

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОУСПЕХЪ НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЪ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.



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

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

ДВУСЕДМИЧНИКЪ ЗА МОРИКА ПРОКРЪТА И ОБНОВА

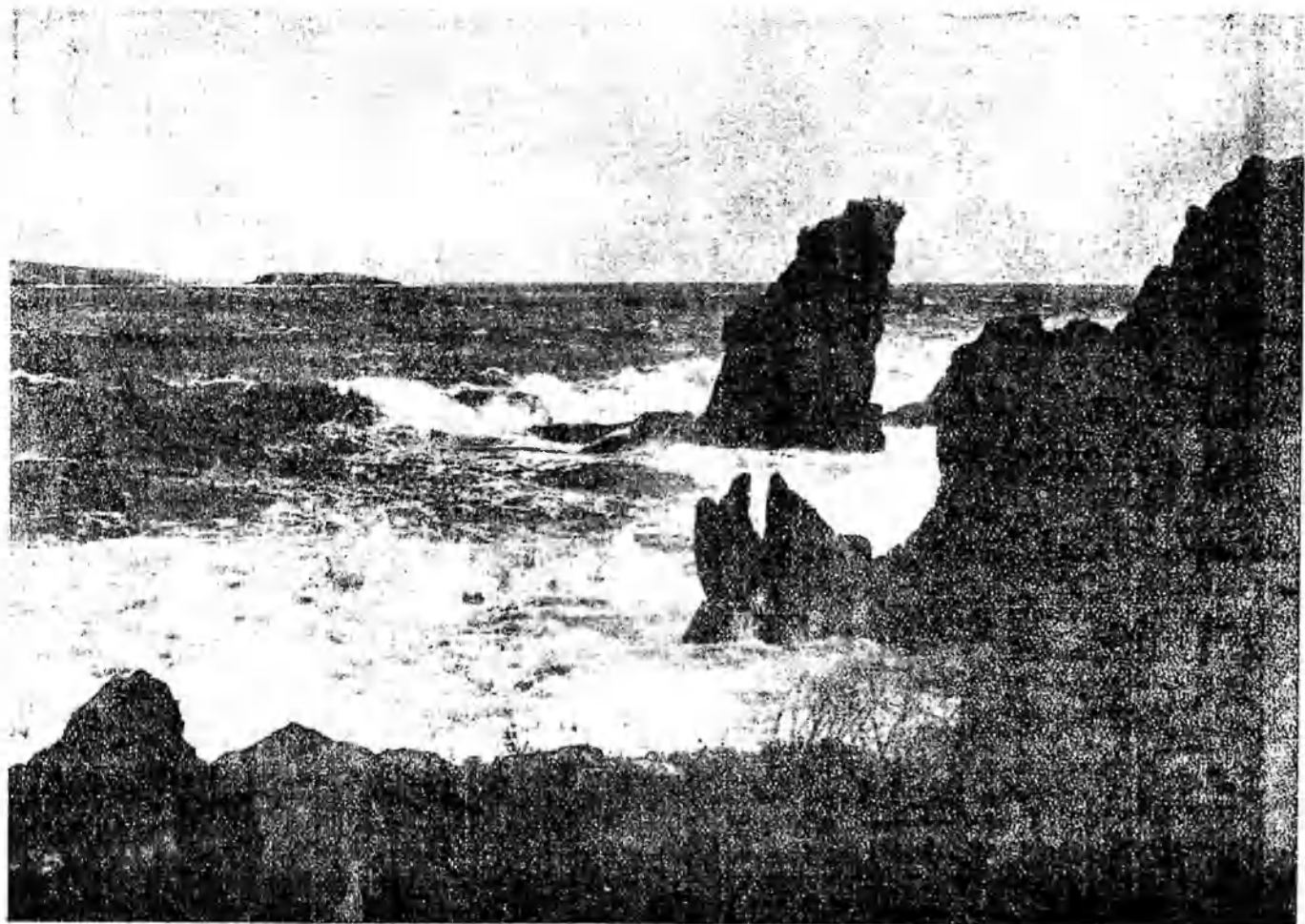
ДИКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ

Година IV.

Варна, 15 ноември 1937 год.

Брой 77.

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



Самотната скала край островъ „Св. Кирилъ“ — Созополъ.

КАЛЕНДАРЪ НА
„МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“

— На 2/15 ноември 1885 г., при обявяване на войната между България и Сърбия, нашата дунавска флотилия получава заповед да почне пренасянето на войските от северо-източна България през Русе за Ломъ и Видинъ.

Благодарение на това съдействие от дунавската флотилия е спасена Видинската крепост от неприятелско нашествие.

При започването на тази операция дунавската флотилия се състояла от 4 транспортни кораба, два торпедоносца, 7 парни катера, 8 шлепа, 20 понтонни и 15 гребни лодки. Тогавашните ѝ ръководители морски офицери и подофицери — руси, били повикани обратно въ Русия и замѣнени съ български строєви офицери и моряци.

— На 13 ноември 1912 г. през нощта отрядъ торпедоносци под командата на капитанъ II рангъ Добревъ излиза въ открито море. Следъ кратко кръстосване по водния път Кюстенджа — Цариградъ отрядътъ забелязва италианския търговски корабъ „Espero“. Последниятъ билъ обискиранъ за военна контрабанда.

— Презъ месецъ ноември 1912 г. отъ моряци въ дунавската частъ се образува сборна миноподдривна рота, която следъ снабдяването ѝ съ необходимитъ материали бива изпратена да минира крайбрежието на Мраморно море, на което се опиралъ дѣсниятъ флангъ на армията ни, действаща при Чаталджа. Командиръ на ротата е билъ капитанъ лейтенантъ Евстати Винаровъ а негови помощници мичманитъ I. р. Б. Стателовъ и Т. Тодоровъ.

