Настоящиятъ брой е безплатенъ.



Година I. Варна, 1 февруарий 1935 год. Брой 9.

Българското корабоплаване

Управителниятъ съветъ на Българското Параходно Дружество е решилъ да увеличи тонажа на своя плаващъ паркъ съ купуването на още 4 парахода. На това решение правителството е дало съгласие и комисията отъ Б. П. Д. е заминала да го реализира. Отъ сведенията, които имаме можемъ да смѣтаме, че въпросътъ е вече свършенъ и въ скоро време българското национално корабоплаване ще обогати своя тонажъ съ 10—15 хиляди RT. Следъ дълго и мжчително вегитиране на нашето параходство, единъ такъвъ фактъ не може да остане незабелязанъ въ пжтя на нашия икономически развой и да не окрили надеждитѣ на всички ония, които долбоко ценѣха значението на мореплаването въ стопанския животъ на страната.

Днесъ ние можемъ да смѣтаме, че съ това се дава единъ новъ импулсъ на нашето стопанство, който ще го направи по жизнеспособно и гъвкаво за да се приспособи къмъ сегашнитѣ условия на външната ни търговия. Мжчителнитѣ и пълни съ изненади въпроси за пазаритѣ на нашето производство ще бждатъ несравнено по лесно разрешими, щомъ пжтищата къмъ тѣхъ ни ставатъ достжпни безъ чуждото посрѣдничество, което обстоятелство ще позволи износътъ ни да се насочва въ изгоднитѣ за насъ пазари.

Освенъ тая главна и непосрѣдствена изгода, националното корабоплаване косвено ще подпомогне нашия износъ, като направи производството ни по конкурентно — способно, чрезъ регулиране навлата, които сега зависятъ отъ чужди за нашето стопанство фактори. Миналото ни въ това отношение е твърде доказателно, за да се съмнѣваме върху подобенъ резултатъ. Достатъчно е да се припомни само, какво влияние оказа на навлото за нашия износъ, появяването на първитѣ два български парахода „Борисъ“ и „България“. Само това обстоятелство е спестило на българското национално стопанство въ миналото стотици милиони. И днесъ тия спестявания ще продължатъ съ по-усиленъ тѣмпъ и ще дадатъ своитѣ благотворни резултати, които твърде скоро ще се почувствуватъ отъ всички.

Нуждно е да се подчертае, че развитието на нашето единствено параходно дружество, въ продължение на по-вече отъ 30 години, бѣше почти въ пъленъ застой. Следъ като желѣзопжтната мрежа въ страната се учетвори, за сжщия срокъ отъ време, параходитѣ на параходното дружество неизмѣнно запазваха единъ опредѣленъ тонажъ, колкото да се набележи участието ни въ корабоплаването безъ всѣкаква тенденция на разширение и увеличение обсѣга на обслужването презморската ни търговия.

Убеждението на българина, че използването на морето е луксъ, непосиленъ за нашитѣ финансови възможности, всѣкога е било истинска спирачка за развитието на нашето мореплаване.

Справедливостьта изисква да се подчертае, че не сж само акционеритѣ, които сж спирали развоя на корабоплаването, въ това има глѣмъ дѣлъ и държавата, която, въ лицето на своитѣ отговорни представители, напълно е раздѣляла убеждението на акционеритѣ.

Нека сега вѣрваме, че това време безвъзвратно е отлетѣло въ миналото и отъ днесъ за българското мореплаване е почнала нова ера, презъ която нашата страна ще излѣзе отъ черупката на своето сухоземие и ще поеме своя дѣлъ отъ владението на морето.

МОРСКА МИСЪЛЬ

ИЗПОЛЗВАНИЕ НА МОРСКИТѢ СИЛИ ЗА ПРЕКЪСВАНЕ НА ВОДНИТѢ СЪОБЩЕНИЯ.

Въ случай на война, едно отъ срѣдствата за нанасяне победа надъ противника ще бѫде прекъсването на тѣзи артерии, които внасятъ животворна струя въ организма на воюващитѣ. И колкото воюващата държава е въ по-голѣма зависимость отъ водния превозъ, толкова по чувствителна ще бѫде тя по отношение на сигурностьта на морскитѣ пѫтища и най-ревниво ще ги пази.

Примѣритѣ съ действията на нѣмскитѣ спомагателни кръстосвачи презъ свѣтовната война, на ескадрата на адмиралъ Фонъ Шпее и, особенно, подводната война, най-убедително ни потвърждаватъ това.

Имайки предъ видъ поукитѣ отъ свѣтовната война, военно-морскитѣ операции срещу водниятѣ съобщения въ една бѫдеща война ще се изразятъ въ:

1) действия на надводнитѣ морски сили.
2) действия на подводнитѣ морски сили.
3) действия на въздушнитѣ сили.
4) комбинирани действия.

Надводни сили.

За операции противъ морскитѣ съобщения могатъ да бѫдатъ използвани различни типове военни кораби, преимуществено кръстосвачи, спомагателни такива, торпедоносци, въоръжени търговски параходи, вѣтроходи и пр.

Основното оръжие въ случая ще бѫде артилерията, а въ нѣкои случаи при подходяща обстановка — торпедото и минатa.

Отъ особено значение за сполучливото водение на операциитѣ отъ надводни кораби сѫ както базитѣ и упорнитѣ пристанища, отъ кѫдето корабитѣ биха могли да попълватъ своитѣ запаси и да извършватъ малки или голѣми ремонти, сѫщо така и районътъ на действие на отдѣлнитѣ кораби.

Въ случай, че липсватъ такива бази и упорни пунктове, то корабитѣ ще се задоволятъ само съ своя районъ на действие или ще използватъ запаситѣ на заловенитѣ вражески кораби, което ще имъ позволи по дълго да кръстосватъ по морскитѣ пѫтища.

Отъ особено значение ще бѫде сѫщо така и районътъ, въ който ще действува дадень корабъ или съединение, географическото мѣстоположение, отдалечението отъ своитѣ и непріятелски бази и портове и пр., въ които случаи и действията ще иматъ единъ или другъ характеръ.

Силното развитие, обаче, на подводното оръжие и особено на въздушнитѣ сили ще наложи коренно измѣнение въ действията на надводнитѣ сили, както по отношение на нападателитѣ, така и на отбраняващитѣ се.

Подводни сили.

За операции противъ морскитѣ съобщения могатъ да бѫдатъ използвани различни видове подводници: малъкъ, срѣденъ и голѣмъ тонажъ, подводни кръстосвачи и подводни минни заградители.

Главното оръжие, съ което ще действува подводникътъ, е торпедото, но много ефикасна се явява и мината, пъкъ въ нѣкои случаи и артилерийското въоръжение.

Въ такива операции ще бѫдатъ изпращани отдѣлни кораби и отряди въ кръстосване и на очаквателни позиции по главнитѣ пѫтища и възли, както и по подходитѣ къмъ базитѣ.

За подобни операции подводнитѣ кораби иматъ голѣмо преимущество предъ надводнитѣ. Тѣхната скритность, внезапностьта на удара, грамадниятъ районъ на действие и мореходностьта, ги правятъ най-подходящи за самостоятелни и групови действия противъ противниковитѣ транспорти по всички морета и океани.

Свѣтовната война доказа тѣзи преимущества на подводния корабъ, а изтъкна още и невъзможностьта тѣ да бѫдатъ затворени въ базитѣ.

Свѣтовната война сѫщо доказа, че въпрѣки миннитѣ заради, противоподводни мрежи, кораби преследвачи, най-тѣсна блокада и пр., подводникътъ ще съумѣе да излѣзе отъ базата си и отиде по назначение. При сегашното техническо съвършенство на подводницитѣ и опититѣ отъ голѣмата война и следъ нея, смѣло може да се допусне, че подводниятъ корабъ е увеличилъ своята активность и ще представлява още по голѣма угроза за свѣтовнитѣ морски пѫтища.

При наличието на съвременната техника, на новитѣ методи за боева дейность на подводнитѣ кораби и тѣхното масово използване, като се вземе предъ видъ и възможностьта за координирани оперативни и тактически действия съ надводчитѣ сили, а особено съ въздушнитѣ, ние трѣбва съ сигурность да виждаме голѣмитѣ успѣхи на подводницитѣ въ тѣхното бойно използване, при съвременната обстановка на морската война.

Въздушни сили.

За операции противъ морскитѣ съобщения, могатъ сполучливо да се използватъ различнитѣ видове хвърчала и управляеми балони.

Основното оръжие на въздушнитѣ сили се явява бомбата, но съ голѣми изгледи за успѣхъ, може да се използва и торпедото.

За активни минни действия заграждане на тѣснини, на възлитѣ на морскитѣ пѫтища и подходитѣ къмъ базитѣ, биха могли съ успѣхъ да се използватъ и минитѣ за заграждание.

Въздушнитѣ сили ще могатъ да действуватъ по единично, групово или въ различни тактически съединения.

Съобразно тѣхния районъ на действие, обектитѣ имъ могатъ да бѫдатъ самитѣ морски пѫтища, тѣснини при рѣчни райони, подходитѣ къмъ базитѣ и пристанищата, различнитѣ възли на морскитѣ пѫтища, пъкъ и самитѣ пристанищни райони и бази.

Въздушнитѣ сили, съ малки изключения, нѣматъ боенъ опитъ, както подводнитѣ или надводни морски сили, но като се вземе предъ видъ техническото усъвършенствуване и мирновременния опитъ, особено въ последнитѣ години, можемъ да имаме представа за тѣхната бойна дейность при една бѫдеща война.

Като се вземе предъ видъ, че въздушнитѣ сили не могатъ въ никакъвъ случай да бѫдатъ заблокирани въ базитѣ си, тѣхната грамадна скорость и голѣма маневреность, тѣхното внезапно и масово появяване, ще разберемъ, че тѣ действително ще представляватъ мощно боево срѣдство противъ морскитѣ съобщения, особено за ограничени райони. Като се вземе предъ видъ и многочисленностьта на бойнитѣ хвърчила, усъвършенствуването на тѣхнитѣ оперативни и тактически свойства, въоръжение и увеличения районъ на действие, а още повече и наличието на морскитѣ хвърчилоносачи, ще видимъ, че за въздушнитѣ сили се откриватъ почти неограничени възможности за действие и по най-просторнитѣ водни райони.

