по повърхността, но и въ пространството. Логично е, че споредъ срѣдата, кждето ще се води войната, ще сж необходими и съответнитѣ срѣдства: на водата и подъ нея, далечъ отъ всѣкакви бази, ще

воюва пакъ най-добре само военниятъ флотъ; на сушата, кждето ще се върви стѣпка по стѣпка — пакъ единствени сж сухопътнитѣ сили, които ще я владѣятъ и най-сетне въздухътъ е за авиацията. Едно време великиятъ Наполеонъ не стана господаръ на свѣта само защото не завладѣ морето т. е. липсваше му флотъ. Както и най-добрата сухопътна сила не е достатъчна сама да изтрѣгне победата, така и въздушнитѣ сили не ще бждатъ никога въ състояние сами да изтрѣгнатъ победата.

Ако ли пакъ приемемъ, че една държава е организираща своитѣ военни сили по рецептата на Дуе и води война по неговата тактика, то при едно непредвидено лошо време или упорита съпротива и противодействие въ въздуха и отъ земята, войната ще стане продължителна и тежко на онази държава, която е осакатила армията и флота си до положение, че да може да служатъ само за отбрана на границитѣ си.

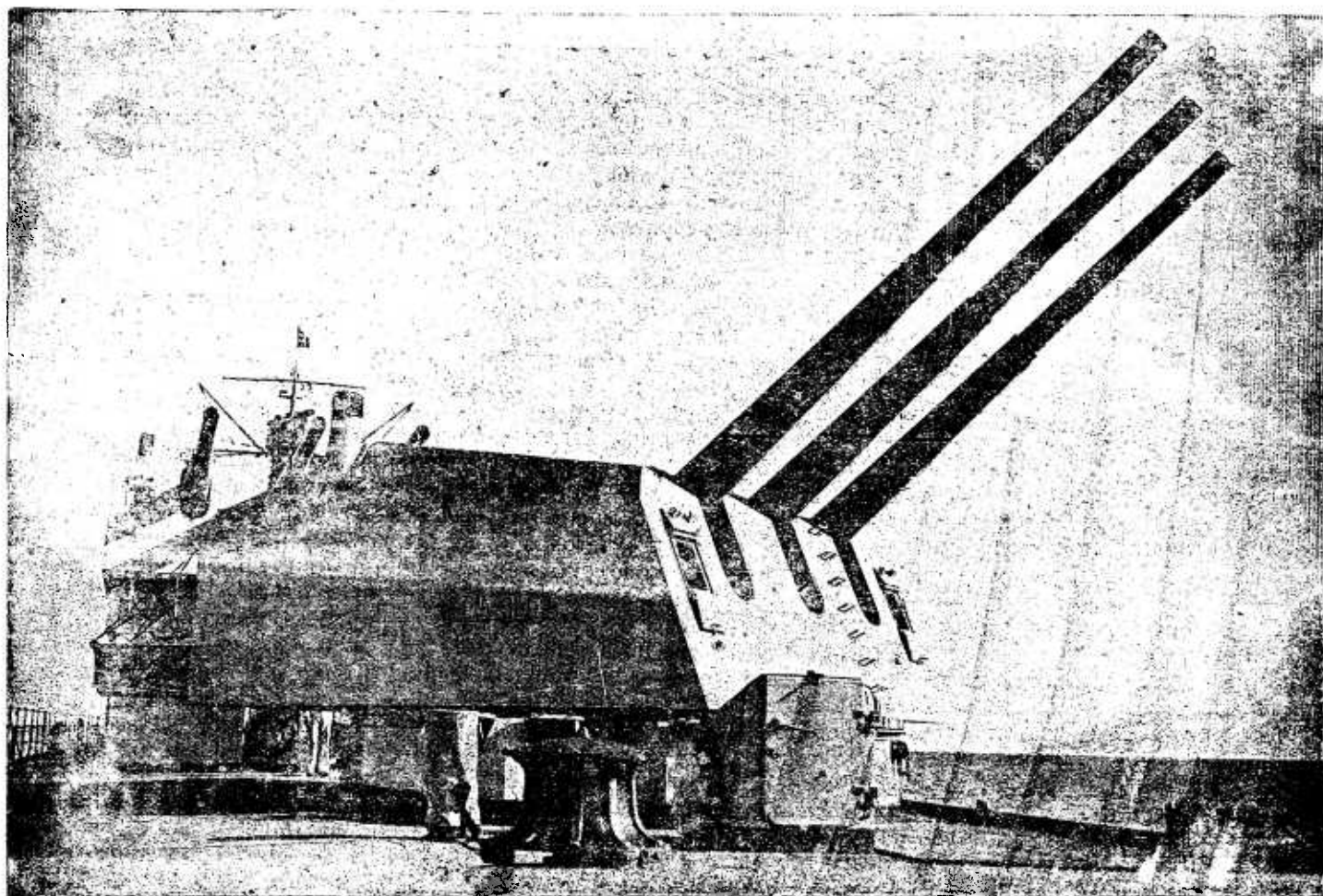
Много по-важно е да се спечели последния день отъ войната, отколкото първия!

Италия, която е отечеството на Дуе, сжщо не е склонна да възприеме неговитѣ идеи, а точно обратното: създава едновременно и силенъ флотъ и мощна армия, защото „майсторътъ е най-полезенъ тамъ, гдето е призванъ“.

Прочие, да не се увличаме само въ една посоки, да се съобразяваме винаги съ нашитѣ географски и пр. особености, да не бждемъ едностранчиви и да почерпимъ поука отъ великитѣ нации. Не напразно другъ голѣмъ воененъ капацитетъ, Дебеней, казва: „Спояването въ едно на тритѣ мощни лоста на въоръжената сила — армия, флотъ и авиация, сплотяване и координиране на тѣхнитѣ взаимни усилия е характерния белегъ за съвременния бой и особененъ елементъ на новата тактика. Взаимната зависимостъ на действащитѣ сили на сухо, въ водата и въ въздуха, всѣка една отъ които единствено е пригодна за действие най-добре въ своята областъ, образува основитѣ на съвременната стратегия“.

Зашевъ.

Всѣка държава, която иска да стѣпи на собственни крака трѣбва да има брѣгъ, а за да запази брѣга трѣбва да има флотъ.



Задните орждия на кръстосвача „Кьолн“, поставени въ две бойни кули.

Вашингтонската конференция.

Постепенното отдалечаване от световната война наново даде ход на взаимно съревнование между държавите, за обезпечаване възможно по-изгодни позиции, особено въ морското въоръжение.

Нуждата да се съкратят до минимум разходите по въоръжението, за да се заличат раните, получени през войната, накараха дипломатите от всички страни да изтъкнат наново проблемата за разоръжението. Обаче въпросът не излезе от границите на едни добри пожелания, след като се произнесоха много знаменити речи и се изписаха томовете трактати.

Днес разоръжението, въ частност на море, се явява крайно проблематично и случайният наблюдател не така лесно може да се разбере въ неговото състояние.

Първата решителна крачка за ограничаване морските въоръжения направи Вашингтонската конференция, през 1922 г. от представителите на Англия, Америка, Япония, Франция и Италия. Същността на тази конференция се свежда:

1) Въ установяване предельния тонаж за линейните флотини държави въ съотношение 5:5:3:1:75:1:75 (за Англия и Америка—525,000 тона, за Япония—315,000 тона, Фран-

ция и Италия — по 175,000 тона). Максимално водоизместване 35,000 тона, въоръжение максимум съ 40 см. орждия, смѣняване съ нови след 20 годишна служба.

2) Въ установяване предельния тонаж на хвърчилоносачите: Англия — 135,000 тона, Америка — 135,000 тона, Япония — 80,000 тона и по 60,000 за Франция и Италия. Авиоматките не могат да превишават 27,000 тона водоизместване и максимум въоръжение 204 м. орждия, смѣнявани едва след 20 годишна служба.

3) Забравява се постройката на кръстосвачи съ водоизмѣщение по-голямо от 10,000 тона и въоръжение по-голямо от 204 м. орждия. Въ количеството на кръстосвачите не се правят ограничения.

4) Торпедоносците и подводниците не подлежат на ограничение. Забранява се използването на подводниците против търговските кораби. (Тази уговорка и до сега не е ратифицирана от Франция).

