

МОРЕПЛАВАНИЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЕ ИМАТЪ ПУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.



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

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

ДВУСЕМИЧНИКЪ ЗА МОРИКА ПРОСВЕТА И ОВНОВА

ДЪКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

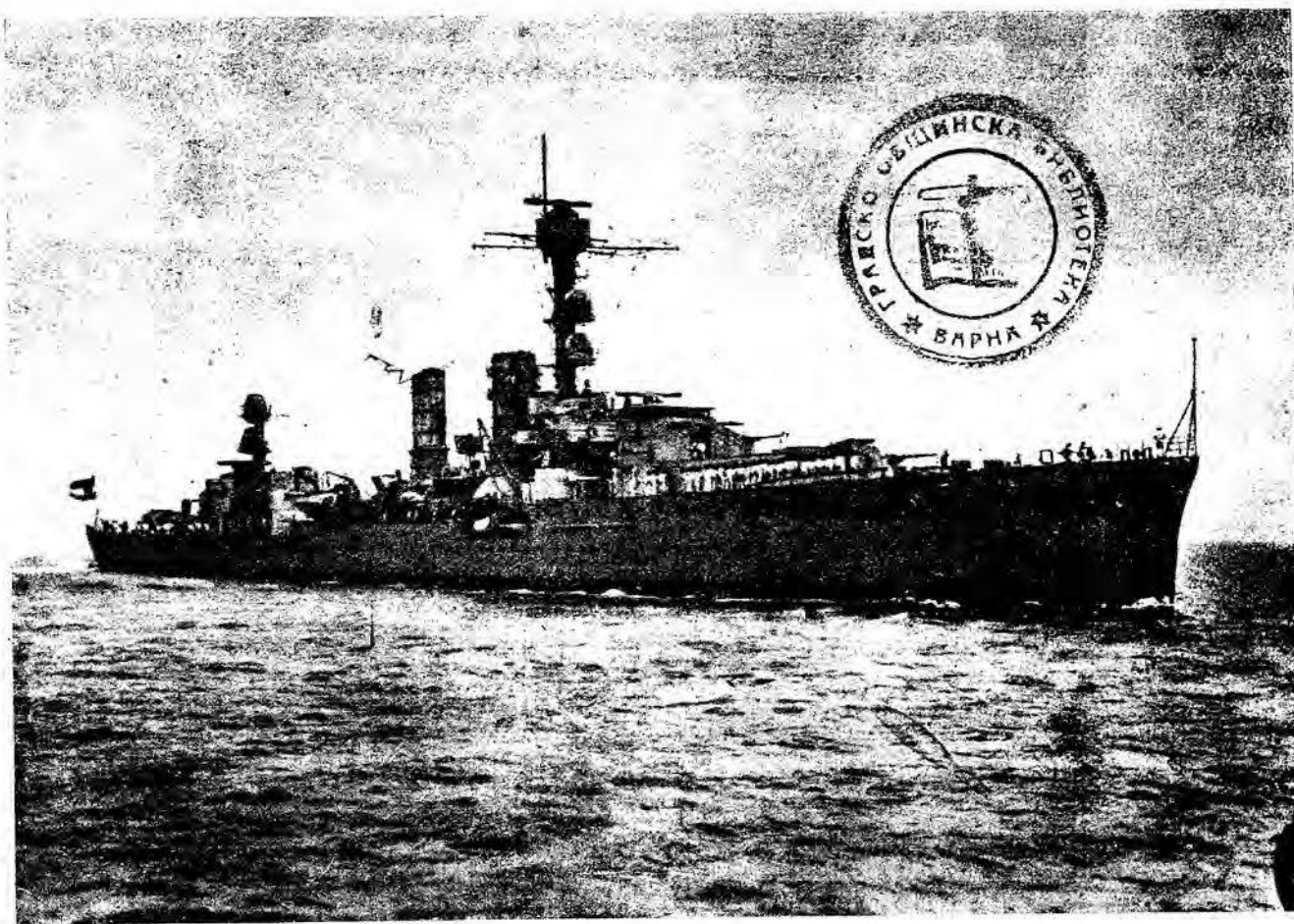


Година III.

Варна, 1. ноември 1936 год.

Брой 52.

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



ГЕРМАНСКИЯТЪ КРЪСТОСВАЧЪ „ЕМДЕНЪ“

Построенъ презъ 1925 и модернизиранъ презъ 1934 год. Притежава следниѣ данни: Водоизмѣстване 5,400 тона; дължина 150·5, ширина 14·3, газене 5·3 метра; скоростъ 29 мили; въоръжение: 8—150 мм., 3—88 мм. орджия и 7—500 мм. торпедни тръби. Обслуга 534 души. Въ последниѣ години се използва като учебенъ кръстосвачъ за околосвѣтско пътуване.

КАЛЕНДАРЪ НА
„МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“

— На 17. X. 1912 г. команда отъ 163 моряка отъ дунавската флотилия е била изпратена да минира брѣговетъ на Мраморно и Бѣло морета при с. Чанта, Родосто, Шаркѡй, Логосъ, Портолагосъ и пр.

— На 18 октомври 1915 год. въ Варна е пристигналъ купениятъ отъ Германия подводникъ № 18, и който като първи български подв. непрекъснато кръстосвалъ предъ нашитѣ брѣгове и билъ сигурна и надеждна защита на роднитѣ води.

— На 19 октомври 1915 г. презъ нощта отрядъ торпедоносци въ съставъ: „Смѣли“, „Дръзки“, „Строги“ и „Летящи“, подъ командата на капитанъ-лейтенантъ Серафимовъ, недалечъ отъ ромжнския брѣгъ срещу с. Татладжикъ поставили минно гнѣздо отъ 24 заградни мини.

Отъ този воденъ районъ, рускитѣ бойни кораби, чрезъ артилерийска стрелба постоянно заплашвали дѣсния флангъ на III армия въ Добруджа.

— На 25.X.1915 година въ Варна пристигналъ нѣмскиятъ подводникъ № 17, командванъ отъ лейтенантъ Вернеръ. Подводникътъ билъ купенъ за българския флотъ, но преди да издигне нашето знаме билъ потопенъ предъ рускитѣ брѣгове.

— На 27 октомври 1915 г. рускиятъ черноморски флотъ въ съставъ: 1 линееенъ корабъ новъ типъ и 3 стари, 2 леки кръстосвача, 14 изтрѣбителя, 1 самолетносаачъ, 5 спомогателни кораба и 7 водосамолета, въоръжени общо съ 22—305 м.м., 8—203 м.м., 24—150 м.м., 20—130 м.м., 27—100 м.м. и 63—75 м.м. орждия започнали усилена бомбардировка на Варна. Нито брѣговата артилерия, нито поставенитѣ заградни мини можаха да възпрепятствуватъ на стрелбата отъ далекобойната неприятелска корабна артилерия. Градътъ бѣше спасенъ само отъ двата подводника № 17 и 18. Атакувани отъ подводницитѣ, корабитѣ на руския флотъ прекратили стрелбата и бързо се оттеглили задъ хоризонта.

— Презъ м. октомври 1915 год. торпедоносцитѣ отъ дунавската флотилия „Ботевъ“ и „Левски“ заедно съ 8 австроунгарски монитори охраняватъ брѣга на Дунава и лѣвия флангъ на действующата армия въ Добруджа.

— На 30.X. 1915 год. дунавската флотилия получава пленения при гр. Ломъ руски параходъ „Бѣлградъ“, заедно съ 5 шлепа. Параходътъ е билъ преименованъ въ последствие на „Варна“.

ХРОНИКА

На 18.X. въ варненското пристанище е пристигналъ новопостроениятъ моторенъ корабъ „Атенъ“ отъ Дойче-Леванте-Линие, Хамбургъ. Този корабъ е вториятъ такъвъ следъ „София“ отъ серията модерни бързоходни единици, които компанията Дойче-Леванте-Линие, въ желанието за бързото обслужване пристанищата въ Срѣдиземно и Черно морета е пустила до сега въ движение.

Третиятъ корабъ отъ тази серия, „Каиро“, ще почне плаването презъ м. Декември, а въ първата половина на 1937 год. ще почнатъ обслужването по сжщата линия и други два кораба отъ тая серия.

Товаро-пътническиятъ корабъ „Атенъ“ има 7,000 тона товароносимостъ и нѣколко добре устроени кабинни за пътницитѣ. Приспособленията му за товарене и разтоварване сж последната дума на техниката. Притежава 16 товарни стрели отъ които 14 вдигащи тежести до 7 тона, една съ товароподемностъ тридесетъ тона, и друга съ 50 тона. Товарнитѣ стрели се обслужватъ посрѣдствомъ електричество. Корабътъ има дизелъ моторъ съ мощностъ 4,000 к. с.

— На 13.X. въ Варненското пристанище е пристигналъ новиятъ германски корабъ „Марица“, собственостъ на германското параходно дружество „Шулдъ Ориентъ линие“.

Корабътъ, който е кръстенъ на името на нашата рѣка Марица, е окончателно завършенъ презъ настоящата година и представлява съвършено новъ типъ, притежаващъ най-модерни устройства и добри мореходни и технически качества. Неговата товароподемностъ е 5000 тона съ скоростъ 15 мили въ часъ. Обслужката му се състои отъ 30 души съ комендантъ г. Бекъ. Разтовари 800 тона коксъ и разни стоки, а натовари 2000 тона соя.

