

МОРЕНПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЪ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.



МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

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

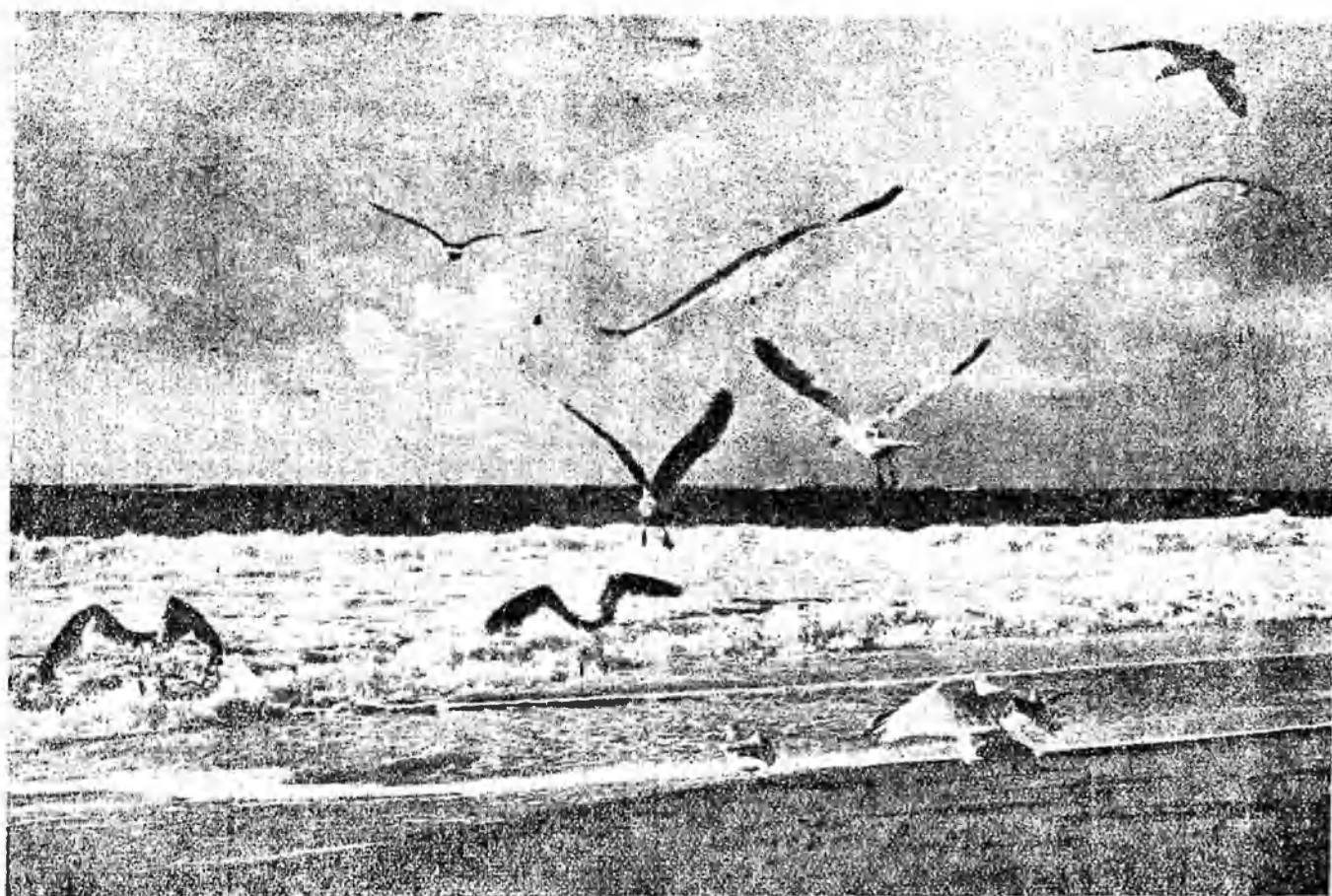
ДРУСЕМИЧНИКЪ ЗА МОРИКА ПРОХВЪТА И ОБНОВА
ДЪЖКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Година IV.

Варна, 15 януари 1938 год.

Брой 81.

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



Чайки при развълнувано море.

КОЛОНА ЗА ЧЕТЦИТЪ

(Продължение отъ бр. 80).

На С. П. учителъ въ Троянско.
Сведения за водолазитѣ.

Водолазътъ се спуща подъ водата превързанъ съ конопено или тревето (манилово) **сигнално вжже**, което му служи да подава, чрезъ подръпвания, сигнали на хората, които сж надъ водата. Съ него, въ случай на нещастие, водолазътъ може да се извади надъ водата.

Тяжестта на цѣлото водолазно облъкло е 90—100 кгр., но шомъ водолазътъ се потопи, тая тяжестъ става за него нечувствителна, понеже въ водата тежи само 10—15 кгр. Сжщо така въздухътъ, който се намира въ ризата, не позволява на тяжеститѣ да налѣгатъ върху тѣлото на водолаза.

При работене нощно време, както и на голѣма дълбочина при лошо време, кждето дневната свѣтлина слабо прониква, водолазътъ употребява електрическа лампа, съ която освѣтява дѣното и воднитѣ слоеве около себе си.

Водолазътъ може да се спусне въ водата направо отъ кораба или брѣга, но най-често спущането става отъ особенна **водолазна лодка**, кждето се поставя цѣлото водолазно стѣкмяване, отъ което само въздухосгжстителната помпа е прикрепена неподвижно къмъ лодката.