Ротата моряци съ извънредно оскъдни сръдства минира крайбрежитъ води при Папазъ Чифликъ и Родосто, съ което изненада врага и принуди турския флотъ да се отдалечи отъ бръга и се откаже отъ извършването на десантъ, който би застрашилъ действащата при Чаталджа наша армия.

— На 6 ноември 1916 година германскиятъ подводникъ „У 45“, когато е излизалъ отъ северния проходъ на минното заграждане предъ Варна, по паралела на Аладжа мѣнастиръ, се натъкналъ на руска заградна мина и моментално потъналъ на разстояние 2 мили отъ бръга. Спасили се само 5 души.

Сжщиятъ подводникъ въ началото на 1936 год. бѣше изваденъ отъ морето и отнесенъ на бръга.

КОЛОНА ЗА ЧЕТЦИТЪ

С. П-въ, Троянско учителъ моли да му се дадатъ исторически данини за водолазитъ и за действието на съвремения водолазень уредъ,

Стоенето подъ водата било известно още отъ най-стари времена. Така още презъ третото столѣтие фокусниците сж давали зрелище, като сж се пускали подъ водата съ запалена свѣщъ, похлупени съ голѣми чугунени котли и излизали безъ да е изгасвала свѣщъта, което е било чудо за тогавашнитъ хора.

Сжщо така старитъ славяни, когато сж воювали, за да изненадатъ противника си отъ къмъ тила, сж поставяли малки отряди отъ войници, скрити подъ повърхността на водата въ дълбокитъ рѣки: тия войници излизали отъ рѣката, следъ като я премине противника, и го нападали отъ тилъ; тѣ сж дишали по сръдствомъ трѣстикови стѣбла, захпвали сж единия край отъ скрития въ водата войникъ, а другия, стърчалъ малко надъ повърхността на водата.

По късно, съ усъвършенствуването на мореплаването и за улеснение на самото него, се е явила нужда често да се работи подъ водата. Това подтикнало човѣка къмъ изнамѣрване на по-добри сръдства за потопяване и работене подъ водата.

Преди 300 години е билъ изнамѣренъ първиятъ такъвъ уредъ, нареченъ водолазень звѣнецъ. Той представлявалъ грамаденъ желѣзенъ сандѣкъ, който се спускалъ на морското дѣно при малки дълбочини, и хората, намиращи се подъ него, сж работили на захлупената площъ отъ дѣното, като сж употребявали за дишане затворения подъ звѣнца въздухъ. Но това не можело да става продължително време, вследствие развалянето на въздуха подъ звѣнца.

Отъ водолазния звѣнецъ, чрезъ усъвършенствования, се достигнало въ 1850 год. до съвършения водолазень уредъ. Тоя уредъ представлява особно гумено облѣкло, въ което се облича морякътъ-водолазъ и се спуска подъ водата или на морското дѣно. При по-старитъ уреди къмъ водолазното облѣкло е присѣединенъ гуменъ маркучъ, който съ свободния си край остава надъ повърхността на водата; по този маркучъ водолазътъ получава въздухъ за дишане. По-новитъ уреди нѣматъ маркучъ, а вмѣсто това иматъ нѣколко калиеви патрони и бутилки съ сгжстенъ кислородъ съ помощта на които водолазътъ използва само този въздухъ, който е затворенъ въ водолазното облѣкло.

ПОЩА

Редакцията благодари за следнитъ постѣпили дарения:

1. Варненското Пристанищно управление сумата 226 лв.
2. Ст. Воденчаровъ София 50 лв.
3. Маринъ Дамяновъ с. Соколово Ловешко сумата 30 лв.
4. Христо Кутевски Тетевенъ сумата 30 лв.
5. Ст. Яханово Дупнишко — Атанасъ Чакървъ сумата 30 лв.
6. Илия Ефтимовъ отъ Варна сумата 30 лв.
7. Минчо Пенчиковъ отъ Варна сумата 20 лв.
8. Андрея Атанасовъ отъ Тетевенъ сумата 20 лв.
9. Димитъръ Стефановъ отъ Варна сумата 20 лв.
10. Димо Йосифовъ отъ Варна сумата 20 лв.
11. Н. Тюфекчиевъ с. Горска Поляна сумата 16 лв.
12. Атанасъ Ефтимовъ отъ Варна сумата 10 лв.
13. Ганка Д. Георгиева отъ Бургасъ сумата 10 лв.
14. Любчо Ст. Илиевъ отъ София сумата 10 лв.
15. Емилъ П. Венковъ отъ Бургасъ сумата 10 лв.
16. Симеонъ Мариновъ Георгиевъ с. Ракитница Видинско сумата 10 лв.
17. Добри Д. Бакърджиевъ отъ Г. Орѣховица сумата 10 лв.
18. Желѣзко Ивановъ отъ Ловечъ сумата 10 лв.

(Следва)

— По липса на мѣсто въ колоната поща редакцията нѣма възможностъ да напечата своевременно имената на всички дарители.

— Умоляватъ се абонатитъ при промѣна на адреситъ да известяватъ своевременно редакцията, като съобщаватъ и абонаментния си номеръ.

Въ отговоръ на постѣпилитъ запитвания за цената на вестника и условията за получаването му, известяваме на изявилитъ желание да се абониратъ, че вестникътъ се изпраща даромъ, по възможностъ на всички, които желаятъ да го получаватъ, безъ вноскъ за абонаментъ; редакцията приема само дарения, които се отбелязватъ въ отдѣла Поща.

Всички писма, снимки, помощи да се изпращатъ на адресъ **МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ—ВАРНА.**

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

имъ задачи, безъ да се случи нито едно нещастие.