Корабътъ ще подържа редовни рейси между Хамбургъ—Ориента—Черноморскитѣ пристанища.

Кръстникъ на кораба е българинътъ г. Тодоръ Димановъ отъ Берлинъ, директоръ на транспортното дружество „Атласъ“.

Съ парахода пътува и собственикътъ му г. Шулдъ.

— На 19.X. параходното дружество „Лойдъ Триестино“ е празнувало стогодишния си юбилей. Това е едно отъ най-старитѣ параходни дружества, чийто кораби сж посещавали черноморскитѣ пристанища още преди освобождението и сж спомогнали много за развитието на нашия износъ.

ПОЩА

Редакцията благодари за следнитѣ постъпили дарения:

1. Морското училище гр. Созополъ сумата 1,165 лева.
2. Никола Томовъ отъ Червенъ Брѣгъ, сумата 20 лева.
3. Михаилъ Костовъ отъ гр. Варна, сумата 20 лева.
4. Владимиръ*Ил. Куневъ отъ гр. Варна, сумата 20 лева.
5. Михаилъ Хр. Бошнаковъ отъ гр. Варна, сумата 20 лева.
6. Андрей Вѣлковъ отъ гр. Варна, сумата 20 лева.
7. Борисъ Божиловъ учителъ въ девическата гимназия въ гр. Варна, сумата 20 лева.
8. Елена Атанасова отъ Бургасъ, сумата 10 лева.

(Следва)

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

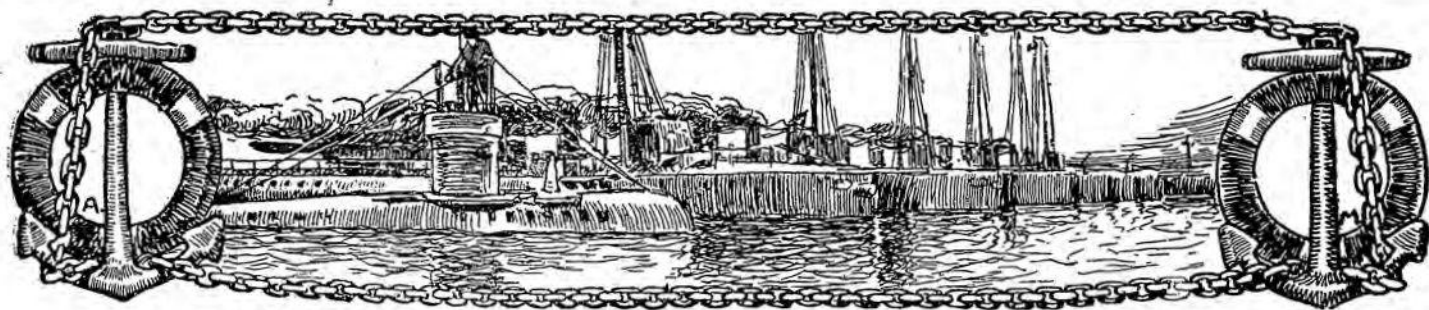
— Въ отговоръ на многобройнитѣ запитвания, кжде да се изпращатъ волнитѣ дарения за вестника и за улеснение на нашитѣ четци отъ Варна, съобщаваме, че сумитѣ за двуседмичника могатъ да се предаватъ и въ печатницата на Морската Полицейска Служба, находяща се на пазаря и въ съседство на пожарната команда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

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

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

— Умоляватъ се абонатитѣ, при промѣна адреситѣ имъ, да известяватъ своевременно редакцията ни, като едновременно съобщатъ и абонаментния си номеръ.

— Редакцията препоръчва сътрудничество и съ снимки. Ония сътрудници, които иматъ такива, свързани съ живота и историята на флота или съ морето, се умоляватъ да ги представятъ.



Тезоименниятъ день на Н. В. Царица Йоанна

На 1 ноември — денъ на Св. Ив. Рилски, носителъ на българската вѣра и първи ратникъ за духовенъ възходъ, цѣлокупниятъ български народъ чествува тезоименния день на Нейно Величество Царица Йоанна, височайша другарка на нашия любимъ Царь.

Въ тоя свѣтълъ день, сърдцето на всѣки българинъ тупти въ избликъ на безгранична преданность и обичъ къмъ царското семейство и българското племе отправя топли молебствия къмъ Всевишния, за даруване боголюбивата Царица съ бодростъ, здраве, дълголѣтие и изказва съкровенното желание още дълго време да

бжде радостъ за Царствения домъ и въ дни на усиленни грижи и тежъкъ трудъ — истинска утѣха и отмора за Вър-

първи ноември е день на народнитѣ будители. Народътъ ни отдава заслужена данъ и на многобройнитѣ народни труженици, които въ дни на черно робство и духовенъ гнетъ, неуморно будѣха съзнанието, ободряваха духа и начѣртаха свѣтлия пѣтъ на възраждането и стремежа къмъ духовенъ подъемъ и политическа свобода.

Първи ноември, както и празникътъ на независимостта, възшествието, храбростта сж бележити дати въ новата ни история, въ които народътъ ни,

сплотенъ около Височайшето семейство, празнува съ вѣрата за свѣтли бжднини на българското племе.



Нейно Величество Царица Йоанна

ховния Вождъ на българското племе — Негово Величество Царя.

Наредъ съ този тържественъ празникъ,

МОРСКА МИСЪЛЪ

Критическо изследване на действията на руските торпедоносци през Свѣтовната война въ Черно-море.

Действията на руските торпедоносци през Свѣтовната война въ Черно-море, може да се групиратъ въ три главни вида:

а) Действия въ състава на ескадрата;

б) Самостоятелни действия въ открито море и край чужди брѣгове;

в) Действия за подържане фланга на своята армия настѣпваща по крайбръжията.

Руските торпедоносци, особено новиятъ типъ „Дръзки“ сж придружавали винаги ескадрата при нейните предвижвания, като сж изпълнявали охранна и разузнавателна служби. Обаче, при срещитѣ, които е ималъ рускиятъ флотъ съ неприятеля, нито веднажъ не сж били хвърлени въ торпедна атака на противникови военни кораби.

Това, което историята отбелязва за действията на торпедоносцитѣ при взаимните срещи на английски и нѣмски флоти въ Северното море, не се среща при операциитѣ на руските торпедни сили въ Черно море.

Това се дължи на обстоятелството, че турските бойни кораби сж действували по единично, като сж притежавали по-голяма скоростъ и винаги сж командвали обстановката. Обаче, има моменти, когато торпедоносцитѣ сж могли да атакуватъ, напримѣръ при случайната среща на „Гьобенъ“ съ руската ескадра, обаче, не сж били използвани.

Подъ закрилата на линейния флотъ, торпедоносцитѣ сж поставяли минни заграждения предъ Босфора и сж атакували срещнатитѣ транспорти.

Самостоянитѣ действия на торпедоносцитѣ, презъ войната, се изразили въ блокиране на противниковото крайбръжие и потопяване на неговитѣ транспортни кораби. Особенни резултати сж получени по Анатолийското крайбръжие, гдето сж потопили множество вътрохода и 30 въглищни кораби.

Торпедоносцитѣ сж имали случайни срещи съ „Гьобенъ“ на 29 октомври 1914 година и съ „Бреслау“ на 11 юни 1915 година, като сж произвели торпедна атака, обаче, без-

результатна, понеже и въ двата случая не сж изненадали противника.

При срещата си съ „Гьобенъ“, дивизионътъ на Князь Трубецкой, дава торпеденъ залпъ денемъ и отъ твърде голям разстояние. Естествено, че при такава обстановка, „Гьобенъ“ е успѣлъ да се отклони отъ торпедните попадения и да нанесе чувствителни поражения на челния торпедоносецъ.

По интересна е нощната среща на „Гнѣвний“ и „Дръзки“ съ „Бреслау“, гдето „Гнѣвний“ атакува съ залпъ отъ 5 торпеда отъ 500 метра разстояние, но не получава резултатъ. Причината е липсата на изненада и ловкото маневриране на противника.

При втората среща на „Гьобенъ“ съ руските торпедоносци на разсѣване, на 11.IX.1915 г. на адмиралъ Саблинъ, решава да атакува, обаче, бива разпрѣснатъ отъ артилерийския огънь на противника.

Действията на руските торпедоносци по Кавказкото крайбръжие се изразяватъ въ:

а) поддръжка фланга на сухопътната войска;

б) обезпечаване движението на армейските групи по брѣга;

в) осигуряване продоволствието на армията по море, давайки ѝ възможностъ да обърне своя тилъ къмъ морето и да действува самостоятелно въ прибръжнитѣ зони;

г) снемане десанти въ флангъ и тилъ на противника и действуване съ артилерийски огънь по неговитѣ позиции.

При тия операции, ясно проличава значението на поддръжката която флота, съ корабитѣ си е дала за съществения и решителенъ развой на операциитѣ по брѣга. Обаче, трѣбва да се има предъ видъ, че действието на фланга на армията е въ прѣка зазисимостъ отъ владението на морето въ даденъ районъ.

Относно използването торпедоносцитѣ може да се извадятъ следнитѣ поуки:

а) по отношение торпедната атака—тя не трѣбва да се счита като

второстепенно срдство въ боя, защото чрезъ нея може да се нанесе решающъ ударъ на противника само съ единъ залпъ. Трѣбва да се знае, че торпедоносцитѣ не могатъ да стоятъ продължително време подъ артилерийския огънь на противника, защото лесно могатъ да бждатъ извадени отъ строя и атаката имъ осуетена.