За спущане водолаза въ водата, на лодката се поставя **желѣзна стѣлба** и се спуска едно здраво, дълго конопено вжже, неречено **спусково вжже**. Следъ като облъче ризата и шлема, постави тяжеститѣ и следъ като започне действието на въздухосгжстителната помпа, водолазътъ слиза, отначало по желѣзната стѣлба, а после се прикрепва и продължава да се спуща къмъ дѣното по спусковото вжже. Слизането или спущането на водолаза къмъ дѣното трѣбва да става бавно, за да може той да свикне съ постепенно увеличаващото се водно налѣгане. При бързо слизане, т. е. при бързо увеличаване на водното налѣгане, водолазътъ започва да чувства болки въ ушитѣ и следъ това други усложнения, които могатъ да се отразятъ зле върху здравето му. За бавното спускане следи както старшината на водолазното отдѣление, който остава въ лодката, тъй и самиятъ водолазъ, който по свое желание, съ помощта на автоматичния клапанъ, може да намалява или увеличава въздушния обемъ, отъ което пѣкъ водолазътъ ще стане по-тежкъ или по-лекъ и ще се спуща по-бързо или по-бавно.

При работене на дѣното, водолаза

трѣбва да внимава да се не замоятъ нѣкъде въздухопроводния маркучъ или сигналното вжже, понеже въ такъвъ случай не би могълъ редовно да получава прѣсенъ въздухъ или правилно да си служи съ сигналитѣ до водолазната старшина. Ако се случи маркуча да бжде затиснатъ или заплетенъ така, че да не може да го оправи и да получава въздухъ, водолазътъ, за да се спаси, го прерѣзва, хвърля тяжеститѣ си и изплава надъ повърхността съ краката нагоре.

Редовното излизане на водолаза трѣбва да става сжщо тъй бавно и постепенно, както и слизането. За излизане водолазътъ се катери по спусковото вжже, като отъ време на време прави почивки, за да се свикне съ намаляващото се въздушно налѣгане.

Тѣй като службата на водолаза е сравнително тежка, то за водолази се избиратъ силни и здрави моряци, съ добре развитъ грѣденъ кошъ и нестрадащи отъ нѣкакви болести на бѣлитѣ дробове и сърдцето.

Необходимото число водолази за работене подъ водата и моряци за обслужване на водолазната лодка и нейното стѣкмяване, заедно съ тѣхния старшина, образуватъ едно **водолазно отдѣление**. Такова отдѣление има на всѣки голѣмъ воененъ корабъ, за работа по подводната частъ на кораба, сжщо така къмъ всѣки торпедоносенъ дивизионъ се предава по едно водолазно отдѣление за търсене на затънали при учебнитѣ стрелби торпеди; къмъ групитѣ подводници сжщо така има водолазни отдѣления за изваждане и спасяване на затъналъ подводникъ; такива отдѣления има най-сетне и къмъ брѣговитѣ части или пристанищни управления за изваждане на потънали предмети и стоки и за други общи подводни работи. У насъ водолазно отдѣление притежаватъ морскитѣ части и по едно пристанищата въ Варна и Бургасъ.

Срѣдствата, обаче, съ които тия водолазни отдѣления притежаватъ не сж отъ най-модернитѣ и най-усъвършенствувани.

Въ днешно време сжществуватъ различни и добре стѣкмени водолазни уреди, описанието на които, поради ограниченото мѣсто въ вестника нѣмаме възможностъ да поднесемъ на нашитѣ многобройни четци.

Съ настоящия брой считаме че любопитството изказано отъ С. П. е задоволено, за да дадемъ мѣсто на отговоритѣ на други въпроси повдигнати отъ нашитѣ четци.

ВЕСТНИКЪТЪ Е БЕЗПЛАТЕНЪ

ПОЩА

Редакцията благодари за следнитѣ постжпили дарения:

1. Туристическо Д-во „Родни Балкани“ отъ гр. Варна сумата 100 лв.
2. Янко Дончевъ отъ гр. Берковица сумата 100 лв.
3. Михаилъ Петровъ отъ с. св. Наумъ сумата 50 лв.
4. Георги Михайловъ отъ гр. Казанлъкъ сумата 50 лв.
5. Александъръ Продановъ отъ гр. Русе сумата 50 лв.
6. Маринъ Беновъ отъ с. Девинъ сумата 30 лв.
7. Йорданъ Павловъ отъ гр. София сумата 25 лв.
8. Димитъръ Шиковъ отъ с. Николаевка сумата 20 лв.
9. Петко Георгиевъ отъ гр. Русе сумата 20 лв.
10. Никола Жировъ отъ гр. Плѣвенъ сумата 15 лв.
11. Никола Стояновъ музикантъ отъ 5-ти погранич. секторъ сум. 10 лв.
12. Дружелюбъ В. Янакиевъ отъ Морското Училище сумата 10 лв.
13. Петко Петковъ отъ гр. Ст. Загора сумата 10 лв.
14. Петъръ Кираджиевъ отъ гр. Варна сумата 10 лв.

(Следва)

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

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

Въ отговоръ на постжпилитѣ запитвания за цената на вестника и условията за получаването му, известяваме на изявилитѣ желание да се абониратъ, че вестникътъ се изпраща **даромъ**, по възможностъ на всички, които желаятъ да го получаватъ, **безъ вноса 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 заинтересованитѣ, че всички излѣзли до сега броеве на „Морски Прегледъ“ сж изчерпани. Редакцията съжалява, че не може да удовлетвори молбитѣ имъ.

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

РОЖДЕНИЯТЪ ДЕНЬ НА НЕЙНО ЦАРСКО ВИСОЧЕСТВО КНЯГИНЯ МАРИЯ ЛУИЗА.



На четиринадесети януари се чествува въ цялата страна рождениятъ день на Нейно Царско Височество Княгиня Мария Луиза, която встъпва вече въ своята шеста година.

Тоя день щастливо

съвпада съ традиционния народенъ битовъ празникъ за младежъта—Суроваки.