5) Въ време на война съ търговските кораби се постъпва съгласно международното призово право; усиление корпусите на търговските кораби въ мирно време се разрешава само за инсталирането на орждия не по-голями от 154 м.

калибъръ.

6) Забранява се употребата на задушливите газове.

7) На договорящите държави се разрешава укрепяването на Сингапуръ въ Тихия океанъ (Англия), Хавайските острови (Америка) близките до метрополията острови (Япония). Запрещава се укрепяването на Хонконгъ (Англия), на Филипините, Гуама, Алеутските острови (Америка), на Курилския, Бонинския, Пескарския острови Формоза, Лиу Киу (Япония).

Тръбва да се забележи лекостта, съ която, без да се гледа на противоречивите интереси на великите държави, този договоръ е билъ сключенъ. Обеснява се съ това, че договорътъ ограничава разходите само на линейния флотъ, като остава съвършено откритъ въпросътъ, дали ограничението на останалите класи кораби, след изказването на няколко платонически пожелания, може да смегчи условията на бъдещата война. Линейните флоти и безъ това преживяват дълбокъ кризисъ — и на договорящите държави било лесно да се откажат от постройката на кораби, чиято стойност е много голяма, а платоническият пожелания остават само писани кжсове

хартия, съ които въ случай на война ни една отъ държавитѣ нѣма да се съобразява.

Вънъ отъ това, финансовата зависимость на великитѣ държави отъ Америка ги поставя въ положение да приематъ американското становище за по-малки кораби, къмъ което тя се придържа подъ влияние на условията да базира голѣмината на корабитѣ по възможность да минаватъ презъ Панамския каналъ отъ едина океанъ въ другия.

Липсата на норми въ вашингтонския договоръ, които да ограничаватъ размѣритѣ на лекитѣ сили, докара едно необичайно оживление въ постройката на такива, при което логически не можеше да не се постави въпроса за разпространение приетитѣ въ Вашингтонъ ограничения, върху голѣмитѣ съдове и за по-мощнитѣ еденици. — Най-първо тоя въпросъ е билъ внесенъ на международния форумъ въ 1925 г. въ палата на Обществото на народитѣ въ Женева, въ връзка съ работитѣ на подготвителната комисия отъ конференцията по общото разоръжение.

Тая подготвителна комисия имаше за целъ да разработи еднакви разбирания на основнитѣ тезиси, като улесни работата на бъдещи конференции по разоръжението, а именно:

1) какво се разбира подъ думата въоръжение. — 2) ограничение и съкращение въоръжението. — 3) какво отличие да иматъ отбранителнитѣ и настѣпателнитѣ въоръжения помежду си. — 4) методъ за сравнението на въоръженитѣ сили. — 5) Принципитѣ за съответствие на въоръжението въ зависимостъ отъ елементитѣ на странитѣ (държавитѣ). 6) Военното значение на частната авиация и търговския флотъ. 7) Степенъта за приложението на разоръжението по райони.

Достигане единство въ мненията по тѣзи точки само по себе си е една крачка напредъ за умиротворение на свѣта. За облекчение работата въ това направление комисията се раздѣлила на 2 подкомисии, а именно: а) военни експерти и б) економически експерти.

Въ първата работятъ 92 офицера, раздѣлени на 3 секции, а именно: 1) Сухопътна — 25 офицера 2) Морска — 44 офицера и 3) Въздушна — 34 офицера. По комисии, може да се сѣди какво важно значение се предава на морското въоръжение.

Работата на морската подкомисия, като резултатъ на 3 сесии, се състоя въ приемането презъ пролѣтѣта на 1927 год. на 1-во четене проекта на конвенцията, състоящъ се отъ 5 глави, тракуващъ следнитѣ въпроси:

1) личния съставъ на флота, 2) материалния съставъ на флота, 3) бюджетнитѣ асигнования, 4) Приложението на химическитѣ бойни средства въ време на война 5) разни. При работата въ подкомисията сѣ се очертали 2 мнения по въпроса за ограничение морското въоръжение, а именно:

1) Мнение на държавитѣ за които значението на флота е преобладающе като напр. Англия, Япония, Чили, Аржентина и частично Северо-американскитѣ щати.

2) Мнение на континенталнитѣ държави Франция, Италия, Малкото съглашение и др.

Резултатътъ отъ тоя дѣлежъ на 2 групировки се състои въ това, че проектътъ на конвенцията представлява отъ себе си формуляръ, въ който сѣ помѣстени паралелно текстоветѣ на нѣколко предложения, чието съгласуване се оказало невъзможно.

Особено рѣзко се забелезва стълкновение на противоположнитѣ интереси въ глава II на проекта, касаещъ материалния съставъ на флота. Така напр по точка а предложението на Англия, която формулира интереситѣ на морскитѣ държави, се явява за ограничение на общото водоизмѣствание и количество на корабитѣ отъ всѣка категория, а Франция — за ограничението само на общия тонажъ на всѣки флотъ, въ границитѣ на което да стане и подраздѣлението му на групи: 1) Линейни кораби, 2) Авиоматки, 3) Надводни кораби по-малки отъ 10,000 тона, 4) Подводни кораби; но всѣка държава да има право да използва една категория за смѣтка на друга, като уведомява Обществото на Народитѣ за тѣхното използване и предупреждава сжщото година напредъ за залагането на нови кораби. Италия отива още по далеко, тя предлага фиксирането само на общия тонажъ на флота безъ всѣ какво подраздѣление на групи съ задължително уведомяване на всѣко полугодие за залагането на всѣки новъ корабъ. По точка „б“ — Англия предлага да се нормира максималното водоизмѣствание и калибъра на орждията въ всѣка категория, а Франция и Италия — да се нормиратъ въобще допускаемитѣ военни кораби, влизащи въ състава на флота. Предложение на Англия се явява и точка „в“ — за ограничение диаметъра на торпедата; предложение на Франция се явява точка „г“ съ което се иска щото тонажътъ на старитѣ военни кораби да не се взема напълно, а въ зависимостъ отъ възрастъта да се смѣта само извѣстенъ процентъ отъ него.

По нататъкъ по другитѣ точки великитѣ държави сѣ солидарни, а

именно: че подъ шандартно водоизмѣствание се разбира пълното (общото) тегло на кораба безъ горивото и запаса на еода за котлитѣ, то замѣняването да става само при изтичане срока на службата на кораба или пъкъ при неговото загиване; — нито единъ острарѣлъ корабъ не може да бѣде преустройванъ въ воененъ корабъ съ друго предназначение; укрепяване палубата на търговскитѣ кораби се разрешава само за малки орждия до 69 м калибръ — държавитѣ строящи кораби за себе си не могатъ да излизатъ изъ рамкитѣ на даденитѣ норми; — при обявяване война забранява се използването на корабитѣ, строещи се за други държави; забранява се извършването корабни покупки, даромъ или по други начини на предаване.

Въ проекта нѣма нито една реална величина, изразена съ цифри. Тоя проектъ на конвенцията е една книжна бланка съ праздни мѣста, които трѣбва да запълни бъдещата конференция по разоръжението. Освенъ това, проектътъ на конвенцията съ това противоречиво съдържание е билъ приетъ на 1-во четене отъ договорящитѣ държави само съ уговорката, че на второто четене тѣ могатъ да опосрѣтатъ своето съгласие. Опасявайки се отъ пълното му проваляне при 2-рото четене, къмъ него не се е пристѣпило нито на 4-та, нито на 5-та сесия на комисията. И само подъ натиска на германскитѣ и съветски представители, било обѣщано да се пристѣпи къмъ изслушване проекта на конвенцията на 2-то четене въ 6-та сесия, която трѣбваше да се състои презъ пролѣтѣта на 1929 година.

Въпрѣки неудържимата остра финансова криза, която се очерта въ 1920-22 година, договорящитѣ държави по въпроса за лекитѣ сили показаха своитѣ жѣби. Забеляза се ясно тенденцията на великитѣ морски държави да обезпечатъ мощъта на своя флотъ презъ преживявания преходенъ периодъ отъ каквито и да било случайности, както напр. появяването на каквито и да било нови срѣдства за борба на море, съвършено обезценяващи съвременния флотъ. Страхътъ за своето по-нататѣшно могѣщество ги заставя категорически да настояватъ, че вънъ отъ общото ограничение на тонажа на всѣки флотъ, да бждатъ въведени ограничения още и за общия корабенъ тонажъ въ отдѣлнитѣ категории и мощността на самитѣ кораби въ тия категории, която да бѣде точно фиксирана.