Съ какъвъ видъ хвърчила ще се действува, ще зависи отъ геогра-

фическото положение на дадения районъ, отъ отдалеченостьта и посоката на водитѣ пѫтища, възможноститѣ за тѣхното измѣнение, разстоянието до най-близкитѣ бази и пристанища и базата на хвърчилата, отъ атмосферни тѣ и други мѣстни условия и пр. Имайки всичко това предъ видъ, ще бѫдатъ изпратени едни или други типове хвърчила, съ опредѣленъ районъ на дѣйствие, скорость, въоръжение, количество и пр. или пъкъ ще се прибѣгне до хвърчилоносачитѣ, съответно подсилени отъ надводни сили.

Дали съ единъ или другъ видъ оръжие ще се дѣйствува, ще зависи отъ обектитѣ, отъ особеностьта на района, отъ противовъздушната отбрана на транспортитѣ и охраняващитѣ ги кораби и редъ други условия, съ които въздушнитѣ сили ще се считатъ при всѣки отдѣленъ случай.

Най ефикасното и резултатно приложение, обаче, на военнитѣ дѣйствия противъ морскитѣ съобщения и превози ще бѫде възможно при оперативното и тактическо взаимодѣйствие на тритѣ вида военно морски сили: надводни, подводни и въздушни. Използвайки едновременно и тритѣ рода морски сили, ще се постигне желаната боева устойчивость и най-голѣми и бързи резултати.

Като се има предъ видъ, че морскитѣ пѫтища ще бѫдатъ предметъ на най грижлива отбрана и охранение, кѫдето ще бѫдатъ организирани всевъзможни срѣдства и сили, ще се види ясно, че въ бѫдещата война, въ борбата противъ морскитѣ съобщения и превози, ще взиматъ участие най-различни съединения отъ надводни, подводни и въздушни сили, взаимно допълващи се въ своитѣ силни и слаби страни.

Военнитѣ дѣйствия противъ морскитѣ съобщения и превози въ бѫдещата война ще представляватъ съвършено нова картина, която мжчно можемъ да си представимъ сега.

При наличието на тъй силно развититѣ въздушни сили, покрили съ своята мрежа почти цѣлото земно кълбо, ние мжчно можемъ да си представимъ отдѣлно дѣйствуващъ корабъ, който да не бѫде въ найскоро време откритъ отъ въздушнитѣ разузнавачи.

Въ бѫдещата морска война въздушното разузнаване ще предшествува всѣкаква операция, движение на транспорти, приближаване къмъ брѣга, излизане отъ базитѣ и др. Най-често въздушното разузнаване ще постави въ невъзможность кръстосвачнитѣ дѣйствия на надводнитѣ сили, които ще бѫдатъ преждевременно откривани.

Наличието пъкъ на хвърчила, носени отъ самитѣ надводни сили и отъ специалнитѣ хвърчилоносачи, ще внесе новъ елементъ въ борбата на море и въ най-отдалеченитѣ водни райони.

Усъвършенствуването на противовъздушната корабна отбрана, въоръжението на сами тѣ транспортни кораби, наличието на въздушни сили, носени отъ надводнитѣ кораби, чрезмѣрното увеличение на охраняващитѣ кораби и пр., ще правятъ картината още по нова и непозната, въ сравнение съ тази отъ миналата война.

Ако презъ свѣтовната война морскитѣ пѫтища и превози бѣха тъй силно застрашени отъ отдѣлно дѣйствуващи, единични подводни кораби, то при съвременнитѣ условия, при наличието на непрекжснато и пълно въздушно разузнаване, техническото и тактическо усъвършенствуване на подводницитѣ и тѣхното масово използване, които ще съгласуватъ своитѣ дѣйствия съ сведенията получавани отъ въздушното разузнаване и въ връзка съ дѣйствията на въздушнитѣ сили, а понѣкога и съ надводнитѣ такива, ние ще имаме съвършено нова картина, въ дъното на която ясно ще изпъкватъ съединенитѣ усилия на надводния, подводния и въздушенъ флотъ.

Цицелковъ.

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

УСЛОВИЯ ЗА МОРЕПЛАВАНЕТО

Ако корабитѣ сж свободни да следватъ по морскитѣ пѫтища, които тѣ намиратъ за най-удобни, мореплаването може да се извърши правилно, само ако се обезпечи сигурностьта при самото движение на корабитѣ. Безъ нуждната сигурность, никоя държава не би насърдчила своитѣ поданници да пускатъ корабитѣ си въ плаване по незнайнитѣ пѫтища и да турятъ въ опасность интереситѣ на нейнитѣ производители. Това положение налага нуждата, вънъ отъ началото за свободата на мореплаването, да се възприематъ отъ разнитѣ държави особенни мѣроприятия за сигурностьта при извършване на корабоплаването.

Между тия мѣроприятия на първо мѣсто стоятъ възприетитѣ отъ всички държави правила за реда на пѫтуванията по море, неспазването на които, при голѣмото сегашно развитие на мореплаването и на търговията, е причината за най-опаснитѣ катастрофи въ морето.

Тѣзи правила задължаватъ всички кораби, военни и търговски, при пѫтуването си нощно време, да носятъ на опредѣлени мѣста различни цвѣтни свѣтлини, а въ случай на мъгла да употрѣбяватъ звукови сигнали и то съ отговорность за онѣзи корабоплаватели, които не ги съблюдаватъ.

Отговорноститѣ за несъблюдаването правилата при пѫтуването по море сж установени съ договори между разнитѣ държави въ международнитѣ конференции. Въ сжщитѣ конференции се опредѣля и начина за плащане на обезщетенията на пострадалитѣ по вина на другитѣ.

На второ мѣсто за сигурностьта на мореплаването е съглашението между разнитѣ държави, корабитѣ имъ да се притичатъ на помощь единъ на другъ въ случай, че нѣкой отъ тѣхъ изпадне въ опасность. Всички държави не сж дошли още до общо съгласие за поемане горното задължение, но въ Брюкселската конференция въ 1910 г. между другитѣ правила бѣха уговорени и нѣкои общи правила за даване помощь и спасяване при морскитѣ нещастия. Вънъ отъ това, въ конференцията, която се състоя въ Лондонъ следъ катастрофата съ „Титаникъ", бѣ приетъ и подписанъ на 1 юний 1915 г. единъ договоръ за закрила на човѣка въ морето.

Като най-важно срѣдство, да могатъ корабитѣ да се притичатъ на помощь единъ на други, сж установенитѣ общи знаци за разговоръ и споразумение между тѣхъ. Първиятъ сборникъ на знакове за международенъ морски разговоръ бѣ изработенъ въ 1857 г. отъ англійскитѣ морски власти. Той бѣ приетъ въ последствие и отъ другитѣ държави. Изобретението на радиото даде възможность на корабитѣ, които кръстосватъ на всѣкжде мсретата да се съобщаватъ както помежду си, така и съ брѣга на голѣми разстояния, съ което твърде улесняватъ безопасностьта на плаването си.

Къмъ мѣроприятията за безопасностьта на мореплаването спада и поетата грижа отъ всичкитѣ крайморски държави да поставятъ на издаденитѣ части на морскитѣ си брѣгове и на подводнитѣ скали предъ тѣхъ фарове, кули, плаващи бъчви и звукови сигнали за упжтване не само корабитѣ, които плаватъ въ близостьта до брѣговетѣ, но и онѣзи, които плаватъ далечъ отъ брѣговетѣ въ открито море, за да могатъ тѣ по-увѣрено и безопасно да следватъ най-кратката посока, за предначението си. Въ на-

чалото, срещу тая услуга за мореплаването, всички държави събираха особенни фарови права, при отбиването на корабитѣ въ нѣкое отъ тѣхнитѣ пристанища. Въ нѣкои държави събиранитѣ права надминаваха значително разходитѣ за постройка и издръжка на фаровитѣ, кулитѣ, плаващитѣ бъчви и пр., съ цель да си набавятъ чрезъ тѣхъ срѣдства за други свои нужди, но въ по-новитѣ времена, когато понятието отъ ползата на взаимнитѣ улеснения въ международнитѣ съобщения проникна на всѣкѫде, много държави се уговориха помежду си за взаимно намаление такситѣ до размѣръ за покриване само на сторенитѣ разходи за постройка и издръжка на тия инсталации. Подобни договори се установиха между разни морски държави и Дания за подържане отъ нея на фароветѣ въ Балтийскитѣ проливи; между разни морски държави и Мароко за подържане фара на носъ Спартелъ, при входа на Гибралтарския проливъ, между Германия и Холандия за освѣтлението на устието на рѣка Емсъ и пр. Въ мирнитѣ договори и на конференцията въ Барцелона се предвидѣ фаровитѣ права да се събиратъ само за покриване направенитѣ разходи.

Като едно пожелание отъ горнитѣ мѣроприятия за правилното движение на корабитѣ, нуждно е да се опредѣлятъ по главнитѣ морски пѫтища известни пристанища за свободни морски станции за корабитѣ на всичкитѣ народи въ мирно и военно време.

За да отговарятъ на своето предназначение, международнитѣ морски станции трѣбва да притежаватъ докове за поправка и почистване на коритата на корабитѣ, както и работилници за поправка на тѣхнитѣ двигатели.

Мишляковъ.

Водниятъ превозъ е 20% по евтинъ отъ желѣзопѫтния и 60% отъ коларския.

ОБУЧЕНИЕ - ВЪЗПИТАНИЕ И ОБНОВА

ДВА ИНТЕРЕСНИ СЛУЧАЯ НА ИЗБАВЛЕНИЕ ОТЪ ПОТЪНАЛЪ ПОДВОДНИКЪ.

Съвременната техника, наредъ съ усъвършенствуването на подводното дѣло, ни даде и съоржения, съ които спокойно може цѣлиятъ екипажъ отъ потъналия подводникъ да се спаси. Не бѣше така, обаче, въ едно не много отдалечено минало, когато екипажътъ на потъналия подводникъ останалъ само съ наличния въздухъ въ тѣсните помѣщения, умираше въ ужасни мжки, задушавайки се отъ образувалия се вжглеродъ. Само револверътъ е облекчавалъ тия адски мжчения.

Описанитѣ долу два случая сж, именно, къмъ тази епоха, обаче и образителностьта и волевитѣ качества на потъналитѣ сж ги избавили отъ смъртьта.

Единъ английски подводникъ, служейки за мишена за торпедна стрелба на другъ, намиращъ се въ подзодно състояние, билъ случайно наранент отъ последния.