3. За да бждатъ миннитъ заграждания по-ефикасни и по-опасни за неприятеля, трѣбва, като правило, да се поставятъ винаги съвършено скрито отъ око̀то на противника. Затова тѣ трѣбва да се поставятъ преимущественно нощно време или денемъ въ време на мъгла. Когато противникътъ не знае кои мѣста сж минирани, той ще предполага, че всичкитъ важни водни обекти сж опасни и това още повече би го затруднило въ неговитъ действия, отколкото ако знае кжде сж миннитъ полета, и го заблуждаваме само по отношение на голѣмината на района имъ и количеството на поставенитъ мини.

4. Лъжливитъ минни заграждания, лъжливитъ слухове за минни полета, заблуждението на противника за мѣстото и количеството на поставенитъ подъ водата мини могатъ да изиграятъ известна съществена роля при военнитъ действия на море и трѣбва да се използватъ въ всички възможни случаи, но не като основа за минни действия, а като добавка къмъ едни нормални, скрити отъ око̀то на врага минни операции, които и въ действителностъ да ги застрашаватъ.

5. Поставянето на едно минно заграждение въ време на война, безъ съответна брѣгова или корабна охрана, е винаги подложено на голѣмъ рискъ, както по отношение тайната на поставянето му, така и по отношение сигурността на действующитъ минни команди и срѣдства. Независимо отъ това, ако едно успѣшно

поставено минно заграждение се остави безъ съответна брѣгова или корабна охрана, то не би могло да бжде използвано въ максимална степенъ.

6. Съвременнитъ материални бойни срѣдства въ една война на море играятъ безспорно голѣма роля за успѣха на морскитъ операции, обаче, само тѣ не сж достатъчни за добиване окончателно положителенъ резултатъ. Необходимо е тѣ да се съчетаятъ съ съответната подготовка на личния съставъ, който ще действа въ тѣхъ, и, главно, да бждатъ одухотворени съ високия несъкрушимъ духъ на моряцитъ и тѣхната самоувѣреностъ въ успѣха имъ. Често пжти по необходимостъ, особено за слабитъ въ материално отношение държави, високиятъ несъкрушимъ духъ на морскитъ имъ команди и безъ наличието на напълно съвременни и специални срѣдства, ще може и ще трѣбва да бжде достатъченъ, макаръ и съ примитивни и импровизирани морски срѣдства, да изгълни дълга си къмъ отечеството, подобно на това, както нашитъ дунавски команди по южнитъ морета действуваха успѣшно и резултатно. Високиятъ морски мощенъ и несъкрушимъ духъ и предприемчивостъ, отличната подготовка и вѣрната съвситъ неизчерпаеми духовни сили, е първиятъ и най-важниятъ, почти винаги решающъ елементъ за успѣшнитъ действия на море и за морската победа.

Въ заключение ние ще изтъкнемъ, че нашитъ морски сили презъ време на Балканската война не бѣха достатъчно съвременни, мощни и сил-

ни и не бѣха съобразени съ нуждитъ на армията ни и националнитъ задачи, които имаше да разрешаваме, и затова тѣ не можеха да окажатъ онова съдействие и помощъ, която трѣбваше да дадатъ, за да се приключи войната по-бързо и по-резултатно. Нашитъ слаби морски сили влѣзоха въ войната, поради финансови причини и главно поради неразбиране голѣмото значение на военния флотъ за една държава съ водни граници, недостатъчно развити, и тази българска основна мирновременна организационна грѣшка оказа голѣмо отрицателно влияние за общия резултатъ на Балканската война.

Що се отнася специално за нашата Дунавска флотилия, тя пѣкъ съвсемъ не бѣше развита до необходимата степенъ, за да може да осигури съ успѣхъ дунавския ни брѣгъ, когато той имаше най-много нужда отъ нея. Балканската война, следъ Освободителната и Сръбско-Българската война, още веднѣжъ жестоко и катастрофално ни подчерта, че нашата Дунавска флотилия трѣбва да се развие, увеличи и пресъздаде до необходимата степенъ да бжде истински стражъ и сигуренъ пазител на нашитъ, винаги застрашени отъ алчни апетити, родни и прекрасни въ всѣко отношение дунавски брѣгове.

Нека помнимъ скжпо платенитъ морски поуки отъ войнитъ, за да ги използваме правилно при бждещето планиране, организиране и развитие на военната ни мощъ та по този начинъ да окажемъ най-ценни услуги на нашето отечество и да го запазимъ най-разумно и най-сигурно.

СЪ ПОДВОДНИКЪ КЪМЪ ЦАРИГРАДЪ.

На 15. септември, 1914 година, капитанъ лейтенантъ Ото Херзингъ, командиръ на подводника „U 51“, потопи само съ едно торпедо английския кръстосвачъ „Ратфиндеръ“.

На 25. априлъ, 1915 година, сжщиятъ получи заповѣдъ да отплува къмъ Дарданелитъ, разстоянието до които бѣше около 9,000 клм.

До Гибралтаръ подводникътъ се движеше почти само въ надводно състояние, но не срещна нито единъ английски воененъ корабъ. Едва при Гибралтаръ се появи модеренъ английски изстребителъ. Презъ нощта „U 51“ мина незабелязано покрай врага и изчезна въ тъмнината. На сутринята продължи пжтуването си въ подводно състояние, за да избѣгне нежеланото преследване.

Подобно проявяване имаше подводникътъ и на туниския брѣгъ, близо до френското военно пристанище Бизерта.

Въ Егейско море „U 51“ започна борба съ неприятелскитъ кораби. Като първи такъвъ се появи английския кръстосвачъ „Триумфъ“. Недалече отъ него се показа и единъ изстребителъ. „U 51“ се потопи още по дълбоко, и изстребителътъ отмина безъ да го забележи. Подводникътъ чакаше само това. Той изплава малко нагоре, зае изгодна позиция и изстреля смъртоносното торпедо. Чу се адски взривъ, и кръстосвачътъ бързо отиде на дъното.