Заедно съ благопожеланията, изказани съ ударитъ на суровакницитъ, символъ на якостъ и крепко здраве, българ-

скиятъ народъ отправя топли молебствия къмъ небесния Отецъ да дарува здраве и бодростъ на Нейно Височество Малката Княгиня, за да бже дълги години истинска радостъ за Царствения домъ.

МОРСКА МИСЛА

МАСКИРОВКАТА НА ПОДВОДНИЦИТЪ.

Въ числото на срѣдствата, които осигуряваха боевата деятелност на подводниците презъ Свѣтовната война 1914—1918 год. значителна роля играла маскировката, която, въ зависимост отъ обстановката и задачите на подводниците намѣрила различно приложение. Тукъ ще изложимъ нѣколко вида маскировки на английски и германски подводници:

а) Маскировка, като надводенъ корабъ: рибарски вѣтроходъ, малък превозенъ корабъ и пр.

б) Следване въ подводно положение на влѣкало следъ кораба примка;

в) Използуване въ надводно положение на вѣтроходи за прикритие задъ една отъ стенитѣ му;

г) Вдигане на чуждо военно знаме;

д) Измѣнение номера и надписитѣ на подводницитѣ;

е) Използуване на димни завеси;

ж) Маскировка като свѣтяща вѣха нощно време;

з) Приструване на потопенъ отъ подводни бомби подводникъ.

Маскировка като надводенъ корабъ. Този методъ на маскировка билъ често прилаганъ отъ нѣмскитѣ подводници, най-вече при движението въ надводно положение въ райони, гдето могли да бждатъ лесно открити, или пъкъ близо до брѣговетѣ на противника съ цель да разузнаватъ.

Примѣръ отъ подобна маскировка дава германския подводникъ „Дойчландъ“.

При първото му плаване къмъ Америка той билъ маскиранъ по следния начинъ:

Отъ парусина била направена димна трѣба. Въ долния ѝ край се запалвали масленни пакли за образуване на димъ. Билъ направенъ сжщоотъ парусина команденъ мостъ за да изобразява малък превозенъ корабъ. Тази маскировка позволила на подводника въ надводно положение да примине една голѣма частъ отъ пѣтя безъ да бжде позната.

Другъ примѣръ се явява случая съ германския подводникъ „У—44“. На 12. августъ 1916 г. трета ескадра английски леки кръстосвачи, съ завеса отъ 6 торпедоносца, се движела на северъ край брѣга на Норвегия. Надвечеръ било заловено радио предаване отъ подводникъ, вѣроятно германска. Рано сутринъта на 13. стражниятъ офицеръ на английския торпедоносецъ забелязалъ на

хоризонта единъ вѣтроходъ. Следъ нѣколко минути платната неочаквано изчезнали и ясно се открилъ подводникъ, който бързо се потопилъ. Малко по-късно той се показалъ на повърхността въ лѣво отъ торпедоносца и отново се потопилъ. Торпедоносеца веднага се отправилъ къмъ мѣстото на потапянето и когато следъ 2 минути подводникътъ наново изплавалъ торпедоносеца съ пълна скоростъ го прорѣзалъ и потопилъ.

Въ дадения случай изглежда, че „У—44“ поради невъзможността да се държи въ подводно положение се маскиралъ като вѣтроходъ но издалъ своето присѣствие вследствие радиотелеграфирането, което накарало противника да бжде внимателенъ. Другъ характеренъ случай е следния.

На 19. августъ 1916 година ескадра отъ английски леки кръстосвачи се намирала въ море. Въ 5:30 часа отъ лекия кръстосвачъ „Дублинъ“ било забелязано по носа малък рибарски платноходъ, обаче не му отдали никакво значение. Въ сжщность това билъ германския подводникъ „У—53“, който маневриралъ, за да заеме позиция за торпедена атака. Следъ 24 минути „У—53“ потопилъ лекия кръстосвачъ „Нотингъмъ“.

При нощното нападение на английския транспортъ „Комри-каслъ“ въ английския каналъ на 14. мартъ 1918 год. германския подводникъ билъ маскиранъ, като миночистачъ съ димна трѣба и кърмово платно и носилъ отличителни огньове. Разминавайки се съ транспорта той бързо изстрелялъ едно торпедо и го потопилъ.

Трѣбва да се забележи, че отъ злоупотрѣбяването съ тази маскировка — като рибарски платноходи, въ райони кждето не се срещатъ такива, се постигали недобри резултати.

Следване въ подводно положение на влѣкало задъ кораба — примка. Този своеобразенъ видъ маскировка билъ разработенъ и осжщественъ отъ англичанитѣ.

На 23. юни 1915 год. английския миночистачъ „Таранаки“ който ималъ на влѣкало въ подводно положение подводника „С—24“, забелязалъ въ Северно море германския подводникъ „У—40“.

Когато „Таранаки“ привлѣкълъ вниманието на подводника не подозиращъ нищо за грозящата го опасностъ, „С—24“ отдалъ влѣкалото

атакувалъ успѣшно и потопилъ германския подводникъ.

На 20. юли 1915 г. другъ английски миночистачъ „Принцеса Луиза“ кръстосвалъ въ района на островъ „Фейръ“ имайки на влѣкало въ подводно положение „С—27“. Срещайки германския подводникъ „У—23“, миночистачътъ предалъ за това по телефона на „С—27“, а обслугата му почнала да симулира паника. „У—23“ повторилъ грѣшката на „У—40“, като се увлѣкалъ съ потопяването на миночистача. Въ това време „С—27“ атакувалъ отъ близо „У—23“; торпедото не попаднало и „С—27“ далѣвторизстрелъ. „У—23“ забелязвайки първото торпедо започналъ бързо да се потопява, но второто торпедо го олучило и той потъналъ. Тѣзи две атаки били успѣшни, но въ послѣдствие нѣмцитѣ разбрали хитростта на англичанитѣ и историята не отбелязва подобни случаи, макаръ англичанитѣ до края на войната да сж практикували тоя начинъ на примамване.