БЕЗОПАСНОСТТА НА МОРЕПЛА- ВАНЕТО

Съ влѣзлата въ сила отъ 1 мартъ н. г. международна конвенция за сигурността на море се установява: ежедневно оповѣстяване презъ пролѣтѣта на безопасни отъ ледоветъ курсове въ северния Атлантикъ между Европа и Америка; даватъ се подробни и много строги указания за постройката и стѣкмяването на пѣтническитѣ и въобще пренасящитѣ пѣтници кораби; въвежда се задължително наличието на радиотелеграфъ върху всички безъ изключение по-голѣми отъ 1600 тона кораби, които се задължаватъ да поддържатъ непрекъснатата денонощна служба; международно се установява максимално допустимата товарителна линия на кораба.

За сигурността обаче срещу пожари, изглежда, че новитѣ конвенции все още даватъ твърде много да се желае. Унищожението на францускитѣ трансатлантически параходи „Жоржъ Филипаръ“ и „Атланткъ“ и пожарътъ върху трансатлантика „Франсъ“, въпрѣки съвременнитѣ приспособления на тия кораби срещу пожари, потвърждава това мнение. Главната причина за голѣмитѣ пожари върху корабитѣ, споредъ Техническия бюлетинъ на бюро „Веритасъ“ сж: а) мобилировачния материалъ — шперхолцътъ е все по-сигуренъ срещу пожаръ, отколкото фурнирътъ, дава по-малко искри, обаче трѣбва да бѣде направенъ огнеупоренъ (чрезъ импрегниране); б) опасното въздушно пространство между дървената обшивка и желѣз-



НЕСЕБЪРЪ.

нитѣ стени на кораба трѣбва да се изплъза съ негорящи вещества; в) покриването на палубитѣ съ линолеумъ е сравнително задоволително, покриването обаче на сѣщитѣ съ гума е по-за предпочитане, макаръ че дава неприятни газове; г) неогнеупорнитѣ завеси, пердета и тапети би трѣбвало да се забранятъ; д) за изолаторъ срещу топлината трѣбва да се предпочитатъ алуминиевия стайлолъ предъ гѣбата. е) изискванитѣ при корабостроенито на всѣки 40 метра отъ кораба огнеупорни прегради трѣбва да бѣдатъ направени негоряеми и неповреждащи се отъ високата температура; ж) въ голѣмитѣ зали и салони на корабитѣ,

които сж много опасни при пожари, трѣбва да се инсталиратъ автоматически водни прѣскалки, които да работятъ отъ само себе си при повишение температурата; з) стениѣ, покривитѣ, коридоритѣ и стѣлбитѣ трѣбва да бѣдатъ направени отъ огнеупорни материали; и) коридоритѣ трѣбва да иматъ на близо една отъ друга поставени огнеупорни и газонепропускаеми врати. И най-добритѣ, обаче, приспособления нѣма да бѣдатъ полезни, ако на кораба не се поддържа най-педантично постоянно провѣряване и наглеждане всичкитѣ помѣщения на кораба.

Ив. Вариклечковъ.

БОМБАРДИРОВКАТА НА ГР. ВАРНА НА 14/27 ОКТОМВРИЙ 1915 г.

Продължение отъ бр. 2.

1) Подводникитѣ № 17 и № 18 да излѣзатъ веднага въ море и атакуватъ ескадрата.

2) Брѣговитѣ батареи да бѣдатъ готови, когато се приближи ескадрата на изстрела имъ, да откриятъ огънь, като ѝ попречатъ да чисти минното заграждане въ залива.

3) Торпедоносцитѣ да се прѣснатъ изъ пристанището и ако рускитѣ кораби се опитатъ да форсиратъ минното заграждане, да атакуватъ.

4) Брѣговитѣ роти и команди да заематъ позициитѣ си по брѣга. Въ 6 часа и 45 м., отъ ескадрата полетѣватъ къмъ пристанището 2 хвърчила, които разузнавайки, сж обстрѣляли съ 21 бомби района на флота, брѣговитѣ батареи и града. Въ 7 ч. ескадрата се очертала вече ясно на хоризонта, водена отъ 3 миночистача и 2 изтрѣбителя, които непрекъснато тралирали. Наближавайки брѣга, поради опасения отъ торпедна атака,

броненосцитѣ спуснали и предпазителнитѣ си противоподводни мрежи и се приближили на 16 клм. отъ 24 см. батарея. Това разстояние било провѣрено на следния день отъ миноносецъ „Храбри“ който събралъ хвърленитѣ отъ миночистачитѣ вѣхи.

Въ 8 ч. 58 минути, броненосцитѣ и крейсераѣ започнали да обстрѣлватъ батареитѣ на н. Галата, кждето отъ хвърленитѣ 40-30.5 и 25-20.3 см. снаряди повредитѣ били незначителни. Въ 9 ч. и 7 м. огънятъ билъ пренесенъ по града и пристанището. Първоначално снарядитѣ попаднали къмъ мелница „Сила“, но корегирани отъ хвърчилата, скоро почватъ да попадатъ въ района на флотскитѣ казарми и пристанището, кждето сж били счупени нѣколко лодки и нанесени малки повреди въ постройкитѣ. Въ града попадания е имало на нѣколко мѣста: до Търговската академия, предъ сладкарница „Мариновъ“ — площада предъ общината, предъ Катедралната църква, „Балѣкъ Пазаръ“, до кино Ранковъ и въ близкитѣ покрайнини на града. Презъ

цѣлото време на стрѣлбата, за да отвлечатъ огъня отъ града въ арху себе си, миноносцитѣ „Шумни“ и „Храбри“ излѣзли предъ Карантината и маневрирали изъ залива. Забележала ги своевременно, ескадрата пренесла огъня си върху тѣхъ. Поспадения е имало на около 200 метра отъ тѣхъ, но благодарение маневрирането съ преденъ и заденъ ходъ, по една случайност попадания въ корабитѣ не е имало. Парче отъ голѣмъ снарядъ е попаднало предъ носа на „Шумни“, вследствие на което единъ листъ отъ корпуса му е билъ вгннатъ.

Въ изпълнение заповѣдта по Флота, въ 6 ч. и 8 м. подводникъ № 18 излѣзалъ отъ Евксиноградъ и покрай брѣга се насочилъ за атака. Доближилъ се на 500 метра, но, забелязанъ преждевременно е билъ силно обстрѣлянъ. Въпрѣки това подводникътъ стрѣля едно торпедо по броненосеца „Ив.Златоустъ“. Въ 11 ч. сѣщия се опиталъ да торпилира двата изтрѣбителя, оставени да събиратъ вѣхитѣ на миночистачитѣ, но поради забелязване пакъ безуспѣшно.



ДА НЕ СЕ ЗАБРАВЯ.

27 октомври 1915 год.

На 27 октомври е годишнината от бомбардировката на Варна от руския Черноморския флот. 19 години ни делят от този тежък ден, когато призракът на разрушението беше надвиснал над града и беше започнал своето дѣло. Ще останат паметни за варненци кошмарните часове, които тѣ преживѣха тоя ден и облекчението когато разбраха, че спасение има и него го носят двата малки подводника. Нека се помни добре, че Варна бѣ спасена от разрушение само благодарение на двата подводника. Този урок е достагъчно убедителен, за да не става нужда да се повтаря. Който милѣе за своето, трѣбва да има предвидливостта да го запази.

Вѣрѣйки миролюбието на цѣлѣ святъ, войната иде и дано не я посрещнемъ по безпомощни и неподготвени отъ къмъ морето, отколкото въ миналото.

Г. К.

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

КОНГРЕСА ЗА ЗАПАСНИТЪ ОФИЦЕРИ.