Подобна участъ последва скоро следъ това и английския кръстосвачъ „Мажестикъ“. Сжщиятъ бѣше заобиколенъ отъ десетъ торпедоносци; отъ германското торпедо, обаче, тѣ не можаха да го опазятъ.

„Триумфъ“ и „Мажестикъ“ преди унищожението си бѣха спуснали предварително противоторпеднитъ си мрежи, но и това не ги спаси отъ гибелта, която ги последва.

Английското правителство обяви награда отъ 500 фунта стерлинги за унищожението на „U 51“, но и това не доведе до никакъвъ резултатъ. По късно обещаната награда биде удвоена, но и това не спомогна за унищожението на германския подводникъ.

Неуязвимъ, подводникътъ достигна пристанището на Цариградъ, кждето вече бѣше въ безопасностъ.

Цѣли 7,000 клм. проплава „U 51“, съ рискъ всѣки моментъ да бжде откритъ, атакуванъ и унищоженъ, но сждбата бѣ отредила сжщия да завърши победоносно опасната си задача.

Високиятъ орденъ „Pour le mérite“ бѣше даденъ като заслужена награда на отличилия се и самотверженъ подводенъ командиръ капитанъ лейтенантъ Ото Херзингъ.

Василь Гуневъ.

МОРСКА МИСЪЛ

Използването на торпедните катери за стражева служба.

Използването на торпедните катери при носенето на стражевата служба е напълно възможно, предвид качествата, които притежават: постоянна готовност за действие, голѣма подвижност и мощното оръжие—торпедото.

Тѣхното значение пораста още повече въ случай на съвмѣстни действия съ другитѣ сили на стражевото охранение, както и при условията на лоша или малка видимост.

При стражевата служба торпедните катери, съ успѣхъ биха могли да изпълнятъ следнитѣ задачи:

1.—Отдѣлна или цѣлъ редъ последователни атаки, съ цель да се задържи противникътъ.

2.—Съвмѣстни действия съ другитѣ кораби отъ охраната противъ лекитѣ сили на противника, насочили се въ охранявания районъ.

3.—Търсене и борба съ противникови подводници, появили се въ охранявания районъ. При благоприятно време и обстановка, торпедните катери биха могли да подържатъ и непрекъснато наблюдение по линията на стражевото охранение.

Торпедните катери, назначени въ подържане на стражевата охрана, могатъ да изпълняватъ цѣлъ редъ задачи, било за борба съ противниковитѣ подводници, било за съвмѣстни действия съ други кораби отъ охраната.

При самостоятелнитѣ действия, необходимо е, да имъ се указва точно квадратътъ, скоростта, курса и по възможностъ и други ориетировачни знаци, за лесното намиране мѣстонахождението на противника. Въ тѣзи случаи трѣбва да се предупреждава за мѣстонахождението на собственитѣ подводници или да се изпращатъ специални ориетировачни хвърчила или кораби.

Начинътъ на действието на торпедните катери, както и непрекъснатата имъ връзка съ останалитѣ кораби и брѣгови сръдства, трѣбва да сѫ предварително установени съ най-голѣми подробности и яснота.

Въ случай на преследване и борба съ противниковъ подводникъ, за да се постигне по-голѣмъ успѣхъ, необходимо е торпедните катери да бждатъ снабдени съ необходимото количество и подходя-

щи противоподводни бомби, като същевременно имъ се даде възможностъ да използватъ и главно то си оръжие—торпедото, срещу подводникъ принуденъ да излѣзе, или пъкъ изненаданъ на повърхността.

За още по-сполучливо и резултатно използване на торпедните катери, въ случай, че иматъ задача да задържатъ противника, налага се торпедните катери да могатъ да използватъ най-широко димовитѣ завеси, съ цель да улесняватъ своитѣ или действията на другитѣ кораби, както и да попрѣчатъ на намѣрението на противника.

Числото на торпедните катери, вземащи участие въ стражевата служба, ще зависи отъ възложената имъ задача, района на действието имъ и на разполагаемитѣ катери: то може да достигне до би повече.

Числото на стражевитѣ катери ще се опредѣля още въ зависимостъ отъ опасността за появяване на неприятелски подводници и необходимостта да има и резервни катери, за противодействие на вѣроятнитѣ нападения отъ неприятелски леки сили.

Времето, презъ което торпедните катери ще се намиратъ на стражевата линия или въ резервъ, ще зависи отъ изправността на двигателитѣ, необходимостта отъ преглеждане и подържането имъ, както и отъ редъ други условия, отъ ждето иде и невъзможността строго да се опредѣли този срокъ. Той ще се опредѣля за всѣки случай по отдѣлно, въ зависимостъ отъ условията и обстановката за носенето на стражевата служба.

Отъ торпедните катери, влизащи въ състава на стражевото охранение, трѣбва да има специално назначена група, която да се намира всѣки моментъ въ пълна готов-

ностъ и да може да се яви на време, щомъ бжде извикана за действие. Останалитѣ катери, презъ цѣлото време на носенето на стражевата служба, трѣбва да подържатъ винаги половинъ часова готовност, макаръ и да се намиратъ въ базата си. Тази готовностъ се засилва въ случай, че се очаква нападение или пъкъ когато обстановката не е уяснена, и може да се очакватъ изненади.

Предвижванието на торпедните катери отъ главната база къмъ спомагателната такава трѣбва да става скритомъ, обикновено нощно време и при лоша видимостъ; също се налага и при смѣната на дежурнитѣ групи, когато катеритѣ се движатъ съ най-малъкъ ходъ.

Подчинеността, взаимнитѣ опознавания, връзки и пр. трѣбва да бждатъ предварително и ясно установени, като на отдѣлнитѣ командири се даде възможностъ да проявяватъ пълна инициатива, въ връзка съ измѣнната се обстановка и условия за дейностъ.