Използуване на вѣтроходи за прикритие задъ една отъ стенитѣ му. Този видъ маскировка е непъленъ, тъй като другата стена оставала открита. Най-напредъ билъ приложенъ отъ английския подводникъ „Е—11“. Въ Мраморно море презъ май 1915 г. той заловилъ единъ турски вѣтроходъ и го привързалъ къмъ едната си стена, кръстосвалъ така, че да се вижда само вѣтрохода. Тази хитростъ, обаче, не успѣла, защото турцитѣ прекратили всѣкакво движение на кораби въ Мраморно море.

Вдигане на чуждо военно знаме. Това билъ най-обикновения видъ маскировка и можелъ да заблуди само неопитния противникъ. Къмъ него прибѣгвали нѣмскитѣ подводници и то само въ началото на войната. Подъ английско знаме „У—16“ въ надводно положение проникналъ до мѣстото отъ гдето можалъ да огледа цѣлия заливъ на Скапа Флоу. Ясно е, че английскитѣ крайбрѣжни постове сж помислили, че това е тѣхенъ подводникъ.

Измѣнение номера на подводника. Този начинъ на маскировка билъ широко използванъ отъ нѣмцитѣ. Често подводницитѣ носили фалшивъ номеръ, по-голѣмъ отколкото действителния. Напр. „У—21“ носелъ номеръ „У—51“.

Използуване на димни завеси. Презъ Свѣтовната война нито единъ подводникъ нѣмалъ специа-

ленъ апаратъ за задимяване. При нужда подводниците си служили съ подръчни сръдства за образуване на димна завеса.

Презъ есента 1916 г. „У—21“ срещналъ при Сицилия превозенъ корабъ подъ английско знаме. Подводникътъ далъ предупредителенъ изстрелъ, на който корабътъ отговорилъ съ своето малко оръдие. Командирътъ на подводника решилъ да потопи превозния корабъ съ артилерийски огънь и се насочилъ за сближение. Когато „У—21“ приближилъ къмъ противника, на палубата на транспорта — примка, веднага 2—15 см. оръдия открили бързъ огънь. Положението на подводника станало критическо, защото до като се потопи, той щълъ да бжде поразенъ. Командирътъ билъ раненъ и

успълъ да извика. „Димна завеса“. Механикътъ разбралъ заповѣдта и съ помощта на дизелъ мотора пустналъ гжста димна завеса, подъ прикритието на която „У—21“ се спасилъ отъ гибелъ.

Маскировка като свѣтяща вѣха. Английското Адмиралтейство често използвало въ противоподводната борба оригинална маскировка. Въ 1916 година адмиралъ Беконъ ималъ на свое разположение нѣколко подводника типъ „С“, които, имитирайки свѣтяща вѣха били поставени на нѣкои мѣста при които германскитѣ подводници опредѣляли своя пжтъ. Тази хитростъ на англичанитѣ била успѣшна, и когато за целта били използвани подводници типъ „Е“.

Презъ нощта на 31. октомври

1917 год. единъ подводникъ „Е“, дежурейки въ Дувърския проливъ като свѣтяща вѣха и забелязвайки минаването на германския подводникъ „УЦ—63“, бързо изстрелялъ по него торпедо и го потопилъ. Нѣмцитѣ открили тази маскировка и се предпазвали.

Преструване на потопенъ отъ подводни бомби подводникъ. Това се използвало като подводника умишлено изпускалъ въздухъ и масло. Отначало това давало резултати, обаче по-късно англичанитѣ разбрали тази маскировка и не се измамвали. При наличието на такива признаци тѣ пушали по-вече бомби за да потопятъ напълно подводника.

Преведе отъ руски: П. Павловъ.

Използване на торпеднитѣ кораби при отбиване на десантнитѣ операции.

Десантната операция цели да осигури стоварването на войски на неприятелското крайбрѣжие.

Независимо отъ вида на десантната операция, главната задача на брѣговата охрана, подвижна и неподвижна, е да узнае своевременно за противниковия десантъ и да вземе всички мѣрки за неговото откриване и отбиване.

При изпълнение на тази задача, трѣбва да бждатъ употребени всички сръдства: Въздушнитѣ сили, лекитѣ кръстосвачи, торпеднитѣ кораби и подводницитѣ.

Главната задача на торпеднитѣ кораби е да пресрѣщнатъ превода на войски и го атакуватъ още въ морето, въ време на приближаването му къмъ крайбрѣжието. Тази задача ще бжде резултатно изпълнена при създаването на благоприятна обстановка за действие. За това сж необходими добра организация и навременно разузнаване. Последното трѣбва да улесни тайното съсрѣдоточаване и развърщане на торпеднитѣ кораби.

Най-удобната обстановка за тѣхното използване за отбиване на неприятелския десантъ е времето съ лоша видимостъ: нощемъ и въ мъгла. Въ случая торпедоносцитѣ

могатъ да се приближатъ незабелязано до противника, да заематъ благоприятна позиция и произведатъ изненадано торпедна атака. При тази обстановка условията за отбиване на торпедната атака отъ страна на охраняващитѣ десанта кораби, сж много трудни и неизгодни.

Използването на торпеднитѣ кораби за поразяване на десантния отрядъ презъ деня е свързано съ много неудобства и трудности; Тѣ ще срещнатъ всѣкога контра-атаката на корабитѣ, които охраняватъ десантния превозъ. Презъ деня торпеднитѣ кораби могатъ да бждатъ използвани, безъ страхъ да претърпятъ голѣми поражения само, когато противникътъ е разстроенъ и разколебанъ вследствие успѣшната атака на въздушнитѣ сили и подводницитѣ.