Състояниятъ се на 8-10, октомври т. г. въ Бургасъ конгресъ на запасните офицери е събитие, което не може да мине незабелязано въ нашия общественъ животъ. Този конгресъ е цененъ като проява на разбиранията и схващанията за общественостъ и държавностъ на една частъ отъ българските греджани, обединени въ името на миналата си служба, като водачи на въоръжения български народъ.

Съюзътъ на запасните офицери е една отъ малкото обществени организации въ България, въ основата на която лежи не защита на лични професионални интереси, а идеята за любовъ къмъ Родината и Нейното величие.

Закърмени отъ школната скамейка въ родолюбие, съзнание на дългъ и дисциплина, прекарвали живота си въ упоритъ трудъ да формиратъ отъ меката народна душа твърда гранитна скала, върху която се изграждаше българската военна мощъ, тѣ бѣха честити да видятъ плодоветъ на своето дѣло въ вихренните победи на българската армия по всички бойни полета въ продължение на 6 години.

Следъ това, когато дойде катастрофата, тия закалени въ боеветъ воители не преклониха покрусени глави, а достойно издържаха днитъ на ра-

зочарованието и отчаянието и вглѣбени въ себе си първи прозрѣха причината на причинитъ въ нашитѣ народни бедствия. Съ болка на душата тѣ напустнаха родната армия за да се вляятъ въ народа и отъ тамъ да започнатъ работата си за ново възраждане на своята Родина.

И като непоколебима крепостъ тѣ устояха на бѣсните напори на развилнѣлата се безпринципностъ, която безмилостно помиташе напластенитѣ добродетели на нашата общественостъ и рушеше основитѣ на нашата свобода. Доблестни въ боя, тѣ си останаха доблестни и на поста си, като граждани, вѣрни стражи на народните идеали.

България може да е спокойна, когато има още такива синове, за които знамето на страната е светиня и моралътъ имъ е опората въ обществената имъ дейностъ.

Въ резолюциитѣ, които тѣ изнесоха на своя конгресъ ясно проличаватъ твърдитѣ устои, на които почиватъ тѣхните разбирания. Вътре въ страната — просвѣта, родолюбие и моралъ, борба противъ разлагащата ни партизанщина и позивъ къмъ творчество и обновление.

Въ външната политика: разбирателство съ съседитѣ и миролюбиво разрешение на всички въпроси, които могатъ да ни дѣлятъ.

Г. К.

Едновременно съ излизането на № 18, излѣзалъ отъ Варна и подводникъ № 17, който за да спести време миналъ подъ минното заграждане и въ 9 ч. 12 м., отъ разстояние 900 метра, изстрѣлялъ торпедо, чулъ взрива му, но поради силното му обстрѣлване, не е можалъ да види резултата. Следъ изплаването му, на горната му палуба е било намѣрено парче отъ снаряждъ. Две минути преди торпилирането, броненосцитѣ „Пантелеймонъ“ и „Иоанъ Златоустъ“*) забелязали перископа на подводника и открили силенъ огънь по водата съ всичкитѣ си 15 см. орждия. Сжщитѣ, следъ изтрела на торпедото, на време забелязали и следата (струята) му, която минала предъ носа на „Иоанъ Златоустъ“, който се спасилъ благодарение на време дадения отъ него пълненъ заденъ ходъ.

Въ 9 ч. и 20 м. брѣгозигѣ постове

забелязали взривъ предъ носа на единъ отъ броненосцитѣ, но поради голѣмото разстояние не могли да видятъ ефекта му. Това се потвърждава по късно и отъ донесението на командира на другия подводникъ № 18; който донесе, че е изстрѣлялъ едното си торпедо, но дали е попаднало въ самия корабъ, или избухнало въ предпазителната му мрежа, не е можалъ да види, понеже следъ атаката е билъ силно обстрелянъ.

Благодарение на гѣзи смѣли атаки на подводниците, спокойно водената и централизирана въ началото стрелба, се е разтроила, като корабитѣ завършили стрелбата самостоятелно. Презъ време на самата бомбардировка на три пѣти огънятъ на цѣлата ескадра е билъ насочванъ въ водата срещу нахалнитѣ подводници.

Въ 9 ч. и 45 м. ескадрата прекратила обстрелването на разстояние 19 клм, и за последенъ пѣтъ насочила огъня си въ водата, следъ което се оттеглила навътре въ морето. Презъ всичкото време стрелбата е била ко-

регирана отъ хвърчила. Стрелбата се е водила по н. Галата 9 м. и по Варна 28 минути. Нашитѣ батареи не сж се обадили понеже стрелящитѣ кораби сж били вънъ отъ тѣхния обстрелъ.

Отъ бомбардировката, изключая 3-ма ранени моряци и нѣколко счупени лодки, особенни загуби и жертви нѣма. Жертвитѣ въ хора въ града сж били повече — 3 убити и 8 ранени. Но и тамъ материалнитѣ загуби сж леки и почти нишожни. Общата паника и смущение обаче въ гражданитѣ сж били голѣми. Градътъ е билъ почти изоставенъ, като всички сж избѣгали въ посока на Пейнерджикъ, Гебедже и Франга. Останали сж само войсковитѣ части и полицейскитѣ власти не по-малко смутени и тѣ. До колко е била уплахата въ гражданитѣ говори обстоятелството, че нѣкои очевидци и днесъ продължаватъ да твърдятъ, че ако рускиятъ флотъ се бѣше опиталъ да стовари десантъ въ тоя моментъ, може би е щѣлъ да успѣе да слѣзе на брѣга.

*) Броненосецъ „Императрица Мария“ не е взелъ участие въ стрелбата, а е пазилъ отъ къмъ море стрелящитѣ кораби.

МОРСКИ ОРЪЖИЯ

Съвременният заградни мини.

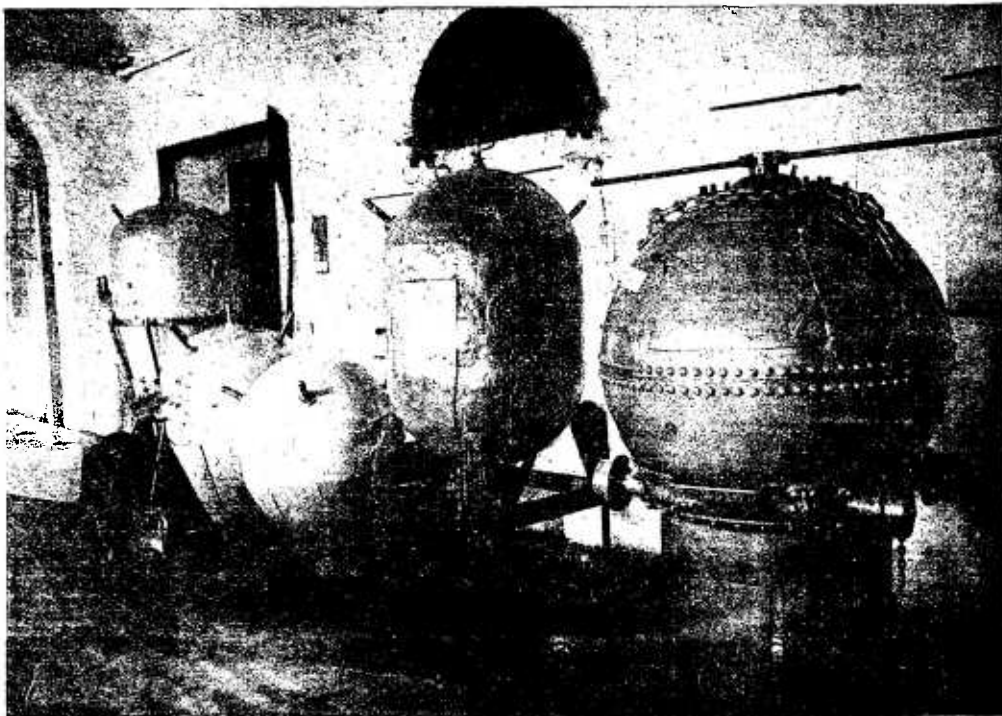
Заградната мина е водонепропусаемъ съдъ, въ който се поставя известно количество зарядъ и се задържа подъ водата на мѣста, дето минаването на неприятелски кораби (надводни и подводни) е най-вѣроятното.