Успѣшността на торпедната атака зависи отъ изненадата, позицията и разстоянието въ момента изстрелването на залпа. За сполучлива атака торпедоносцитѣ трѣбва да заставатъ на минимални разстояния отъ целта и предъ курса на противника.

За да има атаката голѣмъ успѣхъ, необходимо е масовото съсрдоточаване на торпедоносци срещу противника. Ето защо, моментътъ за атаката трѣбва добре да се разчете и организира, като се взематъ мѣрки за нейното резултатно изпълнение и обезпечение.

Ако торпедоносцитѣ сж въ състава на ескадрата и на тѣхъ се възлага главната атака, то всички други сили, участващи въ боя, трѣбва да имъ създадатъ благоприятна обстановка.

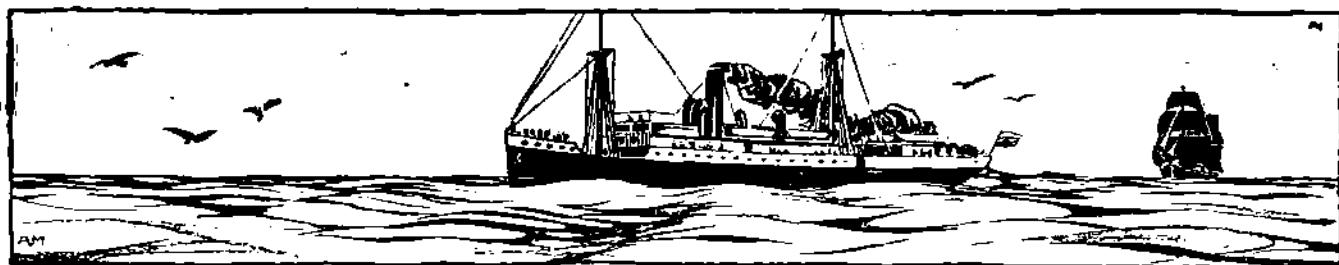
б) По отношение на артилерията—благодарение на сравнително мощния си снарядъ, руските торпедоносци твърде често сж прибѣгвали къмъ своитѣ орждия за разрешаване на известни задачи.

Голѣма частъ отъ транспортитѣ сж били потопяни съ артилерийски огънь, така сжщо и подводника „У13“.

Но най-активно е използвана артилерията отъ торпедоносецъ „Жаркий“ и другитѣ торпедоносци, които сж действували въ състава на Батумския отрядъ по Кавказкото крайбръжие.

Относно поражаемостъта на торпедоносцитѣ отъ артилерийския огънь на противника има много факти, които потвърждаватъ тѣхната беззащитностъ.

П. Павловъ.





ВЕНЦ-МОРСКА ИСТОРИЯ

Босфорската проблема презъ Свѣтовната война.

(Продължение отъ брой 51)

Атаката на Босфора трѣбва да се извърши чрезъ изненада, защото споредъ поукитѣ отъ историята и преди всичко — отъ атаката на Дарданелитѣ, изненадата е сжщесвено условие за успѣха на операциитѣ отъ тоя видъ. Така, че и дума не може да става за единъ десантъ на 150 километра отъ Босфора, което ще компрометира изненадата. Напротивъ, десантѣтѣ трѣбва да бжде извършенъ въ близостъ на самия Босфоръ, вѣнъ отъ действията на тежката артилерия на фортоветѣ, като войскитѣ се превозятъ презъ нощта и на разсѣване се хвърлятъ на брѣга. За тая именно цель бѣха построени леки сждове съ малко водоизмѣстване, които можаха да пристанатъ направо на брѣга. Многократнитѣ разузнавания, направени въ зоната на Босфора отъ флота и отъ агенти, разтоварвани безъ затруднения на турския брѣгъ, установиха, че турцитѣ могатъ много лесно да бждатъ изненадани, защото наблюдението имъ край брѣга, особено следъ неуспѣха на англичанитѣ при Дарданелитѣ, бѣ значително отслабено. Построенитѣ въ началото на войната окопи край брѣга, отдавна бѣха напуснати, разрушаваха се и не представляваха сериозно препятствие за едно разтоварване чрезъ изненада.

Силитѣ, които турцитѣ презъ лѣтото на 1916 година, можаха да противопоставятъ срещу единъ десантъ въ района на Босфора, споредъ разузнавателната служба на черноморския флотъ, се състояха отъ една дивизия въ укрѣпената зона на Босфора и една дивизия гарнизонъ въ Цариградъ, и двѣ дивизии съ много слабъ съставъ — всичко 15,000 души. Тия войски можаха да бждатъ засилени въ единъ срокъ отъ три — четире дена съ частъ отъ гарнизона на Дарданелитѣ (две дивизии). Но при една атака на Босфора, турцитѣ трѣбваше да очакватъ и действия срещу Дарданелитѣ, така че нѣмаше да изпразнятъ чувствително последнитѣ. А превозътъ поморе на тия войски щѣше да бжде извършванъ много бавно, поради липса на вжглища и плвателни сждове, голѣма частъ стъ които бѣха потопени въ Черно море. За подкрѣпления отъ Ерзерумъ, Месопотамия и Палестина и дума не може да става, понеже такива щѣха да

пристигнатъ не по-рано отъ 20 — 25 дни.

Най-близкиятъ фронтъ, отъ гдѣто съюзницитѣ на Турция биха могли да изпратятъ подкрѣпления на босфорския гарнизонъ е Солунскиятъ.

Поради твърде ограничената превозоспособностъ на желѣзопжтната линия, която минава презъ Нишъ, то първитѣ подкрѣпления биха могли да достигнатъ Босфора не по-рано отъ петъ дни. Съюзницитѣ на Турция трѣбваше да иматъ предвидъ и възможната офанзива на Солунския фронтъ въ връзка съ атаката на Босфора и не можаха да отдѣлятъ значителни сили.

По тоя начинъ срещу турскитѣ сили отъ 15,000 души, които биха могли да бждатъ увеличени съ постепенни пристигания отъ Дарданелитѣ на четвъртия день до 30,000 души, транспортната флотилия можеше да стовари още въ първия день на операцията 45,000 души (три дивизии), т. е. три пжти повече. Частъ отъ флотилията веднага би се върнала въ най-близкитѣ пристанища (Одеса и Севастополъ), за да вземе нови две дивизии, които да разтовари на петия день сутринята. Една частъ отъ флотилията ще остане на мѣстото на десанта за обратното натоварване на първитѣ три дивизии въ случай на неуспѣхъ. Когато турскитѣ сили достигнатъ 30,000 души съ подкрѣпленията отъ Дарданелитѣ, руската експедиционна армия ще брои 80,000 човѣка, на десетия день 100,000 души, колкото транспортната флотилия би могла евентуално да натовари обратно безъ артилерията, конетѣ и обозитѣ.

Споредъ този разчетъ, направенъ върху подемната способностъ на транспортната флотилия и преценката на турскитѣ сили, добита отъ разузнавателната служба, става ясно, че въ първитѣ десетъ дена на операцията, експедиционната армия ще бжде три и по-късно два пжти по голѣма отъ противника. Едва следъ десетия день, съ пристигане подкрѣпления отъ Солунския фронтъ, това съотношение би могло да бжде неблагоприятно за Руситѣ.

Нѣма смисълъ обаче да се правятъ разчети за следъ десетия день, защото ако изненадата успѣеше,

можеше да се очаква, че експедиционниятъ корпусъ още на четвъртия день да завладѣе Цариградъ. А на шестия день отъ началото на операцията, значителни сили отъ експедиционния корпусъ можеха вече да заематъ силната Чаталджанска позиция, която защищава Цариградъ срещу всѣко нападение отъ сушата. По тоя начинъ, пристиганетъ на подкрѣпления отъ Солунския фронтъ ставаше невъзможно. Освенъ това, следъ завземането на Босфорскитѣ укрѣпления, руския флотъ щѣше да влезе въ Мряморното море и чрезъ една атака срещу дарданелската отбранителна система въ тилъ да отвори достъпа за морскитѣ сили на съгласението въ Мряморно море. Щомъ Турция се види напълно откъсната отъ своитѣ съюзници, навѣрно щѣше да иска миръ.

Ако съ изненадата не се успѣеше и стоваренитѣ войски биха срещнали непреодолима съпротива оставаше да се реши: войскитѣ да се задържатъ нѣколко десетки километра отъ Босфора, на линията Биюкъ Дерѣ — Черно море, която линия можеше лесно да се отбранява.

Колкото се отнася до сигурността на операцията отъ морска точка зрение, то тая сигурностъ, презъ пролѣтътъ на 1916 год. при наличността на 2 линейни и 5 брониранни кораба, 3 кръстосвача, около 30 изтрѣбителни, 8 подводника и множество спомагателни кораби (миночистачи, противолодочни катери, стражни и пр.) можеше да се счита като напълно обезпечена. По това време руския флотъ нѣмаше надводенъ противникъ, защото „Гьобенъ“ следъ като се натъкна много пжти на мини предъ входа да Босфора и получи сериозни повреди, не се решаваше повече да излиза. Само четиритѣ подводника въ Черно море можаха да създадатъ сериозни затруднения. Но за противодействие на тая опасностъ морското командване бѣ взело най-сериозни мѣрки, внимателно проучени въ всичкитѣ имъ подробности. Ефикасността на тия мѣрки се доказа при десанта на рускитѣ войски при Трепезундъ, презъ пролѣтътъ 1916 година.