Сжщо така е и въ случаитѣ, когато десантния отрядъ е организиранъ въ трудно подвиженъ и мжчно управляванъ походенъ редъ и неговата охрана не е въ състояние да осигури евентуалнитѣ атаки на торпеднитѣ кораби.

Ако противникътъ е успълъ да доведе превозитѣ до мѣстото назначено за десантъ, задачата на торпедоносцитѣ е да атакуватъ закотве-

нитѣ или спрѣни превозни кораби. Въ случая могатъ да бждатъ използвани най-широко димнитѣ завеси. Въ момента на разтоварването, особено голѣмо поле и цели за действие се откриватъ за торпеднитѣ катери.

Последнитѣ трѣбва да се хвърлятъ стремително въ атака, като използватъ своитѣ ценни качества: голѣма скоростъ и малка поражаемостъ. За да се получи единъ положителенъ резултатъ, тѣ трѣбва да бждатъ масирани.

Торпеднитѣ кораби могатъ да бждатъ сжщо рационално използвани, когато десантната операция не успѣе. Въ случая на тѣхъ трѣбва да се възложи най-широкото използване на победата. При неуспѣшния десантъ, когато десантния отрядъ е разстроенъ и неговия духъ разколебанъ, торпеднитѣ кораби трѣбва да се впуснатъ въ стремително преследване на отстъпващитѣ превозни кораби и да ги доунищожатъ.

Разбира се, че и при тази имъ операция, торпеднитѣ сили трѣбва да иматъ подрѣжката отъ брѣговата артилерия и голѣмитѣ бойни кораби.

Д. Паскалевъ





ВЕНФ-МОРСКА ИСТОРИЯ

ЗАГУБИТЪ НА ТУРСКИЯ ФЛОТЪ ПРЕЗЪ СВЪТОВНАТА ВОЙНА

Въ френското списание „Ла Ревю Маритимъ“ намираме въ преводъ отъ нѣмски езикъ, сведения за загубитъ на турския флотъ презъ Свѣтовната война, твърде малко известни до сега, представляващи значителенъ интересъ за насъ.

Въ тази преводна статия, следъ като се споменава за участието на турския флотъ въ Триполитанската и Балканската войни, отбелязва се, че Турция, до започванею на Свѣтовната война, разполагала съ твърде остарѣли бойни кораби и съ не особено добре подготвенъ личенъ съставъ.

Поръчанитъ въ Англия линейни кораби: „Решадие“ (съ водоизмѣстване 23000 тона, въоръженъ съ 10—343 м.м. орджия) и „Султанъ-Османъ“ (28000 тона, въоръженъ съ 14—305 м.м. орджия), макаръ и къмъ края на своята постройка, не били предадени на Турция. Тѣ били задържани отъ англичанитъ и причислени къмъ британския флотъ, подъ имената „Ерикъ“ и „Агинкуръ“.

Освенъ тѣзи два линейни кораби, други 4 изтрѣбителни отъ по 1000 тона сж били въ постройка, но англичанитъ задържали и тѣхъ, като имъ дали имената „Тюрбуленъ“ (потопенъ въ Ютландския бой), „Термагенъ“, „Триденъ“ и „Талисманъ“.

Поради това, Турция се намѣсва въ Свѣтовната война съ своитѣ стари кораби.

Сравнително по-голѣма стойностъ имали линейнитѣ кораби „Тургутъ рейсъ“ и „Хайрединъ Барбароса“, които, макаръ и остарѣли, могли да се използватъ при отбраната на Дарданелитъ. Освенъ това, турцитъ разполагали още и съ кръстосвачитъ „Хамидие“ и „Меджидие“, 28 канонерки, 11 голѣми и 10 малки торпедоносци.

Турскиятъ флотъ обаче не билъ годенъ за настѣпателна война; обслугитъ не били добре подготвени и материалната частъ била лошо поддържана. Съ тѣзи кораби Турция, подъ закрилата на Дарданелитъ и Босфора могла да води предимно отбранителни действия.

При тази обстановка, съ избухването на войната, турскитъ военноморски сили били решително засилени съ германскитъ модерни кораби: линейниятъ кръстосвачъ „Гьобенъ“ и лекиятъ такъвъ „Бреслау“.

„Гьобенъ“ е спуснатъ на вода презъ 1911 год., притежава следнитѣ данни: водоизмѣстване 23000 тона, скоростъ 28 мили, въоръжение:

10—280 м.м., 12—150 м.м. и 12—88 с.м. орджия и 4 торпедни трѣби. „Бреслау“—врѣстникъ на „Гьобенъ“ ималъ водоизмѣстване 4550 тона, скоростъ 28.3 мили и билъ въоръженъ съ 12—105 м.м. орджия и 2 торпедни трѣби. На 10.VIII.1914 г. подъ турски флагъ, тѣзи два кораба минали презъ Дарданелитъ, прекръстени съ имената „Сулсанъ Явузъ Селимъ“ и „Мидили“.

Наскоро тѣ получили нѣмски обслуги: команденъ съставъ и моряци, които усилено заработили, заедно съ турцитъ, за поттягане на турския флотъ и ефикасното му използване при защитата на Дарданелитъ.

Корабитъ, които при започването на войната се намирали вънъ отъ Дарданелитъ, не могли да се прибератъ и били потопени отъ обслугитъ си. Така, канонерката „Буракъ Рейсъ“, която на 1.XI.1914 год. се намирала предъ Чешме, била потопена по заповѣдъ на командира ѝ въ момента, когато 2 неприятелски изтрѣбителни се приближили съ намѣрение да пленятъ кораба.