Тя е едно отъ мощнитѣ сръдства на морската война. Появила се още съ откриването на барута, тя расте, усъвършенствува се, а заедно съ това сж се измѣнявали и начинитѣ на използването ѝ: отъ едно крепостно сръзжение, тя става едно активно оръжие, което почти се подравни съ артилерията и торпедото. Днесъ мисълта за използване заградната мина е свързана съ идеята за голѣма подвижностъ.

Презъ войната 1914—1918 година, отъ всички потопени кораби, ней се падатъ: линейни кораби (броненосци) 23%, кръстосвачи, изтрѣбители и торпедоносци — 57%, подводници — 27%.

Обикновено мината се състои отъ тѣло, котва и минно вжже.

Тѣлото е сфера, сфероцилиндъръ или цилиндъръ. Прави се отъ стоманени листовѣ дебелѣ 5—10 м. м. Обема му е отъ 1—3 м³. Въ тѣлото се помѣстватъ зарядътъ, запалнитѣ устройства и хидростатътъ.



Заградни мини.

Котвата има различни форми, като преобладава призмата и цилиндърътъ. прави се обикновено отъ чугунъ. Тя трѣбва да е сигурна, ефтина и да заема малко мѣсто на за-

градителя. Тежи 300—800 кг. Къмъ нея се прикачва спирачната тежина.

Минното вжже съединява тѣлото съ котвата. То е винаги стоманено. Дебело е 9—15 мм. и дълго 100—400

Разглеждайки макаръ и бѣгло, обективно изложеното по горе, справедливостта налага, безъ да се хвалебствува, съ огледъ на бждещата морска отбрана на страната, да признаемъ, че тази бомбардировка, макаръ не много скъпо платена, красноречиво доказа на всички ни, че и най-добре организираната отбрана, безъ активенъ флотъ — какъвто при нашитѣ условия могатъ да бждатъ подводницитѣ и торпедоносцитѣ е безсилна и безпомощна и че до като тѣзи сръдства на флота липсватъ, не можемъ да кажемъ, че имаме действителна морска бръгова отбрана. Тази макаръ и частично демонстративна бомбардировка, като добъръ урокъ ни подчертава и доказа че:

1) Причината за да прекрати ескадрата преждевременно стрелбата и се оттегли сж смѣлитѣ атаки на двата подводника, потвърдени и отъ самопризнанията на руската преса, и на участващитѣ въ нея руски морски офицери. Още повече, че демонстративния характеръ на операцията и нейния

очакванъ ефектъ, не сж могли да оправдаятъ евентуално даденитѣ загуби.

2) Да се държи на това далечно разстояние ескадрата вънъ отъ изстрелитѣ на нашитѣ батареи и да провѣрва щателно съ миночистачи пжтя си, бѣха причина миннитѣ ни заграждания, които косвенно намалиха и действителността на стрелбата му. Въ състава въ какъвто се бѣ явила ескадрата, следъ унищожение на 24 см. батарея, можеше спокойно и безнаказано да прочисти необходимото ѝ за маневриране пространство вътрѣ въ залива и свършила това, да пристъпи къмъ унищожение на сръдствата на отбраната и разрушение пристанищнитѣ сръзжения и града.

Сжщитѣ минни заграждания станаха причина да се осуети готвящата се втора бомбардировка на 6. XI 1916 год.

3) Поради дневното време, отъ наша страна сж могли да действатъ само подводницитѣ. Това пѣкъ налага при една бждеща война да се намиратъ въ Варненския заливъ въ

всѣко време най-малко два дежурни подводника, които при нашитѣ условия и слабостъ, сж единственото и сигурно дневно средство за борба съ силнитѣ съседни флоти. Тѣ сж, които ще заставятъ противниковитѣ кораби да се държатъ далечъ отъ нашия бръгъ и осуятъ въсѣка тѣхна операция въ наши води, като използвайки ги и за носене на близката и стражева служба ще бждатъ готови въ всѣки моментъ да осуятъ всѣки опитъ за бомбардировка на залива и града.

4) Употрѣбата на торпедоносцитѣ при светлото дневно време е била невъзможна и безпредметна, освенъ, въ крайна нужда и при опитъ да форсира (премине) ескадрата на всѣка цена залива, за да защитятъ съ тѣлата си честъта на българското знаме и оръжие, въ какъвто смисълъ имъ е било и заповѣдано. Нощемъ обаче, тя доказа че е крайно необходимо отрядъ миноносци, който да извършва чести нощни разузнавания и търсене противника далечъ отъ бръга.

Убеждението въ нѣкои наши сръди,

метра. Издържа тежина отъ 7500-8200 кгр. Поставя се въ повечето случаи на барабанъ, задържанъ за котвата.

Хидростатътъ е приборъ, съ който мината се задържа на желаната дълбочина подъ нивото на водата. Той се поставя на мини, които следъ хвърлянето имъ (заедно съ котвата) слизатъ до дъното и следъ 2 минути до 15 дни се освобождаватъ отъ котвата и се дигатъ къмъ повърхнината на водата. Хидростатътъ върви съ мината, и минното вжже минава свободно презъ него; когато мината дойде на желаната и поставена предварително на хидростата дълбочина, една специална пружина надвива водното налягане и хидростатътъ захваща и спира развиването на минното вжже. Мината застава на предварително нагласената дълбочина.

Спирачната тежина, сжщо като хидростатътъ, служи за нагласяване заставането на мината подъ водата. Състои се отъ тежина и вжже. Поставятъ се мини, чиито котви се отделятъ още надъ водата и сами тръгватъ къмъ дъното, като отъ тѣхъ се развива минното вжже. Спирачната тежина върви предъ котвата, а вжжето ѝ тегли и освобождава спирачка на барабана съ вжжето. Щомъ тежината спрѣ на дъното, спирачътъ спира барабана и котвата увелича мината подъ водата на такава дълбочина, колкото е дълго вжжето на спирачната тежина. Така мината може да се постави на позиция отъ 0'50—120 м. подъ водата.

По начина на заставането си на позиция имаме закотвени и отнасяни мини. Закотвянето до войната

че само бръгозитъ батареи и хвърчила биха могли да отбраняватъ бръга, съ загриженостъ на гражданинъ въ тая страна и съ откровеностъ на войникъ, смѣло очертавамъ, трѣбва да се смѣта като ересь, отъ която трѣбва о време да се отърсимъ, за да не станемъ, съ лекомислието и безгрижието си, неволни предаватели на собствената си родина при една война. Нека овреме дадемъ нуждното внимание и дѣлъ на родното море, за да не бжде после вече късно.

Следъ всичко изложено, излишно е смѣтамъ да се търсятъ нови доводи, фрази и успокоения, а да прозвемъ безъ чувства и моментни настроения по-дълбоко въ сжщността на фактигъ, които ще ни покажатъ правилния пътъ къмъ сигурната морска отбрана на родината.

Шалапатовъ.

**Мореплаването е показателъ
за благосъстоянието
на народа.**

можеше да стане при дълбочина на дъното до 150 м. а сега достига до 4000 метра.

За сигуренъ и решителенъ ударъ за надводнитъ кораби, мината трѣбва да застане на такава дълбочина подъ водата, че когато минава кораба тя изненадано и върно да го удари. Срещу малкитъ кораби минитъ се поставятъ по-близо до повърхнината на водата. Отъ друга страна се налага да се удари кораба на по-дълбоко подъ водата, защото тамъ бронята е по-слаба и пробитото остава дълбоко подъ водата и трудно се поправя.

Съвременнитъ подводници се гуркатъ до 120 метра подъ водата и затова минитъ срещу тѣхъ се поставятъ до тая дълбочина подъ нивото.

Зарядътъ на една мина трѣбва да е устойчивъ и способенъ да нанесе сериозни повреди на всѣки ударилъ се корабъ. До войната минитъ имаша 50—150 кгр. зарядъ. Отъ тѣхъ потъваха всички търговски и голѣма частъ отъ военнитъ кораби. Презъ войната се появиха и усъвършенстваха специалнитъ противоминни устройства и удебеления и по-раншиятъ зарядъ стана недостатъченъ. Днесъ въ минитъ срещу надводни кораби се поставя 150—400 кгр. тротилъ. Въ специалнитъ противоподводникови мини зарядътъ е 80—200 кгр.