Отъ получената пробойна, той започналъ бързо да потъва, обаче екипажътъ му успѣлъ да излѣзе на палубата и билъ спасенъ. Останали вжтре само трима души. Входникътъ отъ боевата кула въ момента на потъването останалъ отворенъ. Двама отъ останалитѣ въ подводника, стоейки известно време въ това мѣсто, кждето още се е пазилъ известенъ запасъ отъ въздухъ, по петното свѣтлина, проникваще презъ входника, опредѣлили, че той е отворенъ и добирайки се до стълбата, изплували на повърхностьта.

Въ подводника останалъ само подофицерътъ Броунъ, следъ като огледалъ дали не е останалъ нѣкой вжтре и не намирайки никого, затворилъ вратата на машинното отдѣление и започналъ да отдава болтоветѣ на торпедния люкъ, намиращъ се надъ главата му. Съ много голѣмъ трудъ, поради неудобното положение, болтоветѣ сж били отдадени, обаче външното налѣгане е било толкова голѣмо, че люкътъ е билъ плътно притиснатъ и не е могълъ да се отвори. Единичкото, нѣшо което му е оставало, е било да чака, докато водата навлизаща въ машинното отдѣление изъ прегоряпитѣ тржби, достигне уровенъ, достатъченъ за изравняване налѣгането отвънъ и отвжтре.

Той е работилъ въ тъмнината, въ изпълнена съ електричество вода, достигаща до пояса и задушавайки се отъ испаренията на хлористи газове, проникващи презъ преговорнитѣ тржби на централния постъ.

Ето какво казва самъ Броунъ:

„Горещинатa бѣше невъобразима. Въпрѣки това, азъ известно време се спрѣхъ, обмисляйки начинъ за наводняване на машинното отдѣление. Решихъ да го наводня или презъ кърмовия апаратъ, или презъ филтъра на тржбопровода за охлаждане дизела, или да отворя испускателния клапанъ, или най-после презъ шумозаглушителя. Отначало се опитахъ да изпълня решението си съ кърмовия апаратъ, но не можахъ да отворя нито предната нито задната похлюпка. Тогава азъ пакъ отидохъ къмъ носа, но минавайки край разпредѣлителното табло, получихъ нѣколко удара отъ тока. Опитахъ се да отворя филтъра, но положението бѣше много трудно и неудобно, тъй като водата закриваше вече главата ми и азъ не можехъ да отворя крана. Преминахъ пакъ напредъ и отворихъ клапана на шумозаглушителя, а така сжщо и пробнитѣ кранчета на грулитѣ изпускателни клапани.

Следъ извършване на горното, почувствувахъ навлизането на водата. Тогава се хвърлихъ на дизела подъ торпедния люкъ и разединихъ загягащия приборъ, изваждайки шийката отъ гнѣздото съ помощьта на носещия съ себе си и здраво държащъ въ ржцетѣ си гаеченъ ключъ. Намирайки се въ най-наводненото помѣщение на подводника, отворихъ гърловината отъ преградата на машинното отдѣление. Хлорниятъ газъ влизаше тъй свободно, както и водата. Три пѫти се опитахъ да отворя люка, но всѣки пѫть успѣвахъ да направя това само на половина и всѣки пѫть въздуха се промъкваше презъ отвора и люкътъ падаше обратно. Отново се хванахъ за люка и се гурнахъ съ цель да достигна държащитѣ го болтове. Когато налѣгането отново се поригна азъ успѣхъ да ги премахна. Люкътъ се отвори, но недостатъчно за да мога да излѣзъ; Можехъ да го дигна само толкова, че да мога да си провра ржката. Тогава решихъ да наводня подводника презъ глухия илюминаторъ, следъ което успѣхъ да отворя люка и да изплавамъ на повърхностьта. Отъ потъването на подводника бѣше минало 1½ часъ".

Втори случай е този съ английския подводничъ К 15, на който

освенъ командата се намиралъ и единъ офицеръ — Гудхартъ.

К 15 се потопилъ съ отворени (по неизвестни причини) вентилатори. Машинното и котелно (Серията К Я били парни) отдѣления се наводнили и подводникътъ потъналъ на дълбочина 21 метра. Всички, намиращи се въ наводненитѣ помѣщения, сж умрѣли. Потъването, станало въ 15·30 ч., е било забелезвано отъ другъ подводникъ. На следното утро надъ К — 15 се съредоточили 7 кораба, но останалитѣ живи въ подводника не знаели за това.

Опитътъ на подводника да излѣзе на повърхностьта останалъ не сполучливъ. Гудхартъ предложилъ да се опитатъ да изплаватъ. Планътъ билъ следния: 1) да се отиде въ боевата кула и да затвори задъ себе си долната гърловина. 2) да се почака до като командирътъ я напълни съ вода за достигане потребното налѣгане и 3) по сигналъ отъ Гудхартъ, командирътъ трѣбвало да пустне въ кулата сгжстенъ въздухъ, посрѣдствомъ, който Гудхартъ трѣбвало да бѣде изхвърленъ на повърхностьта.

Командирътъ на подводника отишълъ заедно съ Гудхартъ въ бойната кула, кждето заедно да почакатъ, до като водата дойде до гърлото. Въ сжщия моментъ, тѣ чули свирене на сгжстения въздухъ. Гудхартъ отворилъ горния капакъ и заедно съ въздуха изхвъркналъ, като изъ орждие. Ударилъ си главата на нѣщо, той билъ убитъ на мѣсто, командирътъ, готвейки се да затвори люка, несчаквано билъ сжщо изхвърленъ отъ въздуха и минавайки благополучно горната похлюпка и всички други препятствия изкочилъ на повърхностьта въ мѣхури отъ въздухъ.

— „На пѫтя презъ водния слой, азъ не изпитахъ никакво неудобство и презъ всичкото време можехъ да дишамъ", съобщилъ той на хората. Корабитѣ, намиращи се надъ потъналия подводникъ, използвайки неговитѣ информации, съ помощьта на тряби, присъединени къмъ елеватора за бойни припаси на подводника, снабдявали екипажа му съ въздухъ и храна до тогава, до като не успѣли да завържатъ съ вжжета и подигнатъ единъ край на подводника и презъ входника на подигнатата часть не излѣзалъ цѣлиятъ екипажъ. Единъ мигъ следъ излизането на последния човѣкъ, вжжето се скжсало и подводникъ отново потъналъ.

Первишевъ.

Морето и Дунава ще осигурятъ напредъка на България.

КАЧЕСТВА НА МОРЯКА.

П. Монтегаца.

Ако нѣмашъ силни мишци и сърдце на лъвъ, не ставай морякъ. Куражътъ не ти е нуженъ само за да побеждавашъ морскитѣ вълни, но ти е необходимъ сжщо да спасяваш живота на всички ония, които плаватъ на кораба ти и които те смѣтатъ за свой вождъ.

Ако, обаче, имашъ силенъ юмрукъ и здраво сърдце, ако обичашъ новото и неочакваното, ако пренебрегвашъ глада и жаждата, ако не те плашатъ дългитѣ мълчания и внезапнитѣ чувствания, ако те забавляватъ труднитѣ предприятия, научи се да разбирашъ компаса и стани морякъ.

Чистиятъ въздухъ, вѣчниятъ апетитъ, който прави боба по-вкусенъ отъ фазана, една безгрижна веселость, редуваща се съ дълги меланхолични дни, едно неизмѣримо поле отъ хоризонти, една панорама отъ вълни, небе и свѣтлина, която въ своята монотонность представлява все нови и нови картини: ето хубоститѣ, на които ще се радвашъ отъ кърмата на кораба.

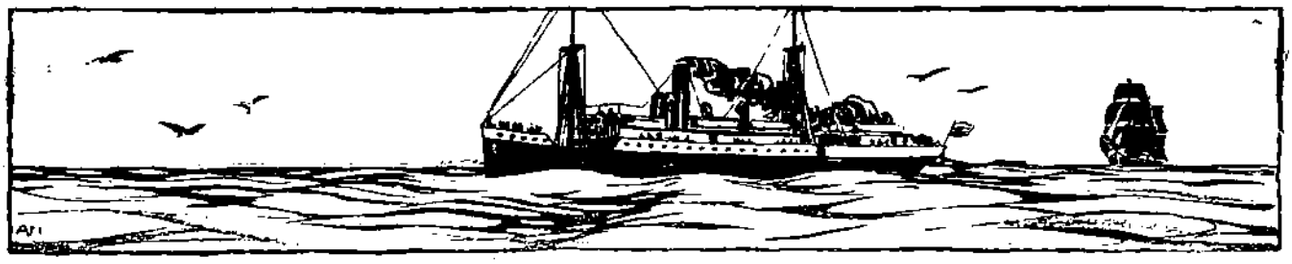
Ако ти е неудобно да се подчинявашъ, стреми се да станешъ поскоро капитанъ на твоя корабъ; и тогава ще можешъ да се любувашъ безкрайно на командването и ще се чувствувашъ абсолютенъ царь на всички ония, които образуватъ екипажа ти. И ако съумѣешъ, както вѣрвамъ, да съчетаешъ строгостьта на дисциплината съ нѣжностьта на сърдцето, ти ще бѫдешъ обичанъ, като никой другъ водачъ, билъ той полковникъ, адмиралъ, директоръ на фабрика или управитель на търговска кжща.

Хората, които месеци и месеци дѣлятъ безкрайната самотность и вѣчната тишина на морския животъ, ставатъ членове на една и сжща фамилия и тѣхенъ баща е капитанътъ. Колкото по-малка е кжщата, толкова по-здрави сж връзкитѣ, които свързватъ обитателитѣ ѝ; никоя кжща не е по-тѣсна отъ единъ корабъ, колкото и голѣмъ да е той. Неговитѣ прозорци сж малки, стаитѣ му сж килийки, но прозорцитѣ и килийкитѣ се отварятъ на най-широкия хоризонтъ, който е позволенъ на човѣка да наблюдава. Океанътъ ти е за подъ и небето — за таванъ; въ никое друго мѣсто човѣкъ не чувствува по-добре своето нищожество и своята сила: въ никое друго жилище той не влага по-вече афекти и по-вече чувства.