Най-после началникѣтѣ, на когото щѣше да бжде повѣрено изпълне-

нието на тая операция, адмиралът Колчакъ, единъ отъ най-даровититѣ и енергични руски военачалници, представляваше най-добрата гаранция за успѣха.

Въпрѣки всичко гореизложено, армейскиятъ генераленъ щабъ при общата главна квартира, поставяше подъ съмнение всички сведения на морската разузнавателна служба и специално сведенията за количеството на турските войски при Босфора и считаше атаката чрезъ изненада за твърде рискована. Едновременно съ това, същиятъ продължаваше упорито да препоръчва десанта при устието на Сакария.

Следъ публикуването мемоаритѣ на генералъ Лиманъ Фонъ Зандерсъ, вече е известно, че сведенията на морската разузнавателна служба, относно турските сили на Босфора, сж били абсолютно вѣрни.

Презъ пролѣтѣта на 1916 г., по заповѣдъ на общата главна квартира, черноморскиятъ флотъ изпълни едно разтоварване на войски отъ голѣмъ масщабъ въ района на Ризе — Трапезундъ, заемакъ отъ турцитѣ. Около три дивизии съ артилерията, конетѣ и обозитѣ бѣха разтоварени безъ подрѣжката на флота. Това доказа, че въпрѣки принципа за икономия на силитѣ, когато въпросътъ не се отнася до атаката на Босфора, то генералниятъ щабъ на армията можа да отдѣли значителни сили и то за една операция безъ каквото и да е стратегическо значение.

Разтоварването на войскитѣ бѣ твърде опасно, понеже транспортнитѣ кораби стояха на котва въ съвършено открити рейдове. Но, благодарение на взетитѣ отъ командуването на черноморския флотъ мѣрки, въпрѣки усилията на германскитѣ подводници да попрѣчатъ съ своитѣ атаки на превоза и разтоварването, операцията биде извършена безъ загуби.

Сполучливото извършване на тая операция опроверга опасенията на генералния щабъ на армията относно атаката на Босфора, но рискътъ отъ атаката чрезъ изненада продължаваше да бжде поддржанъ. Безспорно, всѣка операция на война носи своитѣ рискове, но, както е казалъ Нелсонъ, „Нищо велико не може да бжде направено безъ рискъ“, за постигане на подобна целъ, даже рискътъ за голѣми загуби, бѣ напълно оправданъ. Условиата, при които се развиваше Общоевропейската война, бѣха такива, че завземането на Босфора, можеше да има ако не решаващо, все пакъ твърде важно значение.

Англичанитѣ се решиха да атакуватъ Дарданелитѣ при най-неблагоприятнитѣ условия. А сега вече се знае, че стоваренитѣ на 25 априль 1915 година на Галиполи английски войски сж били почти равни на турскитѣ. Руското главно командване имаше по-голѣмо основание да предприеме атаката на Босфора, която въ случай на успѣхъ можеше да има такива важни послѣствия, тъй като се използваше изненадата и се знаеше споредъ сведенията на разузнаването, че гарнизонътъ на Босфора бѣ сравнително слабъ.

Освенъ това рискътъ не можеше да бжде толкова голѣмъ, въ най-лошия случай загубитѣ щѣха да се понесатъ само отъ тритѣ дивизии на първия ешалонъ. Загубитѣ на англичанитѣ при десанта на 25 априль 1915 година не превишава 40%, въпрѣки, че войскитѣ се стоварваха тъй да се каже, въ самитѣ окопи, ожесточено отбранявани отъ турска страна. Презъ пролѣтѣта 1916 година руската обща главна квартира пожертвува петъ пжти повече хора срещу германския фронтъ за една офанзива отъ второстепенно значение въ околността на езерото Нарочъ, която офанзива, споредъ думитѣ на германцитѣ, бѣ удавена въ блатата и въ кърви.

За нещастие, въ най-решителния моментъ отъ историята на Русия, на чело на армията стояха началници, които не можаха да оценятъ важността на известни задачи, поставени на стратегията отъ неочакванитѣ условия, при които се разви Свѣтовната война и следователно, указаха се неспособни да взематъ подходящитѣ решения.

И така, атаката на Босфора, успѣхътъ на която можеше да има съждбоносно значение върху историята на Русия, не бѣ предприета и презъ 1916 година, въпрѣки най-енергичнитѣ настоявания на флота...

Следъ като се убеди окончателно въ нежеланието на общия генераленъ щабъ да предприеме атаката на Босфора, морскиятъ генераленъ щабъ, презъ есента на 1916 година успѣ да добие съгласието на Императора за да формира специални войски, които да изпълнятъ тая операция. Времето бѣ установено за пролѣтѣта 1917 год., едновременно съ общата офанзива, която главната квартира подготвяше въ Галиция. Но революцията тури край на тоя трети по реда си проектъ за атаката на Босфора.

Опитътъ да бжде разрешена Босфорската проблема презъ Свѣтовната война ни навежда на известни размисления, които сж отъ голѣмъ

интересъ. Изтъкна се вече, че въоръженитѣ сили на воюващитѣ трѣбваше, или би трѣбвало да извършатъ множество твърде важни стратегически операции, съвсемъ непредвидени въ плановѣта на войната, за които предварително не бѣха направени никакви приготовления. Тая констатация най-много засѣга смѣсенитѣ операции (съвмѣстнитѣ дѣйствия на армията съ флота), отъ които презъ време на войната бѣха изпълнени следнитѣ: атаката на Дарданелитѣ, солунската експедиция, завземането на Трапезундъ, окупацията на островитѣ въ Рижкия заливъ отъ германцитѣ. Проектирани били: завземането на Катаро, заемакето островитѣ отъ Далматинския архипелагъ, десантъта на Фландърското крайбрѣжие, окупацията на Хелголандската бухта, завземането на Босфора и др.

Нѣкои отъ изброенитѣ смѣсени операции можеха да иматъ решително влияние върху хода и края на войната, напр. форсирането на Дарданелитѣ, завземането на Босфора или десанта на фландърското крайбрѣжие, които въ мирно време не бѣха своевременно предвидени и не бѣ направено нищо за тѣхната подготовка.

Ръководителитѣ на политическитѣ и военни сждбини на воюващитѣ, предвидъ размѣритѣ и необикновенния характеръ на операциятѣ, се указали недостатъчно предвидливи да преценятъ съ нужната сериозностъ политическитѣ и стратегически условия, при които ще се развиятъ тия операции. Вслѣствие на това, тия ръководители не можеха да подготвятъ въоръженитѣ сили на своя народъ за разрешението на всички проблеми, които бѣха или трѣбваше да бждатъ поставени за разрешение презъ време на войната.

Отъ друга страна, понеже по-голѣмата частъ отъ тия непредвидени преди 1914 година стратегически проблеми спадатъ въ областта на смѣсенитѣ операции (съвмѣстни дѣйствия на армията и флота), трѣбва да заключимъ, че и липсата на идейна връзка и на разбирателство между армията и флота, които съществуваша преди войната въ повечето страни, е сжщо една отъ голѣмитѣ причини за тая непредвидливостъ. Най-после, съвсемъ не бѣ предвидено, че операциятѣ на суша ще приематъ формата на „окопна война“ и никой не си даваше смѣтка за изключителното значение, което ще получатъ смѣсенитѣ операции, като едно мощно срѣдство за извършването на стратегически маневри отъ широкъ масщабъ.

ТЪЖНА ДВАДЕСЕТЪ ГОДИШНИНА

19.X. 1916 — 19.X. 1936.

На 19 октомври се навършиха двадесет години от знаменитото сражение при с. Первели, въ което взеха живо участие една рота моряци съ картеченъ взводъ.

Деветнадесети октомври 1916 година е бележитата дата въ историята на младия български флотъ.

Въ тоя тъженъ есененъ день преди двадесетъ години, когато по рав-

нитъ добруджански поля ехтѣше гротътъ на орждията и кѣнтѣше звънтътъ на саби и удара на ножъ, млади, жизнерадостни и смѣли български синове, калени всрѣдъ вихритѣ на морската стихия, заеха дѣсния флангъ на побѣдоносната българска армия и се впуснаха устремно срещу десеторно превъзходящитѣ ги вражки сили.

Въ лютия бой при Первели, българскиятъ морякъ доказа, че е готовъ да се бори и жертвува за Родината еднакво, както на море, по необятнитѣ водни простори, така и по бойнитѣ поля наравно съ бойцитѣ на суша.