При избухването си до неброниранъ корабъ, мината отваря дупка въ стената на кораба 20—40 кв. м.

За да избухне мината, корабътъ трѣбва да се допре до нея, или да мине близо край нея. Възпламеняването става съ помощта на запалнитъ устройства: ударно, ударно-електрично, антенно, звуково и магнитно. При *ударното*, едно специално махало или пѣртъ освобождава ударника, който възпламенява капсула. При *ударно-електричното*, отъ вънъ по мината има кухи оловни рога, въ които се намиратъ стъкла отъ кисела течностъ; при удара на кораба, рогата се огхватъ, стъклото се троши, киселината се излива върху сухъ гълваниченъ елементъ и полученото электричество възпламенява капсула. Достатъчно е време 1/10 секунда отъ удара до пълното избухване. Тия устройства сж най-евтини, най-сигурни и за това се употребяватъ най-много.

При *антенното* устройството надъ, подъ и въ страни отъ мината се издаватъ особни пипала дълги по 35 метра. Тия пипала сж така устроени че като се допре до тѣхъ само 1/4 квадратенъ см. желѣзо, тѣ възбуждатъ токъ който възпламенява капсула. Тия мини се употребяватъ изключително противъ подводниците. Тѣ сж много скъпи. Въ 1918 год. само въ минната заграда между Англия и Скандинавия сж упо-

трѣбени 70,000 такива мини, които заедно съ поставянето имъ сж стрували 44 милиарда лева.

Италия, Англия и Франция сега произвеждатъ много такива мини. Като се премахнатъ антенитъ, мината може да се употребѣи срещу надводни кораби.

Звуковото устройство е приложено сжщо най-много въ противоподводниковитъ мини. При него отъ шума на машинитъ винтове на движещия се корабъ, се възбужда единъ микрофонъ, който отъ своя страна предизвиква избухването на капсула, когато корабътъ е по-близо отъ 30 м. до мината. Тия мини сж сжщо много скъпи, сложни и сж още въ периода на изпитанието.

Мигнитното устройство запалва капсула и мината избухва, когато до нея се доближи желѣзенъ корабъ. Колкото е по голѣмъ кораба, толкова и избухването става по-отдалечъ. Тия мини сж изпитани въ края на войната, но не се вижда никжде да ги строятъ.

За сигурно и безопасно работене, на всички мини има специални предпазни устройства. Когато мината е застанала на позиция, всичкитъ ѝ предпазители сж отстранени — едни ржчно преди хвърлянето ѝ, а други автоматично, следъ като тя падне въ водата или въ момента когато застава на позиция. Има много видове предпазители, които иматъ добри и слаби страни. Капсулитъ и заряда на съвременнитъ мини сж така устроени, че да не избухнатъ при стрелба на корабната артилерия и при попадане противникови снаряди.

Минитъ се поставятъ на позиция отъ надводни, подводни и въздушни заградители. Въ зависимостъ отъ това и минитъ иматъ различни форми, устройства и приспособления, които позволяватъ щото на заградителя да се носятъ най-много мини и поставянето имъ да е сигурно.

Г. Панчевъ.





ВЕНФ-МОРСКА ИСТОРИЯ

НЪМСКИТЪ „КОРАБИ ПРИМКИ“ ПРЕЗЪ ГОЛЪМАТА ВОЙНА.

Презъ голъмата война, особено следъ като нѣмцитѣ предприеха безпощадната подводна война, търговскитѣ кораби бѣха много изложени на опасностъ и много често ставаха лесна плячка на подводниците, които кръстосваха по всички свѣтовни морета и океани.

Това обстоятелство накара Англия пѣкъ и всички воюващи държави да потърсятъ начина и срѣдствата за борба съ подводниците.

Първитѣ мѣрки се изразиха въ въоръжаване на търговски кораби, събиране на търговскитѣ кораби на голѣми групи и кевани, конвоирани отъ военни кораби; промѣна на обичайнитѣ курсове на плаванията и редъ други мѣрки.

Едни отъ много ефикаснитѣ срѣдства за борба съ подводниците бѣха т. н. „кораби примки“ — Това сж обикновенни търговски кораби, надлежно въоръжени и маскирани, които при срѣща съ подводникъ обикновенно спирали движението си и екипажътъ давалъ видъ, че напуска кораба, оставяйки го да бжде потопенъ. Не подозирайки нищо, подводникътъ се доближавалъ до кораба на близко разстояние, но добре маскиранитѣ орждия откривали ненадейно огънь по подводника и най-често го потапяли. Много нѣмски подводници станаха жертва на тази хитростъ, въведена най-напредъ отъ англичанитѣ.

Нѣмцитѣ, много умѣло използваша сжщия начинъ на действие, срещу англичанитѣ.

Откъсната отъ всички морета, Германия можа наистина въ продължение на доста дълго време да осигури безопастността на своитѣ кораби, които й носѣха отъ скандинавскитѣ държави материали отъ първа необходимостъ, за оръжейнитѣ, муниционнитѣ фабрики и фабрицитѣ за хвърчила.

Но тъй като презъ зимата, връзката съ тѣзи държави се поддържаше само презъ малки пристанища, разположени въ Ботническия заливъ, който сжщо така дълго време е блокиранъ отъ леда и става недостъпенъ, нѣмцитѣ биваха принуждавани, за да поддържатъ своето снабдяване, да обхождатъ чакъ северо-западнитѣ брѣгове на Норвегия, кждето тѣ ставаха често плячка на английскитѣ военни кораби.

Така нѣмския корабъ „Индия“ бѣше потопенъ отъ английския подводникъ И-22 на 8 августъ 1915 г.

За да себорятъ по-сполучливо

съ английскитѣ кораби, които препятстваха на нѣмскитѣ транспорти, нѣмцитѣ усилиха своитѣ подводници, действующи въ този районъ, съ настоящи кораби примки, създадени по подобие на английскитѣ.

Първиятъ нѣмски корабъ примка билъ изпратенъ да се бори съ тази опасностъ къмъ края на 1915 г.

По външенъ видъ и тонажъ нѣмскитѣ кораби примки наподобяваха напълно английскитѣ, само че до като английскитѣ бѣха въоръжени само съ едно 101 мм. или 2 по-малки орждия, на нѣмскитѣ кораби примки имаше една батарея отъ четири 101 мм. орждия.

Всичко отнасящо се до тѣзи кораби се държеше въ най-голѣмата тайна. Тѣхнитѣ наименования се означаваха само съ началната буква на името. Съ буквата „А“ напримеръ означаваха кораба „Александра“, малкъ 1125 тоненъ корабъ. Следъ него следватъ вече „В“, „F“, „Н“, „К“, „О“, „Р“, „S“, до като въ едно кратко време цѣла плаваща азбука започва да кръстосва водитѣ на белтоветѣ, Зундтъ и Категатъ, норвежкитѣ брѣгове и южнитѣ води на северното море.

Както споменахме първиятъ нѣмски корабъ примка билъ „Александра“, започналъ своята служба, като такъвъ въ началото на м. декемврий 1915 година подъ наименование „А“ (Александра).

Въоръженъ съ 4—101 мм. орждия, добре замаскирани, този корабъ кръстосва водитѣ около брѣговетѣ на скандинавскитѣ държави до началото на 1918 година, когато билъ установенъ за плаващъ фаръ въ Зундтъ.

Нѣмското адмиралтейство продължаваше да изпраща нови кораби — примки — съ различенъ тонажъ, въоръжение и скоростъ. Единъ такъвъ корабъ примка е корабътъ „Белмонтъ“, голѣмъ тристожеренъ вѣтроходъ, съ 2—101 мм. орждия, поставени предъ и задъ главния стожеръ, замаскирани добре.

Той имаше назначение да кръстосва северното нѣмско море, край-брѣжнитѣ води на Дания, около Категатъ и Балтийското море.

Предъ видъ на силно намаления презъ 1917 година корабенъ съставъ въ Англия, английското адмиралтейство решава да доведе въ своитѣ пристанища корабитѣ, които въ началото на войната бѣха оставени въ нѣкои отъ пристанищата на Скандинавскитѣ държави. За та-

зи цель презъ пролѣтътъ и лѣтото на сжщата година, адмиралтейството изпраща шведски пилоти съ назначение, движейки се близко до брѣга да обиколятъ шведскитѣ брѣгове отъ пристанище въ пристанище и стигнатъ до нѣкое търговско пристанище, отъ кждето корабитѣ да се присъединятъ къмъ нѣкой конвой, отиващъ за Англия.