Колко дреболии се оставатъ на земята, въ момента на заминаването! Колко горчивини, изглеждащи дълбоки и незабравими, се изпаряватъ, като мъгла на слънце, всрѣдъ тази безкрайна водна и небесна ширь. Тамъ има много въздухъ и много свѣтлина, за да не могатъ гжбитѣ и мухалътъ да се родятъ и живѣятъ, има голѣма вентиляция, за да не може прахътъ да изпълни въздуха и душитѣ на хората. Сжщитѣ спомени, обаче, оставени отъ земята, въ топлата атмосфера на това плаващо гнѣздо, се запазватъ свѣжи и всѣкога топли и на връщане се намиратъ засилени отъ дългитѣ съзерцания и мечти. Никой баща на семейство не е по-привързанъ отъ единъ морякъ, който носи съ себе си образа на децата си въ най-дълбокото кжтче на сърдцето си и ги гали въ дългитѣ часове на тишина и съзерцание.

Животътъ на море е като закалката на стоманата; създава характери и ги усъвършенствува; упражнява куража и прави човѣка по-щедъръ, по-дружелюбивъ и малко фаталистъ.

Превелъ отъ италиянски:
Кукенски.

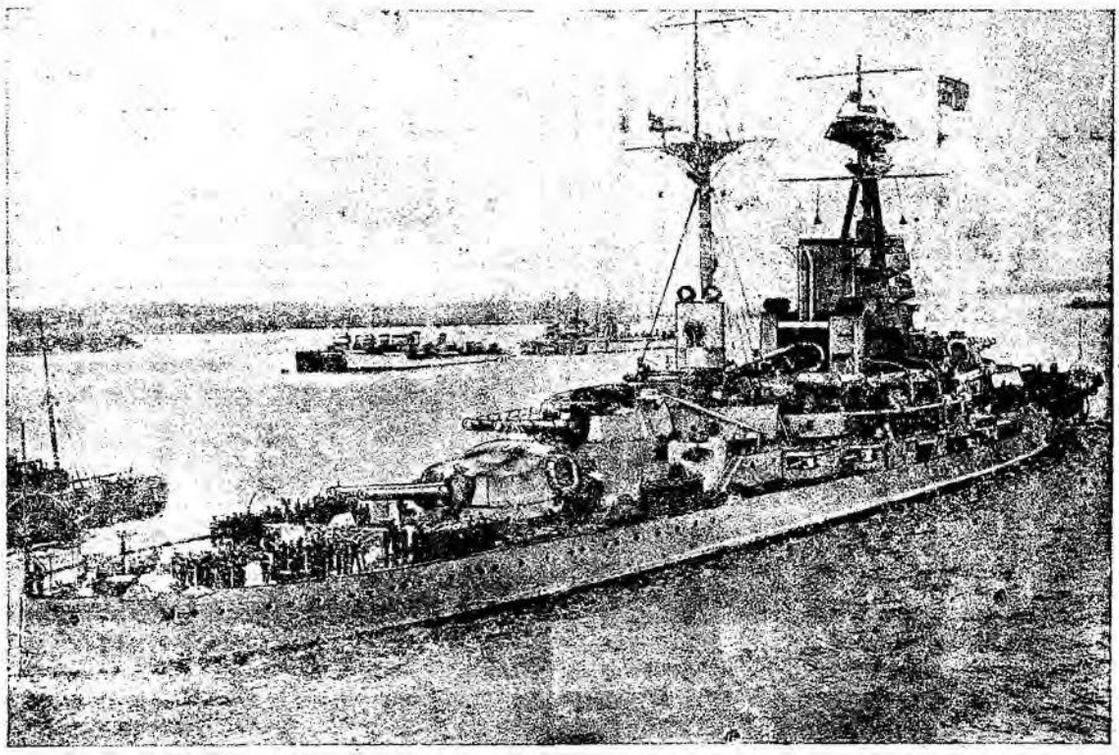


Морски оръжия

СЪВРЕМЕННИТѢ ВОЕННИ КОРАБИ
(АРТИЛЕРИЙСКИ СИЛИ)

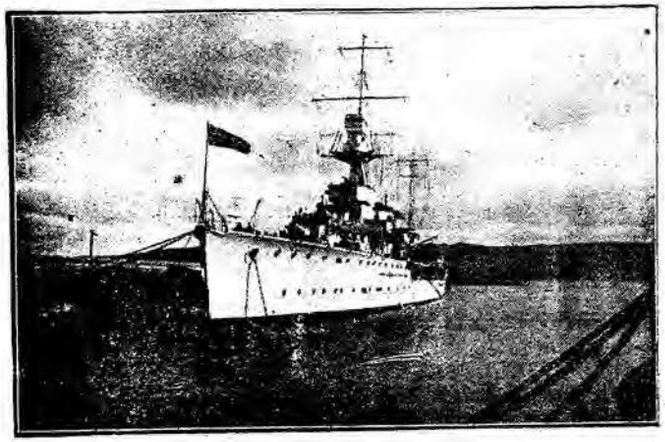
Въ военния флотъ на една държава влизатъ всичкитѣ бойни и спомагателни кораби, морскитѣ и брѣгови крепостни съединения и морската авиация. Ние тукъ ще разгледаме само бойнитѣ кораби — основата на единъ воененъ флотъ—сжщностьта на една морска отбрана.

Първи бойни кораби сж имали пиратитѣ. Следъ това организиранитѣ държавни власти строятъ требни кораби, а по-после вѣтроходни, за преследване пиратитѣ, за прекжсване морскитѣ съобщения на противницитѣ си и за морски бой. Параходътъ, като боенъ корабъ, най-напредъ се явява въ кримската война (1853—1855), бързо се развива и усъвършенствува, за да представя днесъ чудото на строителната и военна техника. Отъ друга страна сжщностьта на морската война и бой, наложиха появата и развоя на различнитѣ типове бойни кораби, отъ които днесъ имаме следнитѣ видове:



Линеенъ кръстосвачъ

Линеенъ корабъ (броненосци). дреднаутъ свръхдреднаутъ) 34 — 40,000 тона, дължъ отъ 190 — 200 метра, широкъ до 30 м., скорость 23 — 25 мили; главно оржжие артилерия: 9 — 12 орждия 40. см., 12 — 20 орждия отъ срѣденъ калибъръ 15 — 40 противохвърчилни орждия и картечници; минното му въоржжение се състои отъ 4—6 торпедни тржби, установени неподвижно въ подводната часть и насочени къмъ стенитѣ, калибърътъ на които достига до 62 см; Всѣки линеенъ корабъ носи отъ 2—4 хвърчила, които изхвъркватъ отъ специални хвърчилострелни мостове (катапулти), снабдени сж съ апарати за поставяне изкуствена мъгла и специални минобрани. Бронята на линейния корабъ достига до 40·5 см.; най-дебелата е по командирскитѣ кули, главната артилерия и водолинията; противъ аеропланнитѣ бомби сж устроени по 2—3 бронирани палуби. Надъ горната палуба, се поставя специална мрежа, върху която избухватъ аеропланнитѣ бомби, безъ да достигнатъ орждията и жизненитѣ части. Противъ минитѣ и торпедата въ подводната часть сж устроени специални кухини или изпълнени съ еластична материя удебеления; днесъ единъ линеенъ корабъ може да плава свободно и води бой, следъ като е получилъ 3 торпедни или минни удара. Машинитѣ му сж около 50,000 кон. сили, има 18—25 котли, които горятъ, въ повечето случаи, нефть или нефть и вжглища. Районътъ на действието достига до 20,000 мили. обслугата на такъвъ корабъ, (офицери, подофицери и моряци) е 1300—1500 души.



Лекъ кръстосвачъ

Използва се за решителния бой срещу линейнитѣ кораби на противника, а въ нѣкой случаи и срещу морскитѣ крепости и по-леки бойни кораби.

Споредъ Вашингтонския договоръ отъ 1921 год. тѣхниятъ строежъ е забраненъ. Сега нови такива не се строятъ, но почти всички годни за бой линейни кораби сж превъоржжени и модернизирани.

Линеенъ кръстосвачъ (брониранъ кръстосвачъ) има почти сжщия (малко по-малъкъ) тонажъ, както и линейния корабъ. По калибъръ главната му артилерия е сжща, но по количество е по-малко.

Скорость има много по-голѣма, достигаща до 31 миля. Бронята е малко по-тънка, достига до 30·5 см. Противоминни удебеления сѫщитѣ.

Използва се въ боя съ линейнитѣ кораби и за разузнаване.

Още въ време на войната строежътъ на такива кораби е престаналъ. Следъ войната сѫщо не се строятъ. За сега сѫ останали само по 4 въ Англия и Япония. Най-голѣмъ и силенъ отъ тоя типъ е английскиятъ „Хуудъ" 45000 тона, дългъ 292 метра, широкъ 32 метра, съ скорость 31 миля и машина 157000 конски сили; въоръженъ съ 8—38 см орждия, 12—14 см. и много други по-малки.

Кръстосвачъ. Голѣмината и размѣра на главната му артилерия сѫ опредѣлени съ договоритѣ отъ Вашингтонъ (1921 год). и Лондонъ. Има две класи:

Вашингтонски кръстосвача I класа 10,000 тона, съ скорость 33—36 мили и районъ на действие 12—14 хиляди мили. Въоръжени съ 8—10 20·3 см, орждия, 4—16 10—12 см. противохвърч., 8—12 помалки орждия 12—18 картечници; има 6—82 53—55 см. торпедни тржби и носи запасъ до 40 торпеда, 2—3 морски хвърчила, които изхвърквать отъ хвърчилострелни мостове. Броня има до 20·3 см. по командирскитѣ кули, главната артилерия и водолинията, сѫщо и противобомбена мрежа и бронирани палуби. Противоминни удебеления, минобрани и завесници, както на линейния корабъ.

Използва се за кръстосвачна и търговска война, за разузнаване безъ и съ бой. Взема участие въ боя съ линейнитѣ кораби при благоприятна обстановка. Съ изгубването на линейнитѣ кораби и линейнитѣ кръстосвачи, той остава главния боенъ корабъ за линейния бой, който въ една бждеща война ще е непремѣнно съвмѣстенъ съ боя на авиацията, торпеднитѣ и минни сили.

Силата на бждещитѣ военни флоти ще се мѣри съ числото на Вашингтонскитѣ кръстосвачи. Сега Америка има 18 такива, Англия 13, Япония 10, Франция 8, Италия 8 Германия 1.

При постройката имъ въ Америка, единъ тонъ струва 1800 долара т. е. около 216000 лева или общо единъ такъвъ кръстосвачъ ще струва 2 милиарда лева.