Предвидъ на опасността отъ въздушни нападения и такива отъ леки сили, торпедни катери не трѣбва да се съсредоточаватъ на едно мѣсто. При избиране на мѣстата за опорни пунктове на торпедните катери трѣбва да се взематъ предвидъ условията за обслужването, маневрирането и боеспособността на катеритѣ, както и възможността за внезапни нападения отъ страна на противника.

Снабдяването на торпедните катери съ гориво и др. материали, хранителни и бойни припаси, както и обслужванието на личния съставъ, трѣбва да бжде правилно разрешено, като се иматъ предвидъ и необходимите малки ремонти и подържането на двигателитѣ.

Въпрѣки обстоятелството, че използването на торпедните катери въ стражевата служба е свързано съ състоянието на времето и морето и редъ други трудности за тѣхното подържане и обслужване това е все пакъ напълно възможно. Необходима е, обаче, предварителна, настойчива и систематична подготовка още отъ мирно време, когато ще се провѣри и организацията, командването и възможността за създаване на подходящи опорни пунктове и бази.

(Преведе отъ руски: Т. Цицелковъ.)



Значението на морските съобщения и борбата за тяхното прекъсване през време на война.

Безспорно е грамадното значение на морските съобщения между страните, които имат непосредствен или косвен контакт с морето. През морските пътища най-евтино, лесно и бързо става снабдяването на тия страни с необходимите за тяхното съществуване сурови материали, хранителни и други припаси и обмъната на тяхните индустриални и др. произведения. Това значение на морските съобщения добива още по-голяма стойност въ време на война, когато своевременното снабдяване на воюващите страни е от решаващо значение за изхода на войната. За да може да поддържат морските съобщения и използват удобните и евтини морски пътища, страните, които притежават морска граница, а и тия, които сж въ близък контакт с морето, не желят срѣдства за да си създадат голѣмъ търговски флотъ, който напълно да осигурява морските съобщения на страната, както въ мирно време, така и презъ война. За да осигури свободното плаване на своите търговски кораби, паралелно съ развитието на търговския флотъ всѣка морска държава си създава и достатъчно мощенъ воененъ флотъ, една отъ задачите на който, особено въ време на война, е да охранява, както самите търговски кораби, така сжщо пътищата, по които тѣ ще се движатъ за да поддържатъ морските съобщения на страната си.

Голѣмото значение на морските съобщения заставя воюващите страни да взематъ всички възможни мѣрки отъ една страна да осигурятъ тия съобщения за своята държава, а отъ друга страна да направятъ всичко възможно за прекратяване на тия съобщения за противника.

Какво значение се е отдавало на морските съобщения презъ Свѣтовната война, може да се види отъ многото примѣри на борбата между Германия и силите отъ съглашението презъ сжщата война.

Като срѣдство въ тая борба сж се използвали всички морски сили, надводни, подводни, въздушните сили и мината за заграждане.

Най-голяма роля въ това отношение е игралъ обаче подводникътъ, който презъ Свѣтовната война се очертава като едно мощно срѣдство за борба противъ морските съобщения на противника.

Германците презъ войната сж използвали въ тая борба въ широкъ размѣръ подводника, и какъвъ резултатъ е дала тая борба може да се види отъ следните данни:

Въ началото на войната презъ пе-

риода отъ августъ 1914 г. до февруари 1915 год. германските подводници въ борбата си за прекратяване морските съобщения на противника сж потопили 170 съглашенски кораби, съ общъ тонажъ 400000 тона. Този резултатъ е постигнатъ отъ единични подводни кораби, безъ да е имало изработенъ планъ за систематична борба срещу морските съобщения на противника. Този успѣхъ на подводниците е далъ голѣми поуки на германски подводници въ борбата имъ срещу търговските кораби на противника и е подсказалъ на германското морско командване, че подводникътъ може успѣшно да води борбата за прекъсване морските съобщения на противника.

Отъ февруари 1915 г. до октомври сжщата година германските подводници сж потопили 600 кораба съ 1,200,000 тона водоизмѣстване. Тоя грамаденъ успѣхъ германците сж получили, като сж действували само съ 20 подводника. Въпрѣки тоя успѣхъ за германците е станало ясно, че за да се прекъснатъ съобщенията на противника, който разполага съ голѣмъ паркъ търговски параходи и неограничени материали за строежъ на нови такива, числото на действащите подводници трѣбва да се увеличи; и действително въ едно кратко време, Германия успѣва да увеличи числото на подводниците съ 30%. Въ периода на 1916 год. вследствие на ограничение отъ страна на германското морско командване действието на подводниците се намалява.

Презъ февруари 1917 год. следъ като германското морско командване разбрало, че за да може да прекрати морските съобщения на противника трѣбва борбата да се води безъ никакви ограничения, то обявява безпощадната подводна война противъ морските съобщения на противника, която трая до октомври 1918 год. За единъ месецъ отъ тоя периодъ сж потопени 3700 кораба съ общъ тонажъ 9,000,000 тона.

Общо за цѣлия периодъ на войната сж потопени отъ германските подводници 6,000 кораба съ 13000000 тона водоизмѣстване. Въ борбата за прекратяване на морските съобщения германците сж използвали 300 подводника, като на море обикновено сж действували 20—40 подводника, като това число никога не е превишавало 60 подводника. Въпрѣки грамадните резултати получени при тая борба отъ германските подводници, морските съобщения на противника не сж били съвършен-

но прекъснати, а благодарение на неговата добре развита корабостроителна техника, много скоро бивали възстановявани потапяните кораби; независимо отъ това неприятелътъ е противопоставилъ въ борба срещу подводниците около 5,000 бойни и спомагателни кораби, 3000 самолети, и всички търговски кораби били въоръжени съ артилерия противъ подводниците. Независимо отъ горните срѣдства само за осигуряване на морските пътища въ Северно море сж употребени 14,000 заградни мини противъ подводниците. Въ борбата противъ германските подводници и за осигуряване на морските съобщения съглашението е заангажирало 800,000 души.