Узнали това, нѣмцитѣ изпращатъ кораба примка „Белмонтъ“, въ Балтийското море, покрай шведскитѣ брѣгове, като къмъ него предаватъ и единъ подводникъ.

Екипажътъ на този корабъ тѣй сполучливо маскиралъ и промѣнялъ формата и външния му видъ, че той дълго време безнаказано кръстосваше водитѣ на Балтийското море, до като една нощъ по погрѣшката бѣ потопенъ отъ своя съпътникъ — подводникъ.

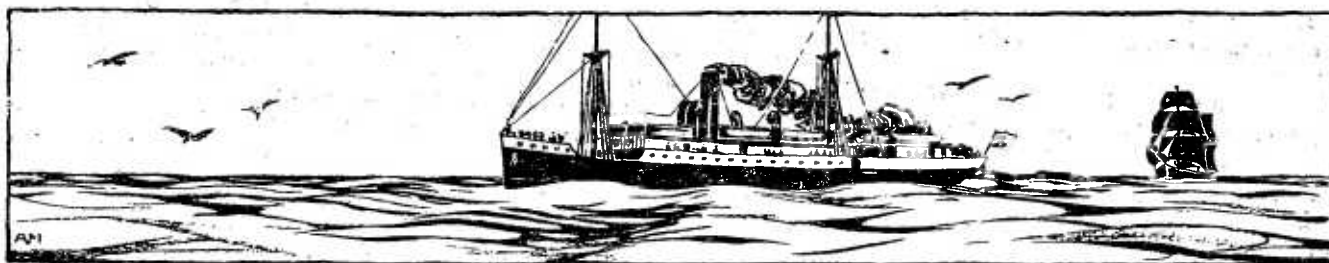
Другъ вѣтроходъ, използванъ за сжщата цель едновременно съ Белмонтъ, е билъ кораба „Фридсбургъ“, около 300 тоненъ, въоръженъ сжщо съ 2—101 мм. орждия.

Съ по-значителна бойна дейностъ между останалитѣ нѣмски кораби — примки следва да се спомене за кораба „К“, (Кронпринцъ Вилхелмъ) командванъ отъ известния Лотербахъ — единъ отъ офицеритѣ на кръстосвача Емденъ, следъ чието потапяне, поелъ последователно командването на корабитѣ примки „В“, „С“, „К“. Последниятъ корабъ, ималъ 4—101 мм. орждия, 1550 тона водоизмѣстване, много сполучливо маскиранъ отъ находчивия му командиръ на пѣтнически съ две димни трѣби, на товаренъ параходъ и др.

Въ издаденитѣ отъ сжщия Лотербахъ спомени сж описани твърде интересни епизоди отъ дейността на тѣзи кораби — примки, които благодарение смѣлостта на екипажитѣ и много сполучливата маскировка, завършватъ съ потапяне на преследванитѣ отъ тѣхъ руски и английски подводници.

При едно такова преследване на английски подводници на 2 ноемврий 1917 година кораба — примка — „К“ билъ предъ северния изходъ на Зунда, когато го изненадватъ 6 английски изтрѣбителя. Следъ кратко, не сполучливо обстрелване той бива потопенъ, а командирътъ му Лотербахъ съ 5 души отъ екипажа биватъ спасени отъ единъ случайно минаващъ търговски корабъ.

Минковъ.



БЪДЕЩЕТО НА ЯПОНИЯ.

Голѣмата политическа акция, съ която е заета сега цѣла Япония, неизбѣжно поставя въпроса дали ще приключи съ окончателенъ успѣхъ и дали бавно развиващитѣ се, до сега все още въ латентно състояние, сили на грамадния източенъ континентъ не ще изтикатъ единъ день завоевателя така, както англичанитѣ въ края на срѣднитѣ вѣкове бѣха изтикани отъ Франция и дали голѣмо поставената целъ ще осигури, за притесненитѣ вече на островитѣ японски човѣшки маси, поле за економическа и експанзивна работа за дълго време.

Японската нация се намира, за сега, подъ влиянието на две могъщи сили: — едната отъ тѣхъ, надвиващето всѣка представа умножаване на японската раса и втората — кризата въ настоящата държавническа система, която отъ демократичния феодализъмъ се колебае между новитѣ фашистки или комунистически форми, предизвикани отъ гореспоменатото прекомѣрно размножаване и отъ все повече и повече засилващата се индустриализация. Професоръ Карлъ Халсхоферъ дава въ своето съчинение: „Япония и японцитѣ“ следната прогноза: продължаване на сегашното състояние въ Япония при все така запазваща се воля за животъ — е невъзможно защото гжстотата на населението вече надхвърля допустимо възможния максимумъ. Разширение

е възможно въ две посоки: къмъ континента (Азия) и къмъ Океана — Филипинитѣ, Архипелага — Сунда и Австралия. Съпротивлението обаче на Океана (владеещитѣ го велики европейски и американски сили) за сега се преценява отъ японцитѣ още като непреодолимо. Японцитѣ обаче подценяватъ дълговременната съпротивителна сила на Руско-китайския континентъ и силата на китайскитѣ заселници, до които климатически по-неиздържливитѣ южни японци още не сж дорастнали. Японското заселване въ континента, въпрѣки усилията на държавата, остава все още не само незадоволително, но и нищожно — селянина остава въ новозаетитѣ области все още китаецътъ, а именно, на селянина принадлежи земята (територия) въ смисълъ на продължителност. Непосрѣдствено погледнато обаче, притежанието отъ Япония на Манджурия означава единъ извънредно голѣмъ географски и военно стратегически приръстъ — който е предпоставка на автокрацията и насокитѣ на бъдещето. Изхождайки отъ това положение, Япония ще може по късно много по-лесно да осъществи своето естествено и по инстинктъ предпочитано разширение — къмъ страната на Океана (островнитѣ групи на Великия океанъ и на южното море). Друга възможност би могла да се предвиди само при

едно насилствено принуждение или самоограничение, предизвикано отъ външни или вътрешни причини и осъществено чрезъ ограничение раждаемостта, понижение благосъстоянието и екзистенцъ — минимума. А тъкмо отъ тѣзи последнитѣ се иска да се отбѣгне, чрезъ разширяване къмъ страната на континента, защото, ясно е, доброволно ограничение, равносилно за японската раса на доброволното самоунищожение, безъ външни непреодолими принуждения — е немислимо и не може да се очаква. За сега, положението на Япония е твърде благоприятно. Руситѣ, както и презъ 1940-5 год., биха се провалили въ случай на война въ Далечния изтокъ; американско нападение презъ океана, за сега, има малки изгледи на успѣхъ; опълчаване срещу Япония на нѣкоя отъ другитѣ велики морски сили, поради застрашеното имъ положение въ колониитѣ (възстание, отцепване и пр.) не е вѣроятно, а едно съвмѣстно действие на великитѣ морски сили срещу Япония, каквото единствено би било опасно за тази последната, за сега е невъзможно. Поради това, момента за разширението си въ Манджурия Япония е избрала най-майсторски и нейното бъдаще, поне за още много десетолѣтия, е напълно осигурено.

Ив. Вариклечковъ.



МОРСКИ ВЕСТИ

СВЕДЕНИЯ ЗА НАШИТѢ СЪСЕДИ.

Турция. — Гърция.

Постройката на подводни лодки.

Презъ априлъ м. т. г. турското правителство размѣнило, на основание гръцко-турския договоръ, сведенията за корабостроителната програма.

Турция предвижда въ близко време постройката на 10 подводника.

Гърция предвижда постройката на два торпедоносци.

Бюджетътъ на министерството на народната отбрана (Турция) за 1933 — 1934 г. предвижда следнитѣ кредити:

Армия	32,373,640 т. л.
Флотъ	3,775,560 т. л.

Авиация	943,000 т. л.
В. промишленостъ	2,955,800 т. л.
Картографна секция	603,505 т. л.
Всичко:	40,651,505 т. л.