Корабитъ намиращи се по рѣкитъ Тигъръ и Ефратъ, следъ като взели участие въ боеветъ при английската офанзива били потопени на следната година. Така, канонерката „Мармарисъ“ на 2.VI.1915 г., при отстъплението на турцитъ, следъ като получила голѣми повреди въ двубоя съ английската канонерка „Одинъ“, трѣбвало да бже потопена. Обслугата ѝ била спасена.

Презъ време на сѣщитъ боеве, турцитъ успѣли да заловятъ нѣколко английски корабчета, които използвали при своитъ действия. Скоро обаче, подъ натиска на английскитъ сили, тѣзи корабчета били изоставени и преминали обратно въ англичанитъ. Така е било съ спомогателния корабъ „Доганъ“ (английски „Пионеръ“), влѣкача „Шейтанъ“, яхтата „Комета“, влѣкача „Сумана“ и канонерката „Фирефли“.

Най-голѣми загуби въ кораби турцитъ имали въ Черно море, отъ които най-тежката такава за турския флотъ била тази на малкия кръстосвачъ „Меджидие“, който на 3.IV.1915 год., презъ време нападението на Одеса, се натъкналъ на заградна мина, не далечъ отъ фара Очаковъ.

Получавайки голѣмъ наклонъ на лѣвата си стена, кръстосвачътъ билъ изхвърленъ до самия фаръ, където потъналъ на сравнително малка дълбочина.

За да попрѣчатъ на руситъ да го

извадятъ, турския торпедоносецъ „Иадигаръ-и-Миллетъ“ получилъ заповѣдъ да го разруши съ торпедо.

Изстреляното отъ торпедоносца торпедо засѣгнало заднитъ погребни за бойни припаси, обаче очакваниятъ взривъ не последвалъ. Повредитъ на кръстосвача не били голѣми. Руситъ на 5.VI.1915 г. сполучили да го извадятъ и следъ поправката го използвали презъ войната подъ името „Пругъ“.

Следъ завършване на войната съ Русия, кръстосвачътъ билъ отново върнатъ на Турция и до днесъ влиза въ състава на турския флотъ.

Другитъ загуби се отнасятъ главно до малки кораби, повечето отъ които загинали отъ заградни мини.

На 21.I.1915 година канонерката „Изисъ Рейсъ“ се взривала на руска мина и потънала предъ Босфора.

Нѣколко дена по-късно, друга канонерка, въ момента когато работила за изваждането на турски мини, предназначени за използване при защитата на Дарданелитъ се натъкнала на собственното минно заграждане и потънала за нѣколко минути.

Турция притежавала само корабътъ „Нустратъ“, построенъ специално за миненъ заградителъ. За минни заградители били използвани различни други кораби, приспособени за цѣльта.

На 22.XI.1914 г. заградителя „Нилюферъ“, при завръщането си отъ едно минно заграждане предъ западнитъ брѣгове на Черно море, се натъкналъ на мина предъ самия Босфоръ и потъналъ съ цѣлата си обслуга. Следъ известно време, близо до мѣстото на потъването, били намѣрени останки отъ кораба, трупове отъ обслугата и турското военноморско знаме.

Други загуби на кораби турцитъ имали отъ артилерийския огънь на рускитъ изтрѣбителни. Така, на 10.XII.1915 год. три руски изтрѣбителни преследвали близо до островъ Кефкенъ турскитъ канонерки „Иозгадъ“ и „Ташъ-Кюпрю“, изпратени тамъ да прибератъ остатѣцитъ отъ нѣмския подводникъ „УЦ 3“. Обстреляни съ силенъ артилерийски огънь канонеркитъ получили силни повреди и били принудени да се изхвърлятъ на брѣга. Обслугитъ се спасили, а корабитъ били съвършено разрушени. По сѣщия начинъ билъ разрушенъ и малкиятъ торпедоносецъ „Хани-баба“, който, заедно съ три моторни миночистача, билъ изпратенъ да провѣри залива при н.

Резве отъ неприятелски мини. На 31. октомври, руските изстрѣбители „Бистрий“ и „Пилкий“ неочаквано се появили и бомбардирани съ артилерийски огънь намиращитѣ се тамъ турски кораби: — торпедоносца, мотгорнитѣ миночистачи и 2 превозни кораба. Още съ втория залпъ, торпедоносца билъ засегнатъ. Последвалъ взривъ и корабътъ потъналъ. Миночистачитѣ успѣли да се спасятъ, скривайки се близо до брѣга, безъ особени повреди.

Двата превозни кораба получавайки малки повреди могли да се доберятъ до Босфора.

Поради слабостта на българския флотъ, състоящъ се само отъ 7 торпедоносци*), се налагало турцитѣ да подпомогнатъ своитѣ съюзници.

При едно такова подпомагане, турскиятъ корабъ „Гайретъ-и-Ватане“ се натъкналъ на подводна скала, не далечъ отъ Балчикъ, гдето билъ разбитъ отъ вълнението.

Най-чувствителни загуби турцитѣ претърпѣли въ Мраморно море.

На 8.VIII.1915 год. при разсѣмване линейния корабъ „Хайрединъ Барбароса“, бившъ германски „Корфюрстъ-Фридрихъ-Вилхемъ“, намирайки се въ плаване, лишенъ отъ охрана противъ подводници билъ атакуванъ югозападно отъ Булаиръ при Дарданелитѣ отъ английския подводникъ „Е 11“. Торпедото ударило двадесетъ и две годишния корабъ подъ предната димна трѣба. Корабътъ се наклонилъ на дѣсната си страна и бързо потъналъ заедно съ 9 души офицери и 244 моряци.

На 13. декември 1914 г. сжщиятъ английски подводникъ потопилъ стария броненосенъ корабъ за брѣгова отбрана „Месудие“. Макаръ и много старъ, сжществувашъ вече 42 години и съ слаба бойна стойностъ, все пакъ, неговата артилерия състояща се отъ 12 — 150 мм. и 14 - 76 мм. орждия, имала голѣмо значение за защитата на Дарданелитѣ.