При Первели сложиха кости следнитѣ доблестни синове на Отечеството:

Офицерски канд. Върбанъ Зах. Занчевъ	
Корабникъ Злати Атанасовъ Ивановъ	
Канд. под. Щерионъ Г. Александровъ	
„ „ Димитъръ Куцаровъ Сжбевъ	
„ „ Стоянъ Минчевъ Ковачевъ	
Ефрейторъ Методи Горановъ Кирчевъ	
„ Георги Певъ Брадевъ	
„ Петъръ Ст. Каракашевъ	
Морякъ Лазаръ Христовъ Иовчевъ	
„ Недѣлчо Рад. Недѣлчевъ	
„ Димитъръ Ст. Апостоловъ	
„ Павелъ Георгиевъ Колевъ	
„ Димитъръ Коцевъ Петровъ	
„ Димо Недѣлчевъ Тодоровъ	
„ Илия Ляпчевъ Кьосевъ	
„ Недѣлчо П. Сархошевъ	
„ Стоянъ Таневъ Вълевъ	
„ Тони Минковъ Господиновъ	
„ Велико Петровъ Георгиевъ	
„ Згюрю Димитровъ Згуровъ	

Морякъ	Никола Михайловъ Яневъ
„	Кольо Дойчевъ Колевъ
„	Петъръ Теневъ Митевъ
„	Атанасъ Ивановъ Цвѣтковъ
„	Игнатъ Георгиевъ Алексиевъ
„	Никола Кировъ Николовъ
„	Янчо Вълчевъ Вълковъ
„	Георги Стояновъ Желѣзковъ
„	Никола Ценовъ Лировъ
„	Илия Тодоровъ Илковъ
„	Михаилъ Юрд. Михалевъ
„	Калчо Нисторовъ Игнатовъ
„	Иванъ Василевъ Стойковъ
„	Никола Илиевъ Митковъ
„	Стойко Тодоровъ Стойковъ
„	Димитъръ Ил. Ченгарлиевъ
„	Иванъ Ставревъ Ивановъ
„	Борисъ Веневъ Кръстевъ
„	Цеко Ивановъ Цековъ
„	Димитъръ Вълковъ Терзиевъ

Преди двадесетъ години тѣзи склупи покойници, достойни чеда на родиния ни флотъ, откъснати отъ корабитѣ и олѣлчени срещу врага въ Добруджа, действуваха геройски и самоотвержено, като сложиха живо-

та си предъ олтаря на Родината.

Поклонъ предъ загиналитѣ моряци, които рамо до рамо съ храбритѣ братя приморци, сложиха кости въ люта бранъ по китнитѣ добруджански поля.

Вѣчна имъ память, и вѣчна слава на доблестнитѣ синове на майка България, които достойно изпълниха своя дългъ, и подчертахъ съ цената на своя животъ, че

Българскиятъ духъ е еднакво мощенъ и страшенъ, както по суша така и на море.



МОРСКИ ВЕСТИ

Съвременният германски линейни кораби и леки кръстосвачи.

Строежът на съвременният военен морски сили на Германия, обхваща два периода:

Първият от Версайския договор (1918 г.) до сключването на англо-германската морска спогодба (18 юни 1918 год.).

До този период строежът на корабите за флота се съгласувал с постановленията на Версайския договор.

Вторият период — след сключването на англо-германската спогодба, когато корабостроенето се провежда в съответствие с тази спогодба.

Съгласно Версайския договор, на Германия се разрешаваше да построи 6 линейни кръстосвача по 10,000 тона, 6 леки кръстосвача с водоизместване по 6,000 тона и други леки, малки кораби. Едновременно с това, Германия получи правото да запази в строя, до завършването на разрешения брой кораби, всички кораб от указания тип, до влизането в строя на новопостроените.

Въ 1920 год., Германия пристъпила към модернизирани останалите в строя линейни кораби и кръстосвачи.

През тази година било взето решение, да се замънят остарелите вече кораби, влезли в строя през 1903 год. с нови, като се започнала постройката на нови кръстосвачи.

Първият такъв — „Емден“, е бил започнат през месец декември 1921 год., като за основа на проекта сж били взети малките германски кръстосвачи от 1914—1918 год., с вмъкване на подобрения и изменения, допустими от новата корабостроителна техника.

Основните елементи на „Емден“ сж били: общоприетото водоизместване, без запас на гориво и прясна вода за котлите — 5900 тона; дължина — 150.5, ширина — 14.3, газене — 5.3 метра; машина с мощност — 45,000 к. с.; скорост 29 мили, въоръжение: 8—150 мм., 3—88 мм. орджия и 4 двойни торпедни тржби. За главни машини сж били възприети — турбини на два вала с жбчато предаване. Първоначално котлите работили с въглища и с точно гориво.

При модернизиранието на кръстосвача през 1934 год., всички котли били приспособени само за точно гориво. Кръстосвачът „Емден“ влязал в строя на 15.XII.1925 година. През последните години, той се из-

ползува за учебен кръстосвач.

През април 1925 год. Германия започнала постройката на втория нов лек кръстосвач — „Кьонигсберг“, а от серията „К“ през 1926 год. и на другите 2 еднотипни „Карлсруе“ и „Кьолн“.

Въ тия кръстосвачи, германските корабостроители успели да вмъкнат значителни видоизменения от тактико-технически характер, извлечени при строежа на „Емден“. При почти същото водоизместване от 6,000 тона, кръстосвачите „Кьолн“, „Карлсруе“ и „Кьонигсберг“, притежават по-голяма дължина и широчина и превъзхождат „Емден“ въ скорост и въоръжение. Тъ имат по 9—150 мм. 4—88 мм. орджия, 8—37 мм. картечници и по 4 торпедни тржби. Развиват скорост 32 мили. Кръстосвачите от серията „К“ превъзхождат въ всъко отношение кръстосвача „Емден“, което се дължи на общото повишение въ развитието на техниката, въоръжението и корабостроенето въ периода между 1920 и 1925 год.

Увеличението и използването на електроставката, целесобразното разположение на поясната обшивка, употребата на специалните стомани и значителното използване на леките сплави, позволило да се достигнат големи икономии въ теглото на корпуса и механизмите, а употребата на Дизел-мотора за икономичните ходове, значително повишило района на действие на кръстосвачите. Била достигната икономия и въ теглото на артилерийското въоръжение, за сметка на разположените 9—150 мм. орджия въ триоръдейни кули.

Корабното машиностроение преди постройката на кръстосвачите от серията „К“, направило видоизменение на котлите, приспособени напълно за точно гориво, което сжщо дало икономия въ теглото и позволило да се построят твърде леки турбинни двигатели с жбчато предаване. Опитите правени по това време за прилагане на Дизел-мотора въ корабите, дали възможност на германското машиностроение да създаде дизелна инсталация с най-малки размери и тегло. Изпразнените каменовжглени прегради дали възможност да се разширят жилищните помещения за обслугите на кораба.

Подобренията сж застъгнали корпуса, машините и въоръжението. Общият вид на кръстосвачите от

тази серия се характеризира от две димни тржби, един съжерж, централно командно мѣсто, далекомер и прожекторна площадка. Кърмовият срѣз въ тѣхъ има форма, която позволява да се поставятъ заградни мини. Въ предната носова част на кораба е разположена една триоръдейна кула за главната артилерия. Две други подобни кули сж разположени въ кърмовата част, като едната е поставена задъ другата и малко по-висок. Тѣ сж разположени по диаметралната плоскост на кораба.

Торпедното въоръжение се състои отъ 12—533 мм. торпедни тржби, симетрично разположени по 4 отъ двѣтѣ страни на палубата. Бронираният пояс, палубата, главната артилерия и бойната кула сж свързани съ централното командно мѣсто.

Главните механизми се състоятъ отъ четири самостоятелни парни турбини разположени по две, главна и спомагателна, на гребния валъ чрезъ жбчатъ преводъ, поради което, всѣка една отъ тѣхъ, може да го движи по отдѣлно, независимо една отъ друга, или двѣтѣ едновременно.

Всѣко едно турбинно стѣмвяване е разположено въ отдѣлно помѣщение. Въ предните помѣщения сж разположени главните турбини, а въ кърмовите — двѣтѣ спомагателни. Парната двигателна сила се допълва отъ два Дизел-мотора съ по 10 цилиндри и мощност 800 к. с., при 900 и 1000 к. с. при 1000 обрѣщания въ минута, които двигатели се използватъ само при икономичните ходове.

При проектирането на корабите не е билъ предвиденъ икономичниятъ ходъ. Поставените Дизел-мотори сж били предназначени за други цели. Тѣзи двигатели обаче при пробите сж дали отлични резултати и сж имали малко тегло — 5.5 кг. на к. с., поради което се използвали за икономиченъ ходъ, осигуряващи на кръстосвача скоростъ отъ 10 — 10.5 мили.

При 10 мили скоростъ съ дизелите, кръстосвачите ще иматъ районъ на действие 10,000 мили т. е. могатъ да преминатъ Атлантическия океанъ, отъ единия до другия край безъ да взематъ допълнително гориво. Дизелътъ предава движението си на вала посредствомъ жбчато предаване система Вулканъ.

Поставянето на дизели въ кръстосвачите система „К“, имъ дава възможностъ при дългите преходи да

се движат изключително съ дизела, по такъв начин, ако се запълнят всички систерни определени за гориво на дизелитъ и котлитъ и се предположи, че котелната обстановка не се използва, ще се осигури районъ на действие отъ 18000 мили.

Първитъ изпитания на кръстосвачитъ отъ серия „К“ били направени:

„Кьонигсбергъ“ на 17. IV. 1929 г.

„Карлсруе“ на 6. XI. 1929 г.

„Кьолнъ“ на 15. I. 1930 г.

На 18. X. 1930 г. е билъ спуснатъ петиятъ построенъ следъ войната — кръстосвачъ „Лайпцигъ“, — Сжщиятъ има водоизмѣстване 6,000 т., дължина 165'77 широчина 16'30 м., газене 4'75 м. и височина на стенитъ 9 метра.