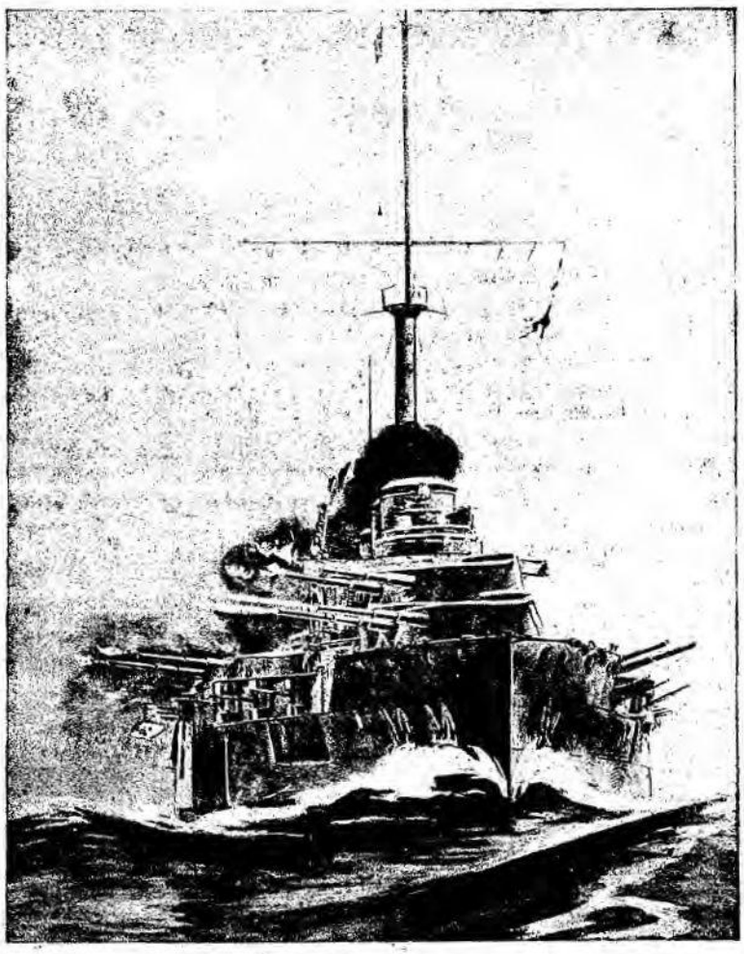
Вашингтонски кръстосвачъ II класа. 7000—8000 тона, съ скорость 34 37 мили, районъ на действие 10—12 хиляди мили, въоръженъ съ 6—20·3 см. или 12—15 см. орждия и други отъ срѣденъ и малъкъ калибъръ. Английскитѣ и японскитѣ сѫ съ 20·3 см. орждия, а американскитѣ и френскитѣ съ 15 см. Има слаба броня 80—120 м м. по командирскитѣ кули, артилерията и водолинията. Носи по 9—12—53 55 см торпедни тржби съ 30 запасни торпеда и 2—4 хвърчила. Има противоминни удебеления, минобрани и завесници. Използва се за разузнаване, съвмѣстно съ по-голѣмитѣ кръстосвачи, за водене торпедоносцитѣ въ атака, подържане атаката имъ и отбиване торпеднитѣ атаки на противника.

Строятъ се въ всички държави. Отъ тѣхъ сега Америка има 10 такива, Англия 8, Франция 3, Япония 4.

Единъ тонъ отъ тѣхъ струва 1500 долара т. е. 180,000 лв. а цѣлия кръстосвачъ струва 1 милярдъ и 260 хил. лв.

Лондонски кръстосвачъ; 5000—7000 тона. скорость 33—39 мили, районъ на дейсвие отъ 9—10 хиляди мили. въоръжени съ 8—9 15 см. 4-10—10·2 см. 10—12 малки противохвърчилни и картечници, нѣкои носятъ по 8 хвърчила (Шведския „Готландъ") и 100—1500 заградни мини. Броня нѣма. Подводнитѣ му части сѫ подраздѣлени на водонепропускаеми отдѣления за устойчивость срещу мини и торпеда. Минобрани и завесници има. Използва се за охрана на главнитѣ сили отъ торпедни атаки, разузнава, прѣчи на противниковото разузнаване и води торпедоносцитѣ въ атака, като ги подържа до произвеждане атаката.

Най-голѣма привържница на този типъ е Англия. Единъ тонъ струва въ Америка 1200 долара т. е. цѣлия кръстосвачъ 940 милиона лв.



ЛИНЕЕНЪ КОРАБЪ

На всички тия кораби главното имъ въоръжение, както се вижда, това е артилерията. Количеството, калибърътъ и разположението ѝ е въ пълна зависимость отъ специалното назначение на типа.

Разнообразието въ типоветѣ се дължи на много специфични условия, при който се създава флотътъ на всѣка една държава и задачитѣ, който се възлагатъ на разрешение.

Главната и основната единица, върху която се опира истинската мощь на държавата, е линейния корабъ. Той разрешава голѣмитѣ въпроси, които му поставя политиката за една активна и нападателна война на държавата. Обаче поради извънредно скжпата цена, постройката на линейнитѣ кораби може да се оправдае съ защитата на твърде жизнени и голѣми интереси, свързани съ морето и морската търговия, главно когато тѣ сѫ изнесени далеко задъ предѣлитѣ на държавата.

Въпросътъ за размѣра на единъ линеенъ корабъ е билъ всѣкога на дневенъ редъ и понеже въ него икономическиятъ елементъ е игралъ първостепенна роля, имало е всѣкога желанието да се намалятъ размѣритѣ му. Обаче успѣхитѣ на техниката усъвършенствуване на минното оржжие е налагало да се запазва съразмерностьта за да не се изгубятъ качествата на линейния корабъ, необходими за изпълнението задачитѣ, които има да разрешава.

Панчевъ.

УСЛОВИЯТА НА КОИТО ТРѢБВА ДА ОТГОВАРЯ ЕДНО ТОРПЕДО.

Подводнитѣ мини, приспособени чрезъ специални двигатели да се движатъ въ водата за да достигнатъ до поражаемата цель се нарицатъ торпеда.

Назначението на торпедото е да поразява подводната часть на противниковия корабъ.

То трѣбва да отговаря на редъ условия отъ които по главнитѣ сж:

1) безопасность при работенето съ него;

2) простота въ устройството;

3) Разрушителность при действието му;

4) по възможность по-голѣма скорость;

5) праволинейно движение и по-голѣма далечина;

6) движението въ водата да се вѣ на желаната дълбочина и тази дълбочина да се държи равно (безъ скокове).

Да разгледаме по отдѣлно всѣко едно условие и да видимъ дали сжществуващето сега торпедо отговаря на тия условия.

1. Безопасность при работенето съ него — При торпедото „Уайтхедъ", наречено по името на изобретателя му инженеръ Уайтхедъ, въ сегашния му видъ, можемъ смѣло да смѣтаме, че това условие е изпълнено. Само при небрѣжно отнасяне може да имаме нѣкакъвъ нещастенъ случай въ време на работа съ него.

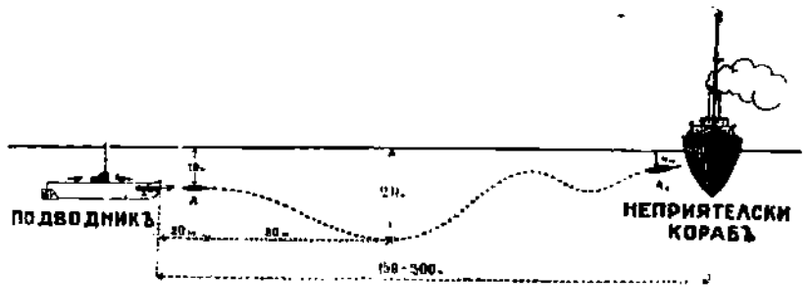
2. Простота въ устройството — както въ всѣко едно оржжие и машина, това е едно желанно условие и при торпедото, обаче тукъ съ съжаление трѣбва да констатираме, че то съвършенно отсжтства. Даже може да се каже, че неговата сложность все се увеличава съ подобряване на другитѣ му качества. Поради това необходимо е да имаме специална подготвена торпедна обслуга. Благодаре ние на сложностьта си, механизмитѣ му често сж изложени на вреда.

3. Разрушителность при действието му — Разрушителното действие на последнитѣ образци торпеда се счита съвършенно достатъчно. Попаднало и взривено, едно торпедо въ корабъ, ако не го потопи, въ всѣки случай го вади отъ строя. По нататашното увеличаване на заряда нѣма да допринесе голѣма полза въ разрушението, тъй като площьта на разрушението нѣма да се увеличи много съ увеличаването на заряда.

Може да се каже, че колкото повече се увеличава зарядътъ, толкова по-добре, но трѣбва да се помни, че увеличението на сжщия даже съ едно малко количество, може още повече да услжни и безъ това сложното устройството на торпедото.

4. По-голѣма скорость. — Скоростьта на торпедото въ сравнение съ скоростьта на бойнитѣ кораби трѣбва да бжде по-голѣма. Колкото е по-голѣма скоростьта, толкова и торпедото е по ценно въ тактическо отношение. На кораба ще бжде по-мжчно да се отклони отъ бързо движущето се торпедо. Освенъ това колкото е по-голѣма скоростьта, толкова по-малко е влиянието на случайнитѣ грѣшки при примѣрването въ опредѣлянето скоростьта на противника и др., а отъ тукъ и вѣроятностьта за попадение се увеличава.

Едновременно съ скоростьта, твърде голѣмо значение има и далечината, на която отива торпедото, тъй като, колкото торпедото отиде съ по-голѣма скорость на по-голѣмо разстояние, толкова по-малко стакующиятъ ще бжде въ сферата на противниковия огънь до момента на истрела.



Пѫтьть на изстреляното торпедо отъ подводникъ.

За да се увеличи скоростьта на торпедото по възможность се поставятъ най силни двигатели, вънкашния видъ на сжщото се прави такъвъ, щото съпротивлението на водата при движението му, да бжде най-малко. Напрѣчното сѣчение на торпедото, въ сравнение съ дължината му е малко, обводитѣ се правятъ правилни и гладки, като се избѣгватъ твърде издадентѣ части, което намалява съпротивлението на водата.

5. Праволинейно движение. — Праволинейното движение на торпедото е едно отъ най-главнитѣ условия за неговото бойно значение. При неспазване на това условие процента на попадението ще бжде толкова малъкъ, че торпедото не би могло да се признай за бойно оржжие.