Корабътъ билъ атакуванъ и потопенъ въ залива Сари-Сигларъ, отъ кждето обстрелвалъ английскитѣ миночистачи. Торпедото ударило броненосца въ дѣсната стена. Корабътъ започналъ бавно да потъва стреляйки енергично по атакувания го подводникъ. Поради малката дълбочина „Месудие“ легналъ на една си страна наполовина въ водата, което обстоятелство позволило да бжде спасена почти цѣлата обслуга — 47 офицери и 587 моряци, отъ всичко 665. Турцитѣ успѣли сжщо да снематъ и половината отъ орждията и всички бойни припаси.

На 1. май 1915 г. била потопена

отъ английски изстрѣбитель канонерката „Нуръ-ел-Бахаръ“, а на 3 декември с. год. торпедоносецътъ „Ияръ Хисаръ“ билъ атакуванъ предъ Измитъ отъ английския подводникъ „Н 11“.

Отъ взрива на торпедото „Ияръ Хисаръ“ билъ пречупенъ презъ срѣдата и потъналъ съ обслугата си отъ 36 души.

Торпедоносецътъ „Иадигаръ-и-Миллетъ“ презъ нощта на 9. срещу 10. юли 1917 г., намиращъ се на котва предъ Цариградъ билъ атакуванъ отъ английски бомбардировачъ. Засегнатъ въ предната си частъ отъ една бомба, той потъналъ на сравнително малка дълбочина. Отъ обслугата му загинали 29, и били ранени 17 души. На 25.X.1918 г. торпедоносца билъ изваденъ изъ морското дѣно и поправенъ напълно.

На 7. мартъ 1915 год., малкиятъ торпедоносецъ „Тимуръ Хисаръ“ предприелъ смѣла атака на неприятелскитѣ кораби предъ Дарданелитѣ.

Сжщиятъ, на 16. априлъ атакувалъ неуспѣшно войсковия превозенъ корабъ „Маниту“. Английскитѣ изстрѣбители охраняващи кораба се спуснали върху торпедоносца и го принудили да се изхвърли на брѣга въ залива Калмази на о-въ Хиосъ.

Следва да се изброятъ и загубитѣ на нѣмскитѣ кораби, изпратени въ помощъ на Турция и действащи въ нейнитѣ води.

Лекия кръстосвачъ „Бреслау“, носящъ турското име „Мидили“, при едно излизане вънъ отъ Дарданелитѣ на 20 януари 1918 год. се натъкналъ последователно на 5 заградни мини и потъналъ съ 8 души офицери и 326 моряци.

Отъ германскитѣ подводници действащи въ Черно море сж загинали:

На 27 септември 1916 г. подводникъ „УБ 7“, на пжтъ отъ Варна за Севастополъ, засѣгнатъ навѣрно отъ бомба на руски самолетъ въ района на Херсонъ.

На 6 септември 1916 г. „УБ—45“ излизайки отъ северния изходъ на минното заграждане предъ Варна, се взривалъ на руска мина и потъналъ съ цѣлата си обслуга. Само 5 човѣка били спасени. Подводникътъ билъ изваденъ отъ българитѣ презъ м. февруари 1936 г.;

На 7 декември 1916 г. „УБ—46“, се взривалъ на руска заградна мина предъ Акбунаръ, близо до Босфора и потъналъ безъ да се спаси нѣкой отъ обслугата;

„УЦ—13“ билъ изхвърленъ на брѣга отъ буря, близо до носъ Кирпенъ предъ устието на р. Сакария. Обслугата била спасена;

„УЦ—15“, който на 13 ноември 1916 г. напусналъ Цариградъ на пжтъ за Сулина за да постави мин-

ни загради, изчезналъ безъ всѣкаква вестъ.

Освенъ тѣзи загуби трѣбва да се прибавятъ още:

Подводникътъ „УБ—3“, който на 23 май 1915 г. напусналъ Катаро на пжтъ за Дарданелитѣ и далъ последниятъ си сигналъ на 80 мили отъ Смирна, следъ което изчезналъ безследно;

„УБ—44“ унищоженъ близо до островъ Паросъ, въ Егейското море, отъ английския изстрѣбитель № 368 съ подводни бимби.

Освенъ това, множество отъ турски кораби презъ Свѣтовната война били тежко или леко засегнати отъ неприятелски мини, артилерия и самолетни бомби и потопени, обаче въ последствие били извадени, поправени и наново влѣзли въ строя. Така напр. канонерката „Малатия“ (213 тона) на 17 септември 1916 г. се взривала на заградна мина източно отъ Босфора, обаче, макаръ и съ откъсната кърма, успѣла да се добере до входа на пролива и била спасена отъ потъване.

Торпедоносецъ „Пелснги-Дериа“ (900 тоненъ) билъ атакуванъ и потопенъ на 23.V.1915 год., близо до носъ Сарай въ Мраморно море отъ английския подводникъ „Е—11“. Наскоро следъ това той билъ изваденъ и поправенъ.

Торпедоносецъ „Пеикъ-и-Шефкетъ“, (775 тоненъ) на 6 августъ 1915 г. близо до Сиври въ Мраморно море, билъ атакуванъ отъ английския подводникъ „Е—11“ и се изхвърлилъ на брѣга. Въ последствие билъ изваденъ и поправенъ.

Торпедоносецъ „Немуие-и-Хамие“ (620 тоненъ) засегнатъ презъ нощта на 9/10 юли 1917 г. отъ бомба на английски самолетъ, макаръ и съ голѣма повреда, можалъ да се спаси отъ потъване.