Ако сравнимъ основнитъ размѣри на този кръстосвачъ съ кръстосвачитъ отъ серията „К“, вижда се, че въ проекта на „Лайпцигъ“ сж направени нѣколко отстъпления отъ главнитъ размѣри на серията „К“, а именно: малко намаление въ дължината, а увеличение въ ширината, съ което се е получило намаление въ газенето съ 0'6 м. Главнитъ двигатели на „Лайпцигъ“ сж: две парни турбини, които работятъ на двата странични вала, а на третия, сръдния валъ Дизель-моторъ, който е опредѣленъ главно за економиченъ ходъ. Турбинитъ получаватъ пара отъ 6 водотръжни котли, морски типъ, работящи съ нефтъ. Дизелтъ е съ мощностъ 12 хиляди к. с. и допълва мощността на турбинитъ до 72,000 к. с., при която кръстосвачтъ развива скоростъ 32 мили. При работа само съ Дизела, кръстосвачтъ има 14'5 мили скоростъ и 7,000 мили районъ на действие.

„Лайпцигъ“ се отличава отъ серията „К“ и по външенъ видъ, като всички димоходи въ него сж отведени въ една димна трѣба. Кръстосвачтъ е влѣзалъ въ строя презъ есента на 1931 г.

Шестиятъ отъ съвременитъ германски леки кръстосвачи, „Нюрнбергъ“ е влѣзалъ въ строя на 2. XI. 1935 г., а е започнатъ презъ есента на 1933 г. и спуснатъ на вода на 8. XII. 1934 г.

Кръстосвачтъ „Нюрнбергъ“ е еднотипенъ съ „Лайпцигъ“.

Напоследъкъ германскитъ кръстосвачи се снабдяватъ съ водосамолети.

Следъ щателна подготвителна работа презъ м. септември 1925 г. Германия е заложила въ постройка своя първи следъ Свѣтовната война дизеловъ кръстосвачъ, първи въ всички флоти „Дойчланъ“, който въ последствие е послужилъ като образецъ на други три кораба. Той има водоизмѣстване, безъ гориво и запаса вода за котлитъ 10,000 тона, при главна артилерия отъ 6—280 мм.

орждия и достатъчно дебела броня. Цѣлата недействителностъ на ограничения за въоръженията се подчертава особено тукъ въ линейния кръстосвачъ „Дойчланъ“, който вмѣсто предвиденитъ 10,000 тона има въ сжщностъ 13,700 тона.

Спуснатъ е на вода на 19. V. 1931 г., а влѣзалъ въ строя на 1. V. 1933 г., като строежтъ на кораба е траялъ всичко 4 години и 7 месеца. Тази продължителностъ на постройката се обяснява съ обстоятелството, че е трѣбвало въ строго опредѣления тонажъ да се вмѣстятъ всички изисквания на новото въоръжение и корабтъ да отговаря на всички тактико-технически изисквания. Трѣбва да се отбележи, че германскитъ корабостроители успѣшно се справили съ всички изисквания по осигуряване боевата и мореходна способностъ на кораба.

Еднотипни на „Дойчланъ“, сж „Адмиралъ Шееръ“, положенъ въ постройка на 25. VI. 1931 год. и спуснатъ на вода на 1. IV. 1933 год., а влѣзалъ въ строя презъ септември 1934 год.; „Адмиралъ Шпее“, започнатъ презъ октомври 1932 год., и спуснатъ на вода на 30. VI. 1934 г., а влѣзалъ въ строя презъ 1935 г. притежаватъ по два самолета.

Основнитъ данни на бронирания кръстосвачъ „Дойчланъ“ сж: дължина 185'62; ширина 20'7; газене 5'8 метра; въоръжение: 6—280 мм. орждия поставени по три въ две орждейни кули, по една на носа и кърмата; 8 — 150 мм.; 6 — 88 мм. и 8 — 37 мм. орждия, отъ които 150 мм. сж разположени по 4 на всѣка стена. Обслужва се отъ 926 човѣка.

За забелязване е, че това е първиятъ корабъ, въ който дизель-моторътъ е намѣрилъ пълно приложение като двигателна сила, а парната турбина, която по настоящемъ се употребява като двигателъ въ всички военни кораби, тукъ липсва. Следъ използването на дизель-мотора въ кръстосвачитъ „Кьолнъ“, „Кьонигсбергъ“ и „Карлсруе“, само при економичнитъ ходове, била разработена и приложена на кръстосвачитъ „Лайпцигъ“ и „Нюрнбергъ“, схемата за съвмѣстна работа на дизель-мотора съ парната турбина. Като първи корабъ, въ това отношение се смѣта артилерийскитъ „Бремзе“, който влѣзалъ въ строя презъ 1932 год. Въ него на двата вала има поставени осемъ цилиндрици дизель-мотори, двукатни,

двойно действующи, безкомпресорни, по 3250 к. с. Въ „Дойчланъ“ предаването е еднотипно съ това въ „Бремзе“, съ тази само разлика, че вмѣсто осемъ цилиндрици двигатели сж поставени осемъ-деветъ цилиндрици такива, безкомпресорни двукатни съ двойно действие, система М. А. Н. и обща мощностъ 54000 к. с. Теглото на дизелната обстановка на „Дойчланъ“ включая и помагателнитъ машини, но безъ хидравлическото жбчато предаване е — 8 кгр. на к. с.

По официалнитъ германски съобщения „Дойчланъ“, има 26 мили скоростъ, но на основание направенитъ сравнения по отношение на скоростта и другитъ данни на „Дойчланъ“, отъ французкия корабенъ инженеръ К. Ружеронъ съ модели на подобни кръстосвачи и сжщитъ опити направени отъ американския корабенъ инженеръ Д. Тайлоръ, доказватъ, че „Дойчланъ“ притежава скоростъ не по-малка отъ 28'5 мили.

Най-голѣмо внимание е отдѣлено за въоръжението и бронирането, дори и за смѣтка на скоростта.

Отъ всички гореизложени данни се вижда, че „Дойчланъ“ превзхожда всички кораби отъ сжщия типъ, строени до сега следъ войната.

Постройката на „Дойчланъ“ е 1'87 пжти по скжпа на тонъ водоизмѣстване отколкото тоя на английския линейенъ корабъ „Нелсонъ“, построенъ презъ 1927 год.

Следъ англо-германската морска спогодба на 18. VI. 1935 г. Германия оповести своята морска програма, а именно:

Постройка на 2 линейни кръстосвача отъ по 26,000 тона, които ще носятъ имената: „Шарнхорстъ“ и „Гнаизенау“ съ 280 мм. орждия и 2 тежки кръстосвача по 10,000 тона водоизмѣстване съ 203 мм. орждия.

Двигателитъ на линейнитъ кръстосвачи ще бждатъ парни турбини съ мощностъ около 130,000 к. с. и котли съ високо налѣгане, (28—29 кгр.) и се предполага, че ще иматъ скоростъ надъ 34 мили. Постройката на тѣзи кораби е започната презъ 1934 г. и се очаква, че презъ 1938 год. ще бждатъ окончателно завършени. Постройката на двата тежки кръстосвача, е възложена на корабостроителницитъ „Дойче Верке“ въ Килъ, Бломъ и Фосъ въ Хамбургъ презъ 1935 год. и ще бжде привършена презъ 1937 год.

Преведе отъ руски Ст. Вълковъ.

— Съ указъ отъ 17 октомври напечатанъ въ френския държавенъ вестникъ се съобщава, че за морско военно аташе при френското посолство въ България е назначенъ фрегатниятъ к-нъ Лаалъ.

Сжщиятъ ще представлява Франция предъ Ромжния и Турция.



НОВИ НАСОКИ НА МАШИНО-СТРОЕНИЕТО.

Много важно за корабостроенето се явява намалението на теглото изобщо и натоварването от машинната установка измѣрено въ кгр. к.с.

Тѣзи изисквания се удовлетворяватъ напоследѣкъ най-вече съ употреблението на високо парно налѣгане и строенето на бързовъртящи се турбини.

Единъ примѣръ въ това направление може да ни послужи корабътъ „Tappenberg“, който отъ търговските кораби пръвъ има за двигател подобни парни турбини. Той притежава две тристепенни съ високо налѣгане турбини отъ фирмата „Wagner Hochdruckdampfgesellschaft“, — Хамбургъ, всѣка една съ мощностъ отъ по 6250 к. сили.

При 250 обръщения въ минута на корабния валъ, турбината съ високо налѣгане прави 18,000 обръщения въ минута, съ срѣдното 15,700, а съ ниско налѣгане 6,500 обръщения въ минута. Прѣсната пара има налѣгане 60 ат. при 460°с. Теглото на цѣлата котелна и машинна инсталация, заедно съ цѣлото запасно гориво е 446 кгр. на к. с., а натоварената отъ него плоскостъ е 24т²/1000 к. с. Сжщиятъ корабъ, ако бѣше инсталиранъ съ двигателъ Дизель-моторъ, щѣше да притежава 775 кгр. тегло на к.с. и една натоварена плоскостъ отъ 30т²/1000 к. с. Съ това се вижда, че машинните установки съ високо парно налѣгане сж за предпочитане предъ дизеловитѣ. При още по-големѣ мощности и употреблението на по-високо парно налѣгане, горнитѣ цифри ще бждатъ още по-благоприятни за парнитѣ установки.