Отъ гореизложените данни се вижда какво грамадно значение се е отдавало на морските съобщения и съ цената на какви грамадни срѣдства сж се поддържали тѣ.

Ако при тая борба не бѣха съюзени страни съ неизчерпаеми материални срѣдства и голѣма техническа мощъ, благодарение на която съ успѣхъ сж възстановявали потапяните кораби, като попълваха празнината вследствие на загубените такива, успѣхътъ на германските подводници въ борбата противъ морските съобщения на противниците имъ щѣше да бѣде пъленъ.

Хр. Василевъ.

— Излѣзла е отъ печатъ и е пу-
сната въ продажба, книгата „Ем-
денъ“, отъ лейтенантъ Фонъ Мюке,
преведена отъ нѣмски отъ лейте-
нантъ Кръстю Куюджуклиевъ.

Книгата описва извършените въ
Индийския океанъ подвизи, на нѣм-
ския кръстосвачъ, именуванъ пора-
ди чистия си спретнатъ видъ и бѣла
окраска „Лебедътъ на далечния из-
токъ“.

Въ леснодостъпна разказвателна
форма, авторътъ описва въ ка-
чеството си на очевидецъ множе-
ство наблюдавани и преживени случ-
ки и действия въ тоя редъ, както
тѣ въ действителност сж протекли
презъ време на странствуванията на
нѣмския кръстосвачъ.

Прелиствайки книгата, човѣкъ не-
волно се понася по необятната оке-
анска ширъ, а предъ очите му поч-
ватъ да се редятъ картинно геро-
ични подвизи единъ отъ другъ по-
интересни и по-възхитителни.

Начина на изложението и хуба-
вия преводъ я правятъ полезно и
интересно четиво за всѣки.

Съдържа 97 страници и струва
25 лева.

МОРСКА ЛИТЕРАТУРА



МЕДНИ ВРЪХЪ.

Като продължение отъ Родопи и Сръдна гора е Тунджанския масивъ, въ чийто обсега влиза и една отъ височинитъ на северна Странджа, наречена Бакърлъкъ. Тръбва да признаемъ, че въ дни. ъ на моето ученичество, колчемъ станѣше дума за Бакърлъкъ, въ съзнанието ми изплуваше представата за единъ пустъ безцвѣтенъ кжтъ, лишенъ отъ силата на очарованието, ксето трепти въ красивата природа. Дотолкова това име, — вплетено въ многозвучния хоръ отъ турски названия, съ каквито изобилствува нашиятъ географски речникъ, — бѣше въ състояние да ме отблъсне, както отблъсва грозотата изобшо.

Пленникъ на едно предубеждение, бѣхъ неизказано щастливъ да опозная отблизо Бакърлъкъ. Той ми се представи като чуденъ красавецъ, съзерцаващъ въ своя вѣковъченъ унесъ черноморскитъ води... Азъ питамъ: неговата красота и величие, меднитъ руди въ дебритъ му, дългътъ къмъ всичко българско най-после — не сж ли достатъчни предпоставки, за да бжде замѣнено прозвището Бакърлъкъ съ българското име Медни връхъ — на пукъ на българскитъ географи, картописци и учебникари?

Намиращъ се на осемъ километра отъ Созополъ, съ своя около четиристотинъ метровъ ръстъ (380 м.) Медни връхъ представя най-високата точка отъ една низкохълмена верига съ посока югоизтокъ — северозападъ. Следъ приморската равнинна мѣстностъ, той започва доста стръмно, почти повсемѣстно обрасълъ съ гжста храстовидна джбова гора, въ известни области примѣсена съ габъръ и липа, която говори на посетителя съ езика на годишнитъ времена — всѣкога нова и привлекателна, всѣкога предлагаща рѣдка живописностъ. Но изглежда, че нѣкаква зла орисъ преследва този чуденъ даръ на нашата земя, за да бжде лишенъ отъ влюбения погледъ на чести посетители. Въ замѣна на това, безъ да е девственъ и непроходимъ, лесътъ на Медни връхъ е защитно гнѣздо на обилень дивечъ: зайци, сърни, лисици, чакали. Не липсватъ и вълцитъ, които напушатъ тия кжтове презъ май, ведно съ стадата на каракачанскитъ пастири, запжтени къмъ пасищата на айтоската

сливенската и котленска планини.

При добро вглеждане, погледътъ се спира на безброй дънери, подрѣзани доземи. Тѣ приличатъ на нержкотворни показалци, които красноречиво говорятъ, че заоблената снага на Медни връхъ преди време е била обрасла съ вѣковна джбова гора, станала жертва на безмилостната остра сѣкира. Ржката на вжглищаря, подтиквана и ржководена отъ устрема къмъ поминѣкъ, не е пощадила дѣлото на природата и съ звѣрска настървеностъ го е покосила. И сега растящата млада гора, катсче на присмѣхъ възправя гиздави стволи, за да изложи на показъ своето безсмъртие и да потвърди истината за неспирно подновяващата се природа...

Неусѣтно, лжкатушниятъ презгорски пжтъ извежда къмъ билото на Медни връхъ, представящъ рѣдко мѣсто отъ нашето Черноморие: презъ множеството пролуки на проредената гора се откриватъ въ далечината — особено при добра видимостъ — Емона, Несебъръ, Поморие, Бургасъ, Созополъ, заливътъ предъ Царска рѣка — една съкровищна низа отъ твърдини, достойни за гордостъ и преклонение. Съ затаенъ дѣхъ и молитвено смирение ти съзерцавашъ образъ следъ образъ значителенъ дѣлъ отъ българското приморие, за да оправдаешъ свѣтлата обичъ къмъ родната земя и готовността за саможертва въ нейно име... Наистина, едно кжсо престояване тукъ е стократно по-ценно, отколкото усърдното виране въ най-подробната географска карта!