Съ това искане изобретателитѣ сж

ЗАВРЪЩАНЕ.

Разсъмваше се. Едва сега забелѣзахме, че задъ насъ идва търговски параходъ. Всички бинокли, като по сигналъ, се насочиха къмъ него — напълно обикновенъ търговски параходъ, наливенъ типъ, съ низки надъ водата бортове. Каква бѣше изненадата ни, когато тоя на видъ нищоженъ параходъ бърже ни настигаше. Ето го вече приближава къмъ линейния корабъ „Цесаревичъ", повдигайки германския си флагъ за да поздрави. Ето го преминава между „Цесаревичъ" и лѣвия торпедоносецъ, не смущавайки се, че нарушава общитѣ международни морски правила, които запрещаватъ на търговскитѣ кораби да нарушаватъ строя на движащата се ескадра.

Не смѣняйки курса си, параходътъ премина между линейния корабъ „Слава" и идещия задъ него по лѣвия траверсъ торпедоносецъ, следъ което мина покрай линейния корабъ „Андрей Първозваний". Отъ мостика на линейния корабъ „Павелъ", много добре се виждаше, какво параходътъ бѣ съвършенно безопасенъ, безъ всѣкаква бойна стойность, дори даваше видъ на мръсенъ и запуснатъ. На палубата на сжщия ясно личеше една група лица, около 15 човѣка, облѣчени съвършенно еднакво: съ бѣли изгладени панталони, бѣли обувки, сини сака и бѣли фуражки, подобни на тия отъ яхтъ клубоветѣ. Въ всѣкиго отъ тѣхъ имаше фотографически апаратъ.

Така параходътъ се приближаваше къмъ „Павелъ I". По заповѣдь на командира на кораба, стражевиятъ офицеръ взе преговорната тржба, насочи я къмъ страната на торпедоносецъ Амурецъ и предаде:

— На Амурецъ

— Да, на Амурецъ — се долови презъ порива на вѣтъра.

— Предайте на германския параходъ да излѣзе незабавно изъ линията на торпедоносната охрана.

Амурецъ се приближи къмъ парахода и съ преговорната тржба започна да му предава заповѣдьта. Обаче, параходътъ безъ ни най-малко да се смущава, продължи да върви съ сжщия курсъ и скорость.

Групата офицери (които несъмнено бѣха такива) много ясно се очертаваха на мръсната палуба на парахода. Презъ бинокъла ясно се виждаше дори усмивката по лицата имъ: апаратитѣ имъ бѣха насочени къмъ „Павелъ I".

Това сж несъмнено офицери отъ германския воененъ флотъ!

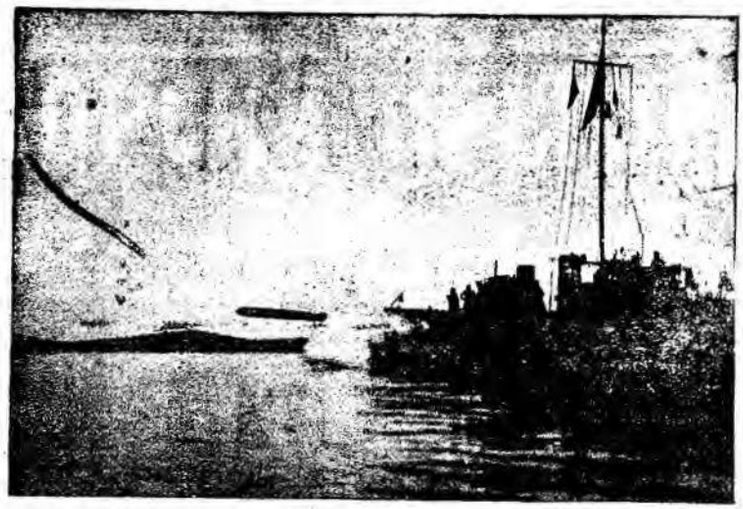
Параходътъ премина нашия траверсъ, изпревари ни и по сжщия начинъ се отправи къмъ линейния корабъ „Рюрикъ". На лѣвия край на

се мжчили цѣли 30 години, безъ да иматъ особенъ успѣхъ.

Едва съ изнамѣрването на прибора „Обри“ (жироскопъ), нарѣченъ по името на изобретателя му, този въпросъ е билъ разрешенъ благоприятно. Постигнало се е праволинейното движение на торпедото, отъ който моментъ то става едно отъ главнитѣ бойни оржжия.

6. Движение на желана дълбочина. — Тъй като главната цель на торпедото е да поражава най-слабата часть на кораба т. е. подводната му и то не около водолинията, тъй като на това мѣсто въ голѣмитѣ кораби се поставя броневиятъ поясъ, отъ торпедото се иска да се движи на известна дълбочина, която да може да се установи отъ по-рано. Това движение по възможность трѣбва да бжде по права линия — безъ голѣми скокове.

Това изискване е било изпълнено още при изобретяване на торпедото и то много добре. Въ сегашно време, апаратътъ, който управлява движението на торпедото на дълбочина, е много измѣненъ, но резултатитѣ, които дава не сж по-добри отъ колкото резултатитѣ на първия апаратъ. Този апаратъ за дълбочина едвали не е единственния механизъмъ, който е претърпѣлъ при своето измѣнение упростяване, а не усложняване.



Торпеденъ изстрелъ. Моментъ отъ изхвърляне на торпедото отъ надводна торпедна тржба на миноносецъ.

Проекцията на траекторията на торпедото както отначало, така и сега не се отклонява отъ срѣдната права линия на горе и на долу на повече отъ 45—50 см.

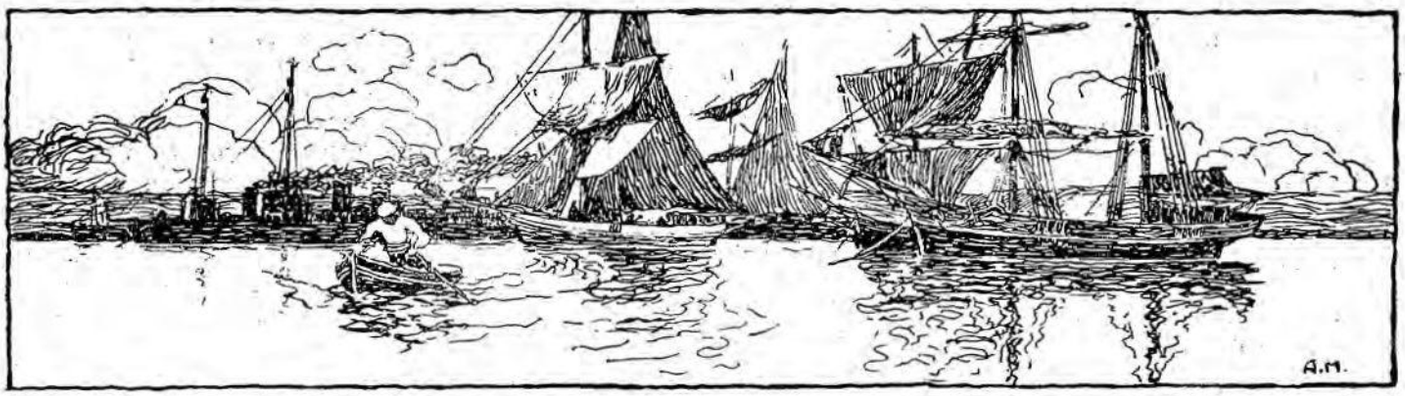
Може да се каже, че този първоначаленъ успѣхъ на торпедото е накаралъ да се обърне на него внимание, безъ да се гледа по онова време на всички други негови несъвършенства.

Даннитѣ на едно съвременно торпедо сж:

Калибъръ 45—62 см.
Дължина 7 - 7·5 м.
Тяжесть 1,300—1500 кгр.
Зарядъ 250—300 кгр. (тротилъ).
Скорость 45—50 мили.
Далечина на истрела 12,000 — 15 000 метра.

Ас. Тошевъ.

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



мостика на последния, се видя преговорната тржба, съ която стражевиятъ офицеръ предаде нѣкаква заповѣдь на идяшия по лѣвия му траверсъ торпедоносецъ Пограничникъ. Парахода е вече близо до траверса на „Рюрикъ“.

Изведнажъ „Пограничникъ“ рѣзко застопори машинитѣ си и ловко зави дѣсно на бортъ.

На мостика се виждаше величествената фигура на неговия командиръ, флигелъ адютанта на Негово Императорско Величество, капитанъ II р. Кедровъ. Красивиятъ профилъ на „Пограничникъ“ цѣлъ потрепера —торпедоносеца даде пъленъ ходъ. Съ блестящо маневриране той влезе въ тѣсното пространство между „Рюрикъ“ и германския параходъ. Наблюдайки, че съ това рискува да притрие своя нѣженъ бортъ, „Пограничникъ“ съ пъленъ ходъ пристана на германския параходъ.

— Каква смѣлость — се чуха възклицания на нашия мостикъ — юначага.

Въ този моментъ, дългото носово 100 м.м. орждие на „Пограничникъ“ се завърта къмъ лѣвия бортъ. Надъ палубата на парахода профуча орждеенъ истрелъ. Ако и да бѣше истрела яловъ, разрушенията на германския параходъ бѣха значителни. Разбитата на трѣски дървена рубка полетѣ задъ борда, а заедно съ нея и всички предмети, намиращи се по горната палуба. Групата офицери се разбѣгаха по всички посоки, като нѣкой дори изпадаха. На мостика остана да стърчи само фигурата на кърмчията, подържайки осторожно курса. Следъ нѣколко минути, параходътъ се отърва отъ „Пограничникъ“ и съ пъленъ ходъ започна да завива на лѣво отъ ескадрата. Когато той отиде доста далечъ, на стожера му се развѣ сигналъ по международната сигнализация: — „Желая щастливо плаване“.

— Да — казватъ у насъ — нѣмцитѣ уважаватъ, но само съ сила.

На „Рюрикъ“ се развѣ сигналъ — „На ескадрения торпедоносецъ „Пограничникъ“ адмирала изказва своето особено задоволство“.

Германскиятъ параходъ се скри скоро задъ хоризонта.

Морето наново запустя. Прежниятъ S. O. продължаваше да духа, вдигайки все по-голѣми и по-голѣми сивозелени вълни.