Въ последнитѣ години много добъръ успѣхъ за корабитѣ иматъ сжщо и комбинациитѣ на парни машини съ турбини, движещи се съ изработена пара. Съ турбо-електрически корабни двигатели сж снабдени новитѣ кораби за източна Азия „Scharnhorst“ и „Potsdam“. Първиятъ отъ тѣхъ има две едностепенни главни турбини А. С. С., всѣка една отъ тѣхъ съ мощностъ по 12,000 К. W. работяща съ пара при налягане 50 ат. и 470°с. Корабътъ „Potsdam“ притежава четири котли система „бензонъ“ съ парно налягане 90 ат. при 480°с, които произвеждатъ пара съ мощностъ отъ 19,000 К. W.

НОВЪ СПОСОБЪ ЗА НАМАЛЯВАНЕ КЛАТЕНЕТО НА КОРАБА

За намаляване на страничното клатене на корабитѣ отъ търговския флотъ (преимущественно въ Германия) се прилагатъ успокоителнитѣ системи на „Фрамъ“ съ вътрешно и външно съобщение на водата. На военнитѣ кораби, а така сжщо и на йѣкои

отъ новитѣ презокеански параходи има установени жироскопически стабилизатори. Въ Япония сж намѣрили приложение успокоителнитѣ кърмила на инженеръ „Дакромонъ“. Известниятъ германски инженеръ Фламъ е приложилъ новъ способъ за намаляване на клатенето. Сжщността на това приложение се състои въ следното: на двата борта на кораба се поставятъ тржби (отвесни) долниятъ отворенъ край на който, се съобщава съ задбортната вода. Горниятъ край на тржбитѣ има сигуренъ капакъ, презъ който капакъ, чрезъ единъ кранъ може да се пуска пара. Пускането на парата е устроено така, че съвпада и зависи отъ клатенето. Когато корабътъ се наведе на едната си страна, то нивото на водата въ „фламовитѣ“ тржби ще се покачи. Въ този моментъ обаче се отваря крана и впуснатата въ тржбата пара произвежда тласкъ върху водата, въ резултатъ на което се явява стремекъ да се изправи корабътъ на обратната страна т. е. намалява се клатенето. При направенигѣ опити съ инсталиране „фламови“ тржби на единъ корабъ се получилъ следния резултатъ:

Безъ да се включва въ действие парата на „фламовото“ устройство при свободно клатене, корабътъ се изправялъ за 65 секунди.

Опититѣ сж правени на котва и въ ходъ, като се получили еднакви резултати.

При пускането обаче на парата въ тржбитѣ, което траело около 1/4 секунда, корабътъ заемалъ хоризонтално положение почти моментално. При това, разхода на парата ималъ налягане 2 килограма, за всѣко пусчане е било само 12 грама.

При инсталиране такива тржби въ носовата и кърмова частъ на кораба, се намалява и надлъжното клатене.

ЕДНО МНЕНИЕ НА ФРАНЦУЗСКИ КОРАБОСТРОИТЕЛЪ.

Августъ Норманъ, най-големиятъ строителъ на военни кораби въ Франция, при последната си речъ произнесена въ френската военноморска академия въ Парижъ е изтъкналъ необходимостта за брониране на най-жизненитѣ части на торпедоносцитѣ. Съ достатъчно силни аргументи той доказалъ, че този видъ корабъ трѣбва да притежава броня достатъчна за защитата отъ артилерийския огънь на кръстосвачитѣ отдалечени на 13 и отъ изтрѣбителитѣ — на 7 километра. Освенъ това торпедоносцитѣ трѣбва да притежаватъ броня за защита уязвимитѣ части на кораба и отъ бомби, пущани отъ самолети. Всичко това, по мнението на Норманъ, ще предизвика увеличението на водоизмѣстимостъ-

та до 300 тона, за смѣтка на теглото на машинитѣ или съответното намаление на скоростта на кораба съ 5 мили, т. е. брониранитѣ торпедоносци ще има скоростъ до 35 морски мили. Той смѣта, че би могло да се избѣгне намалението на скоростта, като се увеличи мощността на машинитѣ.

Възразилъ му е другъ известенъ корабостроителъ, който е наблѣгналъ на това, че не трѣбва да се намалява по никакъвъ начинъ скоростта на торпедоносцитѣ, тъй като бойнитѣ задачи, които се възлагатъ на тѣзи кораби изискватъ голѣма скоростъ.

Заклучението на събранието въ военно-морската академия е, че трѣбва да има два вида торпедоносци: а) голѣми, подобно на кръстосвачи — бронирани торпедоносци съ скоростъ 40 мили и водоизмѣстимостъ 3500—4000 тона и б) малки не бронирани торпедоносци съ водоизмѣстимостъ до 800 тона и съ по силни машини, които да развиватъ скоростъ до 50 мили.

„ТЕЧНИ ВЪГЛИЩА“

На презокеанския пѣтнически корабъ „Скития“, 19,761 регистъръ тона, въ последно време били направени сполучливи опити за горене въ котлитѣ на смѣсъ, състояща се отъ 60% нафтъ и 40% въглищенъ прахъ.

Опититѣ показали, че новата горивна смѣсъ носеща името „течни въглища“, по отношение топлинородителността си напълно подхожда съ горенето на чистата нафтъ. Освенъ това използването на „течнитѣ въглища“ даватъ значителна економия въ стойността на горивото, възлизаща отъ 25—35,000 лева на всѣки 100 тона нафтъ.

НОВИ ВОЕННИ КОРАБИ ВЪ ФРАНЦИЯ.

Новиятъ кръстосвачъ „Марсилеза“ ще бжде пуснатъ тѣзи дни на вода, а другиятъ кръстосвачъ „Жоржъ Лейтъ“ отъ сжщия типъ ще бжде завършенъ въ началото на идната година. На 15 декември се очаква да бжде спуснатъ линейниятъ корабъ „Стразбургъ“, веднага следъ което ще бжде започната постройката на втори такъвъ корабъ.

НОВА КНИГА.

Излъзла е отъ печатъ на френски книгата на адмиралъ графъ Джеликс, подводната опасностъ. Основната мисълъ на автора е, че Съгласението не би спечелило войната, ако англичанитѣ не бѣха започнали да действуватъ най-усилено съ подводницитѣ си, и взематъ своевременно ефикасни противоподводни мѣрки.

Хелмутъ Фонъ Мюке*)

ЕДИНЪ СМЪЛЪ ПОДВИГЪ

(По случай гостуването на „Емденъ“).

Търговските кораби повторно престанаха да се движатъ. На „Емденъ“ предстоеше наново бездействие и застой, презъ които корабътъ трѣбваше да насочи дейността си къмъ друго направление. Решено бѣ да се атакуватъ военните кораби, които се намираха въ пристанището на английската база Пенангъ.

Презъ нощта на 27 срещу 28 октомври 1914 год. „Емденъ“ съ пълна скоростъ се намираше на пътъ за Пенангъ. Командирътъ възнамеряваше на разсъмване да навлѣзе въ пристанището. Корабоводенето нощемъ въ тѣсния подстъпъ къмъ последното бѣше извънредно трудно. За успѣха се разчиташе на изненадата при сутринната дрезгавина, когато бдителността, следствие умората, биваше най-слаба. Обслужата на „Емденъ“ бѣше взела бойните си мѣста. Раздадена бѣше топла закуска, а хората бѣха облѣчени съ чисто горно и долно облѣкло, за да се избѣгнатъ заразитъ при получаване на рани.

Съ надеждно закрити свѣтлини, плътувайки почти бездимно, съ готови торпедни апарати и орждия за действие, „Емденъ“ се насочваше къмъ неприятелското пристанище. Нощта бѣше тъмна. Срещнатитъ рибарски лодки съ умѣло маневриране и отбиване въ страни бѣха преминати безъ да бждатъ сгазени.

Съзоряваше се, когато стигнахме вътрешния рейдъ на пристанището. „Емденъ“ имаше поставена четвъртата си лъжлива димна трѣба. Въ дрезгавината забелязахме освѣтени търговски кораби, а до тѣхъ нѣкаква тъмна маса на воененъ корабъ. Доближихме до 200 метра и установихме, че това бѣше рускиятъ кръстосвачъ „Жемчугъ“, върху който бѣше всичко тихо и спокойно. Ясно различавахме всичко. Върху него не забелязахме да има дежуренъ часовъ, дори и наблюдателъ. Отъ 200 метра неочаквано изфуча първото ни торпедо изстреляно отъ дѣсната торпедна трѣба, а едновременно съ него проеца залпа на всички орждия отъ дѣсната страна, насочени къмъ носовата частъ на „Жемчугъ“. Торпедото попадна въ задната частъ на кораба. Ясно се забеляза силниятъ трусъ причиненъ отъ взрива. Корабътъ подскокна съ задницата си около половинъ метъръ нагоре и започна бавно да потъва. Едва сега се забеляза раздвижване. Офицери и моря-

ци изкочиха на горния подъ и се хвърлиха въ водата.

Бързиятъ ни и съсредоточенъ артилерийски огънь вършеше своето опустошение. Следъ нѣколко само минути корабътъ заприлича на решето. На много мѣста избухнаха пламъци и корабътъ се покри съ димъ и огънь.