На югоизтокъ и югъ, подъ плаща на пълзежитъ синьозелени мѣлевини се таи малко известниятъ странджански край, царство на легендаренъ хайдутски животъ въ миналото и изворъ на недоизречени и недобили гласностъ народни пѣсни и предания. Единъ лабиринтъ отъ лжкатушни възвишения граничи съ Черно море, чиято вѣчна пѣсенъ оглася една хубава крайбрѣжна земя, била за дълго неоплодотворена отъ творческия походъ на нашия народностенъ духъ, зареянь презъ вѣковетъ изъ прашнитъ друмища на сухоземието...

Но да свърнемъ взоръ къмъ съкровището на Медни връхъ —

меднитъ руди, и свързаната съ тѣхъ мина. Тя се намира въ северозападното подножие на Медни връхъ, кждето единъ естественъ прорѣзъ очѣртава началото на съседния невисокъ връхъ Росенъ баиръ. Тръбва да се отбележи, че по подобие на Медни връхъ, така и въ Росенъ баиръ и близката мѣстностъ Куру чешме (Сухата чешма) има медни залежи съ разработени минни огнища, чието описание пропускамъ.

Тукъ, на Медни връхъ, едно бърдо е осѣено съ отпадъци отъ претопена руда — безспорна следа отъ нѣкогашни лѣярски работилници — дѣло на първитъ рудокопи по тия мѣста — римлянитъ. Днесъ една шахта съ обиколка три къмъ четири метра и дълбока осемдесетъ метра, една галерия достигаща километъръ и три разклонения по двеста — триста метра завършватъ представата за мината на Медни връхъ, за която отъ бай Тодоръ Чуковъ, неинъ пазачъ, добихъ следващитъ кжси сведения.

Презъ 1896 год. идва едно руско минно сдружение да прави проучвания: съмнява се въ добрия успѣхъ и напуска. Опититъ, правени впоследствие последовно отъ англичани и италианци, предизвикватъ недоволства. Така, изчезналото научно и стопанско любопитство по отношение на руднитъ богатства на тия кжтове отъ страна на чужденци, бива подѣето отъ тримата бургасци Карамболовъ, Баласаки и Димо Аладжовъ. Къмъ 1908 година тѣ запазватъ рудокопно право надъ Медни връхъ, Росенъ баиръ и Куру чешме, работятъ известно време и използватъ неголѣми количества руда. Поради настѣпилитъ войни, прекратяватъ работата. Презъ 1923 година тѣ отстъпватъ правата си на едно френско минно акционерно дружество, което притежава и мина „Плакалница“.

Времето отъ 1923 до 1930 год. е посветено на проучвания отъ споменатото д-во: биватъ открити редица видозе руди, съ преобладаващъ меденъ съставъ. Изкопаната руда — надъ хиляда тона — бива изпращана въ Елисейна, за да бжде пречистена въ тамошнитъ пеци, съ огледъ да се приготви за крайна преработка, която не може да стане у насъ, поради липса на необходимитъ съоръжения. Поради бързото

ствието си механизми, достатъчни запаси на горивни материали и такова за подържане кораба въ изправност, добри условия за живеянето на корабната обслуга при удобни помещения и добро санитарно-хигиенично обслужване.

Ето, драги читатели, въ кратце на какво почива бойната мощь на военните кораби, и като имате предъ

видъ какви голѣми грижи трѣбва да полага корабния съставъ за запазването на тая бойна мощь за продълго време, вий, които сте далече отъ родното море, трѣбва да знаете, че задачата на моряка, отъ който и рангъ да бжде той, е славна, но трудна и много отговорна предъ собствената съвѣсть и предъ надеждитѣ на неговия народъ. Съчета-

нието на стремежа за примѣрна и отлична служба и голѣмитѣ грижи и отговорност, ведно съ труднитѣ условия за работа въ открито море, каляватъ духа на моряка и го правятъ издигнатъ въ своитѣ пориви за честна и беззаветна примѣрна служба на Върховния Вождь и Родината!

Пампуловъ



МОРСКИ ВЕСТИ

НОВИ АНГЛИЙСКИ ВЕДЕТИ

Английскиятъ флотъ притежава въ последно време 23 бързоходни кораба (ведети) новъ типъ, една частъ отъ които е още въ постройка, а повечето сж на вода.

Интересно въ тѣзи малки корабчета е тѣхната голѣма устойчивостъ и издържливостъ на море, а сжщо така и начина на управлението имъ.

Цѣлото управление и контрола на механизми е събрано на едно мѣсто и се извършва отъ единъ човѣкъ, както при хвърчилата. За това пѣкъ, всѣки единъ отъ обслугата е длъженъ да познава много добре устройството на всички механизми за движението и управление на кораба.

Тѣ иматъ следнитѣ данни: дължина 18'20 м. широчина 3'95 м. газятъ само 0'75 м. Снабдени сж съ по три мотора (всѣки единъ по 500 к. с.)

Въоръжението имъ се състои отъ по две торпедни тръби и две картечници. Костуема цена на всѣки единъ е 22,000 англ. лирч.

Ето какво пише единъ френски вестникъ за качествата, които трѣбва да притежава всѣки единъ отъ екипажа на кораба: „Освенъ бързината въ съобразителностъ, отлично здраве и окомѣръ, службата въ тия кораби изисква още здраво сърце, здравъ стомахъ и презрително отнасяне къмъ много несгоди неизбѣжни у всички малки кораби. Следователно тукъ е мѣстото само на млади, здрави хора“.

НОВИ АНГЛИЙСКИ РАЗРУШИТЕЛИ

Тази година презъ м. юний при корабостроителницата на Викарсъ сж били пуснати на вода два разрушителя, новъ типъ.

Това сж кораби съ тонажъ 1850 тона, машина 44,000 к.с. и скоростъ 36 м. мили, представляващи най-голѣмитѣ английски разрушители.