По нататъкъ ние мирно продължихме нашия пжть къмъ роднитѣ брѣгове. Мѣркитѣ за бойна готовность бѣха снети. Откри се фаротъ „Оденсхолмъ“ и ето ние сме въ Финския заливъ. Бойнитѣ снаряди и заряди бѣха спуснати въ погреба. Ето и Наргенъ. Ние—отново сме на котва при знака въ Ревелския рейдъ.

К-овъ.



ВОЕННО-МОРСКА ИСТОРИЯ

ДАРДАНЕЛСКАТА ОПЕРАЦИЯ — ПРЕЗЪ ГОЛѢМАТА ВОЙНА.

САМОСТОЯТЕЛНИ ДЕЙСТВИЯ НА ФЛОТА.

Измежду десантнитѣ операции презъ голѣмата война най-голѣмъ интересъ представлява Дарданелската операция. Като близка до насъ и отъ която могатъ да се извлекатъ доста поуки, въ нѣколко статии ще разгледаме отдѣлнитѣ действия на тази операция.

Съ Дарданелската операция Съглашението е гонило две цели, а именно: *политическа и военна*. Политическата цель е била: 1) да се въздейства върху България, Ромъния и Гърция, които следъ влизането на Турция въ войната, сж останали неутрални и чието понататъшно поведение оставало неуяснено; 2) да се установи съ Русия по-удобенъ и по кратъкъ пѫть за да се улесни нейното бойно снабдяване, а отъ друга страна тя да може да доволства съюзницитѣ си съ хранителни припаси и други сурови материали; 3) да се отслаби турския натискъ на Кавказския фронтъ и да се запази Суецкия каналъ отъ възможнитѣ турски нападения, който каналъ, както е известно, има голѣмо значение за Англия.

Военната цель е била да се преминатъ проливитѣ за да се заеме Цариградъ.

Инициятивата за тази операция принадлежи на Англия. Тя е изработила плана, и е дала по-голѣмата часть отъ срѣдствата и войскитѣ. Участието на французитѣ въ операцията е било много по малко. Съюзнитѣ флоти и сухопѫтнитѣ части сж били подъ общото командване на англичанитѣ.

Дарданелската операция се раздѣля на 5 периода:

1) Атака на пролива само съ флотъ (19. II-19. III. 1915 г.)

2) Стоварване на десантнитѣ войски (25. IV);

3) Сухопѫтни действия презъ Май до Августъ;

4) Стоварване въ Сувла (Августъ) и

5) Последни усилия на борбата и оттегляне на войскитѣ (20 XII 1915 — 8. I. 1916 г.)

Дължината на Дарданелския проливъ е 47 мили при най-голѣма широчина 7 клм. и дълбочина по срѣдата около 100 метра. Въ пролива се наблюдаватъ двѣ противоположни течения, следващи едно надъ друго. Повърхностното течение има направление къмъ Бѣло море и скорость до $1^1/_2$ миля въ часъ, което въ силенъ вѣтъръ, достига до $3^1/_2$ мили. По дълбокото има обратна посока, къмъ Мраморно море.

Повърхностното течение е спомогнало на отбраната, като е позволявало на турцитѣ да пускатъ по него плаващи мини.

Турскитѣ батареи, които сж защищавали пролива, могатъ да се раздѣлятъ на двѣ групи: външни и вѫтрешни, разположени съответно при входа на пролива и въ неговата дълбочина въ тѣсната му часть. Батареитѣ разполагали съ около 100 орѫдия отъ голѣмъ и срѣденъ калибъръ. Освенъ съ тия батареи, проливътъ се е защищавалъ още съ торпедни кинжални батареи и минни заграждания.

Противъ тѣзи батареи съглашенскиятъ флотъ е разполагалъ съ 164 голѣми орѫдия.

Планътъ на операцията е билъ обсѫденъ най-подробно въ висшия воененъ съветъ на Англия съ участието на голѣмитѣ авторитети, като Лордъ Китчинеръ и адмиралъ Фишеръ, при което дълго време не е могло да се реши да се приеме ли чисто морски, сухопѫтенъ или смѣсенъ планъ. Въ края на краищата, въпрѣки установеното отдавна мнение въ Англия, че форсирането на Цариградскитѣ проливи само съ флотски операции е безнадежно, се остановили именно на такива.

Намѣсването на Турция въ войната е станало на 30. октомврий 1914 година, а на 3. ноемврий е извършена първата бомбардировка на външнитѣ фортове отъ два английски и два французски кораба отъ разстояние 12,000 метра. Цельта на тази бомбардировка е била да се установи практическата далекобойность на турскитѣ орѫдия. Следъ нѣколко изстрела корабитѣ сж се оттеглили. Въ последствие тази бомбардировка е била призната за излишна и даже вредна, тъй като тя обърнала вниманието на турцитѣ върху проливитѣ и ги накарва да взематъ навреме мѣрки за усилване на отбрана.

Въ срѣдата на февруарий е било опредѣлено да се извърши върху проливитѣ голѣма атака. Тогава е била усилена и съединената ескадра съ още нѣколко кораби въ числото на който сж били линейнитѣ кръстосвачи отъ типа „Инвенсиблъ".

Атаката е почнала на 19. II отъ 5 английски и 3 французки кораба на разстояние отъ 9000—12000 метра. До вечерьта и четиритѣхъ форта при входа прекратили огъня. Поради лошото време и море, операцията е била прекратена до 25. II.

До 3. мартъ общото число на изваденитѣ отъ строя турски орѫдия е достигнало до 40.

За 18. мартъ, до когато съюзницитѣ сж успѣли да очистятъ отъ мини пролива до тѣснината при Чанакъ-Кале, е било опредѣлено да се произведе пробива на тази тѣснина.

Къмъ обѣдъ е почнала сжесточената борба между корабитѣ и батареитѣ, като и дветѣ страни сж търпѣли голѣми загуби. Въ това време французскиятъ линеенъ корабъ „Буве", при излизането си отъ пролива, се натъкналъ на заградна мина и за една минута потъналъ, като отъ цѣлия екипажъ 630 души се спасили само 64.

Следъ потъването на „Буве" сж се взривали и потънали още 5 кораба, а други 5 получили сериозни повреди. Така завършилъ опита на Съглашението на 18. мартъ за пробивъ на пролива.

Атаката на 18. Мартъ показала, че отбраната на проливитѣ стои много по-горе, отколкото се е предполагало. Загубитѣ, понесени отъ съюзната ескадра главно отъ заградни мини, заставили командующия ескадрата, английски адмиралъ Де-Робекъ да обърне сериозно внимание на минната опасность и необходимостьта на специални срѣдства за борба.

Последствията отъ тия операции на флота сж били всестранно изучени и като резултатъ отъ това е било отказването отъ понататъшното овладѣване на Дарданелитѣ само съ флотъ, а се е възприела идеята на смѣсената операция.

А. Тошевъ.





МОРСКИ ВЕСТИ

ЗА ГОЛѢМИТѢ ФЛОТИ.

Италианско мнение за голѣмитѣ линейни кораби (броненосци).

Италианскиятъ корабостроитель Fea въ свръзка съ италианската военно-морска строителна политика, се застжпва за допустимо най-голѣмитѣ и най-силни броненосци, тъй като тѣ дзаватъ възможность за обединяването на най-силно бронирание, осигуряване пролѣвъ потъване (непотъваемость), мощно въоржжение, сила за нападане и голѣма скорость, каквото обединение на всички тѣзи бойни качества се изисква отъ тоя типъ кораби. Скоростьта споредъ Fea трѣбва да се ограничи само отъ дължината на кораба, която пъкъ заради поворотливостьта има своята граница. Относно артилерията на линейнитѣ кораби, той е за 8—9 орждия 40·6 см-ви въ двуорждейни кули и около 18 броя 14 см-ви орждия сжщо въ двуорждейни кули. Това ще е максимумъ за 35000 тоненъ и по голѣмъ броненосецъ.

Модерната техника днесъ дава условия за осигуряване на голѣма корабна скорость. Голѣмиятъ корабъ има обширни помѣщения, голѣма подемность за полезенъ товаръ. Човѣкъ може, следователно, вмѣсто парни турбини да постави за двигатели дизелъ—мотори, като тия на германската фирма M.A.N. или швейцарскитѣ Зулцеръ — мотори, каквито сега, ще се поставятъ на единъ новостроящъ се французки крѣстосвачъ. При това Fea е на мнение, че за голѣмитѣ шумозаглушители, за отстранителитѣ на дима, изработенитѣ газове отъ моторитѣ да се отвеждатъ подъ водата (до сега за голѣми мотори това не се е практикувало). Италианскиятъ конструкторъ предлага най-после едно съвсемъ ново разпредѣление на помѣщенията за механизмитѣ, и пр. при единъ такъвъ корабъ съ „гладка палуба" (безъ тржби и др) както следва: артилерията къмъ срѣдата на кораба (палубата), главнитѣ машини, групирани къмъ носа и къмъ кърмата, командната бронирана кула къмъ срѣдата между артилерийскитѣ кули.

Специфичното тегло на главнитѣ машини днесъ е значително по-ниско — отъ 60 кгр. на конска сила за по-старитѣ италиански броненосци на 16 кгр. на к. с. при най-новитѣ такива. Следователно, човѣкъ може днесъ на единъ голѣмъ броненосецъ да постави двигатели отъ 100,000 до 130,000 к. с. мощность и така да му осигури една скорость отъ 30—32 мили въ часъ.

Съ такива приблизителни данни изглежда, се проектира, въ Италианското министерство на маринатa новиятъ строежъ на броненосци.

М. Островъ.

ПОВДИГАЩЬ СЕ КАПИТАНСКИ МОСТЪ.

За обслужване на товарното движение по Чикагската рѣка въ Америка е построенъ единъ дизелъ-моторенъ влѣкачъ, въ който е направено следното нововъведение въ капитанския мостъ съ кърмчийницата. Мостътъ е направенъ, като люлка, закрепена шарнирно къмъ специални подпори и вжжета. Чрезъ навиването на тия вжжета, той се повдига, а чрезъ отвиването имъ, се спуща надолу. Повдигането и спущането му не става по отвесна линия, а подобно на въртележкитѣ. Когато е издигнатъ и искатъ да го снематъ, започватъ да отвиватъ вжжетата на рудана, който е закрепенъ къмъ кърмата. Тогава мостътъ прави едно джгообразно спущане отъ 90° (по посока на носа на влѣкача) и опира на пода. Чрезъ навиването пъкъ на сжщитѣ вжжета, той заема напълно издигнатото си положение 6·5 м. надъ водолинията на влѣкача. Спущането му надолу (при отвиване на вжжетата) става отъ собствената му тяжесть и, като опрѣ на пода, той се изравнява съ останалитѣ надподови постройки на влѣкача. Тогава наблюдателната висота отъ моста се намалява на около 3·5 м. надъ водолинията.