Къмъ тази сума трѣбва да прибавимъ още 9,835,242 т. лири за военни доставки.

Румъния.

По сведения на флотския воененъ печатъ (чрезъ Морской Сборникъ) — Румъния въ края на 1933 г. е получила значително попълване на своитѣ военно-въздушни сили. Полша построила за Румъния 80 истребителни хвѣрчила, Италия 6 бомбарди-

ровачни, отъ които два хидроплана типъ Савоя — Маркетти; освенъ това въ Англия, Франция и Италия сж поръчани 400 хвѣрчила.

Единствениятъ съществуващъ хвѣрчилень румънски заводъ въ Браила, отново е откритъ и приготвява 20 хвѣрчила.

Ново пристанище. — Румъния.

На 4 км. С.И. отъ Балчикъ се строи ново рибарско пристанище — използва се езерото Тузла. Къмъ началото на 1933 г. сж били изпълнени следнитѣ работи: удълбочена площъ до 3·3 м. — 27,000 м², прокопана е по-голѣмата частъ стъ ка-

нала, една част от стената е укрепена с каменни блокове и се строи вълноломъ.

Щабът на военния флот настоява да се удължи канала и пристанището до 4'4 м. и да се удължи вълнолома с разчетъ напълно да може да се запази входа на канала от вълните.

Както се вижда, това пристанище ще дава убежище на малки кораби, но то има и ще има голъмо военно значение, тъй като е достъпно за канонерките и торпедоносците, а когато се удължи, и за ескадрените торпедоносци и подводници.

В. Поповъ.

ГЕРМАНСКИЯ КРЪСТОСВАЧЪ „ЕМДЕНЪ“ ВЪ ЧЕРНО МОРЕ.

Въ щаба на германския флот е изготвена програма за далечните плавания на кръстосвачите „Емденъ“ и „Карлсруе“, които ще заминат първиятъ на 10. XI. и вториятъ на 22. X. н. г. По интересенъ за насъ е маршрутътъ на „Емденъ“, който води и къмъ Черно море, а именно: „Емденъ“ ще обиколи цъла Африка отъ Западъ къмъ Изтокъ, ще посети по-главните индийски пристанища, отъ тамъ ще премине Суецкия каналъ за да посети Средиземно и Черно морета. Плаванията ще завършатъ къмъ края на юни 1935 г.

Въ такъвъ случай можемъ да очакваме нашите Черноморски пристанища да бждатъ посетени презъ идващата пролътъ отъ германския флотъ. Не остава друго освенъ да пожелаемъ на нашите съюзници отъ голъмата война щастливо плаване и добро виждане на нашите бръгове.

„Емденъ“ е единъ отъ първите нови германски кръстосвачи строени следъ войната. Има 6000 т. водоизмещение, 60,000 к. с. машини, 35 мили въ часъ скоростъ, куполна артилерия 9—15 см. орджия по 3 въ куполъ 3 торпедни тръби въ групи по 2.

„Карлсруе“, сжщо следъ войната строенъ, сжщия типъ, съ малки изменения, ще заmine къмъ западните бръгове на Южна Америка, като обиколи носа Хорнъ и на връщане ще премине Панамския каналъ.

ПОДВОДНО ОКСИЖЕНОВО РЪЗАНЕ НА ЖЕЛЪЗОТО.

При подводните строежи, а особено при изваждане на потънали кораби, често става нужда да се отделятъ желъзни маси и части една отъ друга, да се пробиватъ отвори и пр. Извършването на тази работа на водното дъно механически съ чукове и съчащи инструменти е извънредно трудно. Както съ много трудности и тукъ техниката напоследъкъ се е

еправила. Съ специални оксигенови апарати водолазите, безъ особено усилие, дори много лесно и бързо, на значителна дълбочина — 40—50 м. въ водата, ръжатъ и отделятъ желъзни части съ дебелина до 10—15—20 см.

Единъ такъвъ уредъ представлява отъ себе си водородниятъ оксигеновъ апаратъ за подводно ръзване. Той е неудобенъ поради това, че за горивенъ газъ му служи твърде опасниятъ избухливъ водородъ, който технически приготвенъ не се среща навсякъде, изисква особени грижи за съхранение. Освенъ това съ тоя апаратъ се работи твърде бавно.

Германскиятъ водолазенъ механикъ Тьонеръ преди нъколко години, следъ дълги опити е успълъ да построи оксигеновъ апаратъ за подводно ръзване на желъзо, при който за горивенъ газъ служатъ течни горива — бензинъ, бензолъ, петролъ и др. каквито на всякъде се намиратъ и лесно се съхраняватъ, както на кораба, така и на бръга. Той има само малкото неудобство, че за действието му е нуженъ електрически токъ, който служи за затопляне и изпаряване на течното гориво. Но електрическата енергия се намира много по-често и много по-лесно днесъ, отколкото технически приготвениятъ водородъ. Горелката на тьонеровиятъ апаратъ е голъмичка и солидно построена и пламъкътъ и развива една температура отъ 3000 до 3500° C, което позволява лесно ръзване на желъзни стени 20—25 см. дебели, каквато напримеръ е бронята на голъмитъ военни кораби.

Тази висока температура дава възможностъ и на една бърза работа — 3 до 4 пжти по-бърза отколкото при водородния апаратъ; като се има предвидъ, че на водолазите за всяка частъ стоеене подъ водата скъпо се плаща, то скоростта на ръзането се явява като голъмо преимущество. Така тьонеровиятъ апаратъ е по-удобенъ, много по-икономиченъ и по-лесно приложимъ на всяко мѣсто.

Остревъ.

ХРОНИКА

На 15 октомврий почина голъмия французски държавникъ Поанкаре.
На 18 октомврий стана погребението на югославиянския кралъ Александъръ.

На 22 октомврий се освѣти царската моторна лодка въ присъствието на Августейшето Семейство, Евксиноградъ. Лодката биде кръстена „Надежда“.

На 25 окт. напусна Варна Полковникъ Узуновъ отъ щаба на I кл. Варн. Гарнизонъ, за да поеме новия си високъ постъ. На гарата

полк. Узуновъ бѣ изпратенъ отъ всички си съслуживци на гарнизона, представителитъ на властите, множество граждани, при рѣдка задушевностъ.

Отъ 11 до 25 октомври въ варненското пристанище сж акустирали следните параходи: „Херкулесъ“, холандски — разтоварилъ 27 тона. „България“ итал. разтов. 133 тона. „Остия“ англ. разтоварилъ 55 тона. „Палестина“ итал. разтов. 2 тона. „Авентино“ итал. натоварилъ 59 тона храни. „Принчипеса Мария“ румънски — натоварилъ само пжтници. „Мерано“ итил. разтоварилъ 9 тона. „Изерлонъ“ германски — разтоварилъ 401 тона. „Фернебо“ шведски — натоварилъ 415 тона кюспе. „Кампидолио“ итал. разтоварилъ 28 тона. „Гащайнъ“ итал. натоварилъ 35 тона. „Кенлонъ“ англ. разт. 57 тона. „България“ бълг. натоварилъ 6 тона. „Принчипеса Мария“ румън. натов. само пжтници. „България“ итал. разтоварилъ 104 тона. „Улисесъ“ холанд. разтоварилъ 253 тона и натоварилъ 462 тона. „Царъ Фердинандъ“ разтоварилъ 23 тона. „Веста“ итал. разтоварилъ 252 тона и натоварилъ 47 тона. „Изерлонъ“ — отпжтувалъ. „Дунависъ“ — италиански.

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

ПОЩА

Настоящия брой се изпраща даромъ.

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

За преводните статии да се указва кжде сж печатани въ оригиналъ.

Статиите да се пишатъ отчетливо и на една страница отъ листа.

За постжпилитъ статии ще се дадатъ съединение въ следващитъ броевъ.

Всичко отнасящо се до Редакционния комитетъ да се праща въ Щаба на Флота — Варна.

„Морски прегледъ“ излиза всяко 1-во 15-то число на месеца.

Всяка държава, която иска да стъпи на собствени крака, трѣбва да има бръгъ: чрезъ това първа тя добива истинска свобода.

Печатница Мор. Уч. частъ Варна.