Характерно е въ тѣхъ въоръжението имъ. Тѣ притежаватъ една

доста мощна артилерия, която съставлява главното имъ въоръжение, а на торпедното такова сж дали второстепенно значение (четири торпедни тръби).

Трѣбва да се забележи, че конструкторитѣ на този новъ типъ кореби съ усиление на артилерийското въоръжение, за смѣтка на торпедното такова, внасятъ известно разколебание въ досегашно гледище за използване лекитѣ сили на море.

Тодоръ Вълковъ

НОВИТЕ СХВАЩАНИЯ ЗА ПОСТРОЙКАТА НА ПОДВОДНИЦИТЕ ПРЕЗЪ 1937 ГОД.

Отъ войната насамъ подводникътъ нарастна по размѣри, районъ на действие, обитаемостъ, повърхностъ, скоростъ и въоръжение. Договорътъ отъ 1936 год. поднови ограниченията на спогодбата, определяща водоизмѣстването до 2,000 тона, а калибърътъ на въоръжението до 126 мм. Освенъ нѣколко явления, като французкия „Сюркуфъ“, американскитѣ „Наутилусъ“, „Нарвалъ“, „Аргонаутъ“, английския „Х-1“, понастоящемъ изложенъ за продажба отъ адмиралтейството, не се забелязва никакво стремление да се увеличаватъ повече размѣритѣ на подводниците за сега.

Япония има въ постройка 8 подводника съ 1900 тона, наречени ескадрени подводници отъ типа I.

Всѣки единъ отъ тѣхъ носи 6 торпедни тръби отъ 533 мм.; първитѣ 4 и последнитѣ два отъ този типъ иматъ по две 139 мм. орждия, а останалитѣ два—по едно 126 мм., като № 5 отъ сжщия класъ има единъ тръбообразенъ хангаръ на кърмата си задъ кулата за едно водохвърчило, вмѣсто второ оржие; предполага се, че № 6 да има и той едно подобно устройство.

Последнитѣ американски подводници на брой 12 отъ 1450 т. иматъ

6 торпедни тръби отъ 533 мм. и едно 76 мм. противохвърчило оржие. Франция и Италия строятъ 1350 тонни подводници. Следъ класоветѣ „Lhames“ и „Porpoise“, първитѣ 1800, а вторитѣ 1500 тони, англичанитѣ се установяватъ на единъ по-малкъ типъ съ представител „Тритонъ“ отъ 1100 тона.

Повечето държави строятъ днесъ подводници за крайбръжието съ ограничени размѣри. Германия напримеръ, която отъ всички морски държави изпита най-добре нападателната способностъ на подводниците, започна отново да образува флотилиитѣ си, но отъ съвсемъ малки единици, вѣроятно защото се строятъ бързо. Отъ „А 1“ до „А 24“, водоизмѣстването не надминава 250 тона, „У 25“ и „У 26“—712 тона, а отъ „У 28“ до „У 40“—500 тона, но като се почне отъ „У 25“ нагоре, всички носятъ по шесть 533 мм. торпедни тръби. Скоростта 20 мили въ подводно състояние не е нѣщо странно за днешнитѣ подвидници.

„Lhames“ и други два подобни като него надминаха 22 мили при изпитанията. Нормалната подводна скоростъ за единъ модеренъ подводникъ е 17 мили, а подъ водата отъ 9—10 мили.

Отъ френски В. Кировъ.

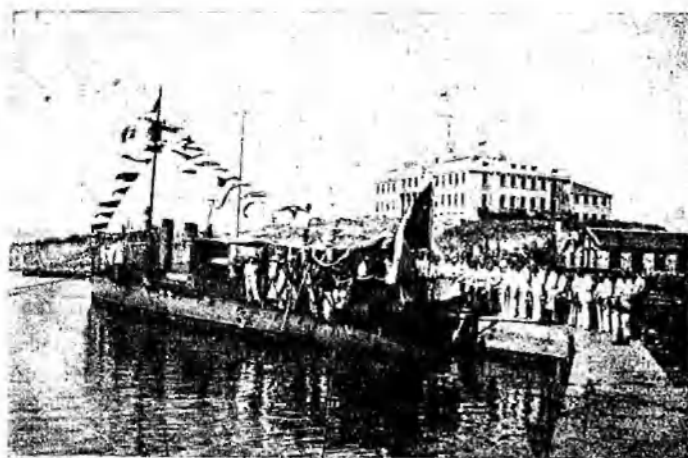
ЖАЛЕЙКА

На 13.XI. т. г. следъ дълго боледуване завърши житейския си пѣтъ нашиятъ сътрудникъ — въ отдѣла Морска литература и бившъ чиновникъ преводачъ въ флота

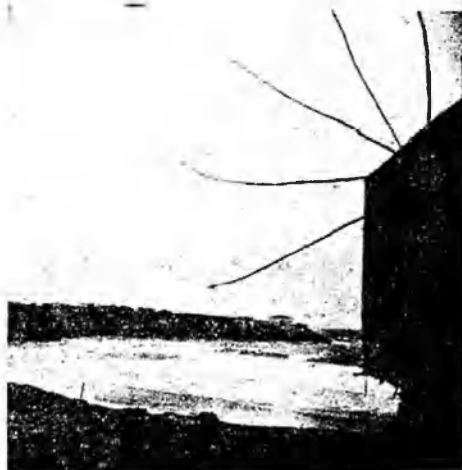
ДИМИТЪРЪ МАРКОВЪ ГЕОРГИЕВЪ

30 год. роденъ въ гр. Варна.

Въ най-цвѣтущата си възраст напуска нашитѣ редове, като остави скѣпъ споменъ на примѣренъ и скроменъ труженикъ.



Торпедоносец „Дръзки“ предъ Морското училище—Созополъ.



Изъ Созополъ.



Когато морето бушува.