Този влѣкачъ се движи отъ единъ дизеловъ моторъ отъ 550 конски сили и е специално предназначенъ за много дългитѣ керванни влѣкала. Презъ време на пжтуването, капитанскиятъ мостъ е, разбира се, въ издигнато положение, а когато минаватъ презъ низки отвори на мостоветѣ по рѣката, го снематъ въ най-низкото му положение.

Руданътъ за повдигането и спущането му е моторенъ.

Влѣкачътъ има три кърмила, едното отъ които е на обикновеното си мѣсто, а другитѣ две — отъ двете страни на вжнта.

Мореплаването е показатель за благосъстоянието на народа.

ТЕЛЕФОННАТА СВРЪЗКА НА АВИОМАТКИТѢ.

На американскитѣ авионосци „Лексинтаунъ" и „Саратога" сж инсталирани за вжтрешна свръзка специални телефонни апаратури.

Инсталирането на всѣка апаратура отъ тия два кораба е една автоматическа система, включваща по 400 телефонни апарата, по които могатъ да се водятъ едновременно до 80 разговора. Всѣка отъ тия инсталации обслужва 2000 човѣка корабенъ екипажъ, разпръснатъ по доста отдалеченитѣ едно отъ друго многочислени помѣщения изъ всичкитѣ осемь пода на авионосеца.

Особеннитѣ условия за работене съ телефонитѣ на съпроснитѣ кораби сж наложили да се въведатъ въ направата на автоматическата апаратура редъ целесъобразни измѣнения. Открититѣ изъ подоветѣ телефонни апарати, изложени на атмосферното влияние, сж направени като особенъ влагоупоренъ типъ — тъй нареченъ „небоящъ се отъ дъждъ".

Освенъ телефонитѣ, въ инсталациитѣ на тия два кораба сж предвидени още редъ високоговорители за прадаване команди, съобщения и пр.

БЕЗОГНЕННА КАРТЕЧНИЦА.

Въ Япония е построена съвсемъ новъ типъ картечница, която японскитѣ вестници характеризиратъ като „най-смъртоносното отъ всички видове съвременни оржжия".

Главната особенность на тая картечница се състои въ това, че тя действа съвсемъ тихо, не изисква употрѣбяване на барутъ и стреля много по-скоро отъ всичкитѣ сжществуващи типове картечници. Тя е безъ цевь, по която обикновенно се хлъзга куршума, изтласкванъ отъ налѣгането на барутнитѣ газове. Нейната основна часть е единъ дискъ, който се върти отъ единъ бензиновъ моторъ. Специаленъ уредъ освобождава куршумитѣ, които се изхвърлятъ отъ центробѣжната сила по края на диска, който се върти съ много голѣма скорость.

Картечницата може да изстрелва 9,000 куршума въ минута, при което всѣки куршумъ притежава начална скорость и пробивна сила, четворно по-голѣма отъ тия на обикновеннитѣ картечници. Тая картечница тежи 32 кгр. и е много удобна за пренасяне. Правятъ се опити за монтирането ѝ на самолетитѣ.

НОВЪ ТИПЪ АНГЛИЙСКИ ПОДВОДНИКЪ

Въ Англия е спусната на вода, единъ новъ типъ голѣмъ подводникъ, който по направата си представлява развитие на типа подводници, построени за Чили въ английскитѣ заводи Виккерсъ-Арметронгъ и Барроу.

Тѣлото на тоя подводникъ е сбито отпредь и въ носовата часть е силно издигнато нагоре така, че носътъ изглежда, като сплеснатъ. Баластнитѣ й систерни сж устроени, като странични подутости. Подводникътъ има далекобойни орждия за стрелба срещу неприятелски торпедоносци.

Преведе: **Ив. В Стоенчевъ.**

ВЖГЛИЩА ИЛИ ТЕЧНО ГОРИВО?

Дали ще горятъ вжглища или мазутъ (пжкура) — този въпросъ не си задаватъ само облагодетелствуванитѣ отъ природата държави като Северна Америка, Русия, Персия, Холандия и др. Почти всички останали държави сж твърде загрижени за своето военновременно снабдяване съ земно масло.

Свѣтовното производство на земно (каменно) масло отъ 21 милиона тона презъ 1900 г., е достигнало до 186 милиона тона презъ 1932 г., т. е. деветъ пѫти порастнало!

Частно за военнитѣ кораби, въпроса за снабдяване съ течно гориво е жизненъ въпросъ и толкова по-осложненъ, колкото по-вече дадена държава е зависима отъ вноса отъ чужбина. Ето защо, въпрѣки явнитѣ преимущества на течното гориво предъ вжглищата, пакъ се намиратъ специалисти, които проповѣдватъ за едно завръщане къмъ каменнитѣ вжглища.

Преди да се премине къмъ нафтово гориво (а даже още и сега) сж се правили различни проби съ вжглища, като механично подхвърляне на скарата, механично чистене огньоветѣ, употрѣбяване на вжглищенъ прахъ и пр. Всичко, обаче, е било напраздно и най-усъвършенствуваниятъ способъ за обслужване на вжглищнитѣ котли е отстжпвалъ на течното гориво. Всичко това се дължи на преимуществата на течното гориво, които сж:

Топлопроизводителность 1·3 до 1·4 къмъ 1 (вжглища); хомогененъ съставъ; никаква фира отъ развaляне; заемане на по-малко мѣсто: единъ тонъ течно гориво заема 38 кубич. фута, а единъ тонъ вжглища — 40 до 43 куб. фута; 95% използване на корабнитѣ помѣщения: всѣко кжтче може да се използва, независимо отъ това дали е негде въ усойника или далече отъ котлитѣ, проста направа на цистернитѣ; бързо и леко приемане на гориво въ всѣко време и мѣсто (2 до 3 пѫти по-бързо отъ вжглищата); улеснение за товаренето; икономия на хора (трудъ); чистота на кораба. Напр. англ. броненосенъ кръстосвачъ „Тигъръ" съ машини отъ 108,000 конски сили и смѣсено гориво (нафтъ и вжглища) е подържалъ 600 души огняри. „Хуудъ" съ своитѣ 144,000 к. сили, за чието течно гориво, има 300 души огняри. Единъ съвременен 10,000 т. кръстосвачъ, съ нафтово гориво, има 250 души огняри помалко, отколкото такъвъ кръстосвачъ съ вжглищно гориво.

Отъ оперативно-тактическа гледна точка, корабитѣ съ нафтово гориво могатъ да използватъ отъ паропроизводителностьта на своитѣ нафтови котли 90 до 100% отъ максималната имъ паропроизводителность за продължително време, до последната капка мазутъ, безъ да се пресили въ нѣщо персоналътъ. Подобни продължителни максимални скорости при вжглищата сж невъзможни. Следъ това, районътъ на действие на корабитѣ съ нафтово гориво е срѣдно два пѫти по-голѣмъ отъ тоя съ вжглища; манипулиране съ скороститѣ е еластично: — единъ изтрѣбителъ, който има всички котли подъ пара, може спокойно да премине отъ 15 мили на 30 мили безъ загуба на време, а до максималенъ ходъ — за 10 до 15 минути!

Нафтовитѣ котли едва пушатъ, обаче за нѣколко секунди може да развиятъ грамадни кълба димъ и да поставятъ димна завеса. А това е едно тактическо качество отъ първостепенно значение!

Като последно преимущество на нафтовото гориво се явява и дѣкотата за използването му отъ кораба и облекчение тежестьта на последния въ случай на засѣдане.

Срещу тия голѣми преимущества, течното гориво има сравнително малко недостатъци.

Първиятъ и най-сериозенъ недостатъкъ е, че е леснозапалително. Другъ недостатъкъ е, че не прѣдставлява онази допълнителна защита къмъ бронята, както сж вжглищата. Последенъ и много важенъ недостатъкъ е, че доставянето му въ военно време е проблематично.

Зашевъ

Владението на морето води къмъ владение на свѣта. Народъ който владѣе морето, владѣе 2/3 отъ свѣта.

ХРОНИКА

Отъ 1. януари до 31 т. м. въ Варненското пристанище сж акустирали следнитѣ параходи: Улиескъ холандски разт. 179 т. натов. 228 т.; Кюпринале италиян. разт. 34 т. нат. 5 т.; Самосъ-Германски натов. 570 т.; Палестина Италиянски разт. 24 т. България български нат. 244 т.; Бонеана итал. нат. 87 т.; Мезланъ итал. разт. 47 т. натов. 13 т.; Царъ Фердинандъ бълг. разт. 78 т. Албано итал. Капо Арма итал. разт. 2 т. натов. 5 т.; Сесесизисъ герман. отъ лошо врѣме безъ гориво Челио итал. разт. 6 т. Гащайнъ итал. разт. 33 т. Кюпринале итал. натов. 224 т.; Поцуоли итали. натов. 2038 т.; Тиносъ герман. разт. 681 т. Принц. Мария ромънски разт. 16 т. натов. 1 т.; Хохзее герман. натов. 97 т.; Палестина итал. натов. 62 т.; Авентино итал. разт. 50 т. Калдеа итал. разт. 57 т. Херкулесъ холанд. разт. 531 т. натов. 69 т.; Кети английски разт. 91 Гащайнъ итал. Бургасъ български. разт. 52 т. натов. 1278 т.; Авентино итал. натов. 300 т.; Далмация итал. разт. 70 т. Абация итал. разт. 50 т. Атто герм. разт. 1277 т.; Шюрбекъ герм. натов. 602 т. Принц. Мария Ромън. натов. 2 т.; Калдеа итал. натов. 6 т.; Албано итал. разтов. 101 т.



ПОЩА

Всичко отнасящe се до вестника да се изпраща до управлението на Морската Полиц. Служба — Варна.

Умоляватъ се г. г. офицеритѣ, сътрудници на списанието да даватъ дописки за всички случаи отъ живота на частитѣ, които представляватъ общъ интересъ.

Всѣки българинъ трѣбва да обича морето, както обича земята.