Съ прекъсвания „Емденъ“ бѣше обстрелванъ. „Жемчугъ“ сжщо откри огънь. Командирътъ заповѣда да изстреляме второ торпедо. Отново свърнахме къмъ „Жемчугъ“ и отъ разстояние 400 метра изстреляхме второ торпедо. Следъ нѣколко секунди последва силенъ трѣсъкъ около командния мостъ на руския кръстосвачъ. Гъсти облаци димъ, вода и бѣла пара се издигна като гейзеръ на височина 150 метра. Раздробени части отъ кораба захвърчаха наоколо. Когато следъ 10—15 секунди облацитъ отъ взрива се разпръснаха, отъ кръстосвача нищо не се забелязваше освенъ върховетъ на стожеритъ му. Сребрата по насъ бѣше прекратена.

Поставениятъ на стожерната площадка наблюдателъ доложи, че забелязалъ идещъ отъ морето неприятелски изтрѣбителъ. Съ пълненъ ходъ се отправихме къмъ противника, за да го срещнемъ въ открито море.

На разстояние 6,000 метра отъ насъ вдигна французско знаме. На 4,000 метра отъ врага вдигнаха бойните си знамена. „Емденъ“ изви леко на лѣво и откри стрелба. Първиятъ ни залпъ профуча къмъ неприятеля. Той рѣзко изви на лѣво и съ пълненъ ходъ се помъжи да избѣгне. Много късно! Третиятъ залпъ го улучи и 5 снаряда попаднаха въ задната частъ на изтрѣбителя. Експлозия. Черни облаци димъ и пара покриха задната му половина. Въпрѣки неблагоприятното си положение, французитъ поеха борбата. Две торпеда бѣха изстреляни срещу „Емденъ“, а носовото оржие откри бързъ огънь. Торпедата не достигаха своята целъ поради голѣмото разстояние. Така сжщо и орждието, задушено отъ нашия огънь, бѣше принудено да млъкне. Стожерътъ, димнитъ трѣби, предната кула и всички надстройки бѣха смъкнати и потопени отъ действието на взриващитъ се гранати. Следъ нѣколко минути корабътъ потъна. Това бѣше изтрѣбителътъ „Муске“.

„Емденъ“ се отправи къмъ мѣстото на потъването. Спуснаха се две лодки съ корабния лѣкаръ и необходимитъ превързочни сръдства, за да спасятъ и прибератъ падналитъ въ водата неприятелски моряци. Около 33 французи, между тѣхъ и ранени, заедно съ единъ раненъ

офицеръ, бѣха прибрани и натоварени на „Емденъ“.

Раненитъ и пленени французи бѣха добре настанени на кораба. Пострадалитъ се изпратиха въ лазарета, а здравитъ се настанаха на дѣсния междиненъ подъ. Раздадоха имъ се облѣкло, цигари, пиво и храна.

За своя командиръ французитъ разправиха, че отъ единъ гранатенъ ударъ сж били откъснати и двата му крака. Възможно е било да се спаси, обаче, той самъ се завързалъ здраво за командния мостъ и потъналъ заедно съ кораба си.

Шапки долу, предъ такъвъ доблестенъ офицеръ!

Трима отъ раненитъ имаха тежки рани и положението имъ бѣше безнадеждно. Първиятъ умрѣ още на сжщия день вечертъта, а другитъ двама го последваха на следната заранъ.

Първиятъ починалъ, споредъ моряшкия обичай, бѣше поставенъ и защитъ въ парусина, снабденъ бѣ съ тежести и се постави върху дѣсната страна на задната корабна частъ.

Трупътъ се обви въ французско знаме и презъ нощта бѣше пазенъ отъ часовой. На заранъта мъртвецътъ се изнесе и биде поставенъ върху горната площадка на дѣсната стълба, навънъ отъ корабната стена. Корабътъ бѣше спрѣнъ и застана неподвижно. Едно отдѣление моряци съ единъ офицеръ, облѣчени парадно, се строиха за отдаване на почитъ. Всички офицери облѣчени служебно и съ окачени ордени присѣствуваха на тѣжната церемония. Здравитъ французи сжщо бѣха тамъ, за да изпратятъ тлѣнитъ останки на своя храбъръ другаръ. Командирътъ държа на французски прочувствена речъ, като изтъкна, че починалиятъ, изпълнявайки своя отечественъ дългъ, съ честъ далъ живота си за родината, и така заслужава да му се отдаде необходимата почитъ и честъ отъ неприятеля. Последва кратъкъ молебень за починалия и убититъ и загинали презъ време на боя. При спущане на трупа, обвитъ съ французско знаме, въ водитъ на океана, отдѣлението моряци взе за почитъ и даде три залпа надъ моряшкия гробъ. Съ сжщитъ почести се погребваха и другитъ мъртваци.

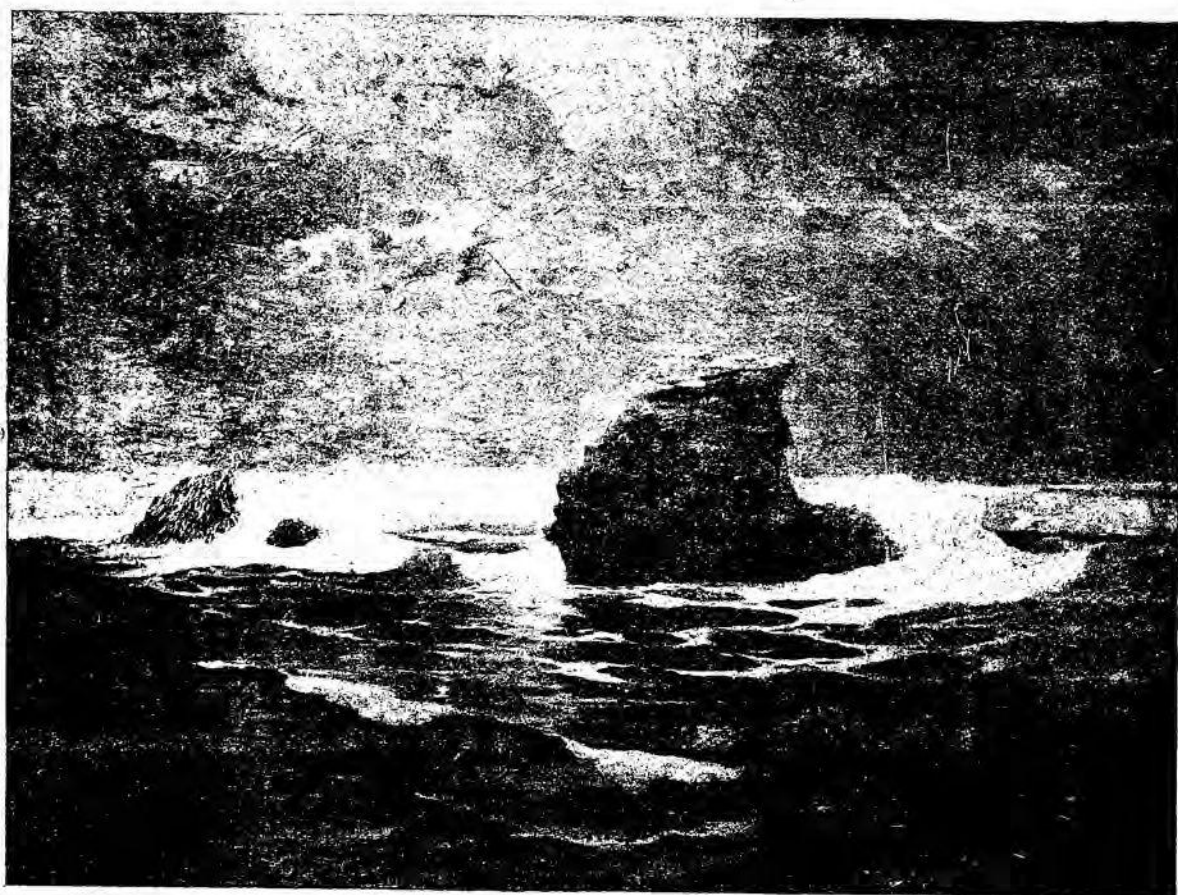
Следъ нѣколко дни се удаде случай да прехвърлимъ французитъ на английски корабъ, който носѣше неутраленъ товаръ. На кораба изпратихме достатѣчно лѣкарства и превързочни материали, необходими за раненитъ французи. Корабътъ получи заповѣдъ да отведе французитъ въ Сабангъ, гдето имаше лазаретъ. Отъ нѣмски: Куюджуклевъ.

*) Старши офицеръ на първия нѣмски кръстосвачъ „Емденъ“, който презъ Свѣтовната война действуваше въ Индийски океанъ и биде потопенъ отъ английския кръстосвачъ „Сидней“ на 9 ноември 1914 год. при Кокосовитъ острови.



ИТАЛИЯНСКИЯТЪ ИЗТРЪБИТЕЛЪ „EMANUELE-PESSAGNO“

Построенъ презъ 1930 год. Притежава следниѣ данни: Водоизмѣстване 2010 тона; дължина 107·7; ширина 10·2; газене 3·2 метра; скоростъ 41·5 мили; въоръжение: 6—120 мм; 4—37 мм. оржия; 6—533 торпедни тръби и 50 заградни мини. Обслужва се отъ 170 души.



Подводни скали край носъ Атия въ Бургаския заливъ.