Торпедоносецътъ „Самсунъ“ (305 тоненъ), сблъскалъ се на 31.X.1915 г. съ влѣкача „Нустада“, едвамъ можълъ да бжде отведенъ до пристанището и поправенъ.

Торпедоносецъ „Беркъ-и-Шефкетъ“ (775 тоненъ) взривалъ се на 2.I.1915 г. на руска заградна мина предъ Босфора и съ тежки повреди въ кърмовата си частъ, билъ отведенъ до пристанището и поправенъ.

Стария френски подводникъ „Туркуазъ“, който турцитѣ зачислили въ своя флотъ подъ името „Му-стаджи-Онбашъ“, не е могълъ да бжде използванъ презъ цѣлата война. Изглежда, че той е билъ поправенъ и влѣзълъ въ строя, но още при първото му излизане отъ Босфора, се изгубилъ заедно съ цѣлата си обслуга, състояща се преимуществено отъ офицери.

Преведе отъ френски Т. Цицелковъ

*) Въ сжщность въ началото на войната бѣха 6 и 1 учебенъ кръстосвачъ.



МОРСКИ ВЕСТИ

БЪЛГАРСКИЯТЪ МОРСКИ РЕЧНИКЪ

Доказаното словно богатство на нашия езикъ, както и чувството за народно достоинство сж достатъчно убедителни предпоставки, за да бжде оправданъ стремежътъ къмъ прочистване на българския речникъ отъ непотрѣбнитѣ чуждици. За жалость, разнитѣ дѣлове на този речникъ, обслужващи разни отрасли на живота, гъмжатъ отъ чужди думи — и то въ дни, когато повикътъ за всестраненъ възродителенъ и обновителенъ подьемъ на народа ни е така силенъ!

Отъ общата угроза, обременяваща българския езикъ, не е псщаденъ и речникътъ, отнасящъ се до дѣлото на родното корабоплаване. Силно пропѣстрено съ чуждици, българското въ него блѣднѣе и се губи. И напълно основателно е да потърсимъ причинитѣ за тази нелипостъ и виновенитѣ за нейното сжществуване. Така само ще можемъ да поведемъ борба за нейното премахване.

Както е известно, първитѣ стѣпки на нашето морячество не сж били самостоятелни. Корабоплаването подъ родното ни знаме е било въ ржцстѣ на чужденци — и като естествена последица отъ това се явява и чуждия отпечатъкъ въ мореходния ни речникъ. По-късно, макаръ и постепенно нашенци да сж поели сждбинитѣ на българското морско дѣло, като възпитаници на чужди учебни заведения, тѣ сж пренесли на наша почва възприети въ чужбина думи, които биватъ така да се каже, осветени и озаконени съ течение на времето, и като сѣпжтствуватъ опита на българския морякъ, добиватъ гражданственостъ. Това сж холандски, нѣмски, английски и руски думи, преминали у насъ не само чрезъ възпитаницитѣ на рускитѣ учебни заведения, но и чрезъ помагала на чужди езици. И не е чудно, че нѣколцина люде сж станали причина по силата на примѣра и приемствеността да се затвърди съ гранитна якостъ у насъ навика да се употребява въ българското корабоплаване речникъ безъ български думи...

И ако въ миналото е имало на лице причини, оправдаващи толкова изобилния притокъ на чуждици въ морския ни речникъ сжщото не може да се каже за съвременните. Ако хвърлимъ погледъ върху

личния съставъ на различнитѣ български корабоплавателни служби, ще видимъ, че три четвърти отъ него сж люде, преминали презъ нашето Морско училище — и тѣ носятъ въ себе си знанията и съзнанието, които сж вкърмили подъ стрехата на това единственоу насъ гнѣздо на техника и мореходство. И трѣбва да се запитае, на постѣ ли сж тѣзи служители и по отношение на разглеждания въпросъ?...

Независимо отъ това, днесъ морска България се възражда. Въ похода ни къмъ всестранни завсявания, насочени къмъ морето, нашитѣ усилия сж посветени на сродяване българския духъ съ морската идея, съ родното приборѣжие, съ роднитѣ води, съ корабоплаването като поминѣчна дейностъ на народа ни. Ние осжществяваме едно сждбоносно дѣло, неосжществено презъ вѣковния ни исторически животъ — побългаряване на морето. И като важна стѣпка въ тази посока се явява и побългаряването на чуждитѣ думи въ морския речникъ...

Така цѣлата картина на корабната срѣда и моряшка действителностъ ще заговори съ майчинския езикъ и нашитѣ моряци ще се почувствуватъ въ своя, родна срѣда въ по голѣма мѣра — и живата връзка съ тази срѣда ще се заякчи повече. А това е твърде много желателно за назрѣването и приспособяването по чисто вътрешенъ (духовенъ) пжтъ къмъ една пейностъ, която трѣба да престане да бжде чужда, дори съ названията на нейнитѣ понятия — родното корабоплаване да стане наистина родно!...

Но, както може да се очаква, и по въпроса за побългаряването на чуждитѣ въ българския морски речникъ — очертаватъ се две страни. Единитѣ, представители и поддържници на завареното положение, дошло до насъ по приемственостъ и предание, и дълбоко засѣдало въ дебритѣ на съзнанието. Правилно и правдиво ли е то? Съ какво се оправдава неговото сжществуване и мѣродавностъ? — Тѣ смѣтатъ за излишно да поставятъ тѣзи и подобни питання.

Създаденъ е навикъ. А знайно е, че навикътъ е втора природа, чийто особености е трудно да се изкоренятъ. Всичко, което не е въ съ-

звучие съ този навикъ, ще дразниехото и възмущението на добилото навикъ ухо, а не повикътъ и правото на разума ще се яви като мѣродавна сила въ случая.

Застѣпницитѣ на побългаряването пѣкъ, иматъ на своя страна правилността и истината, безъ да говсримъ и за непоруганата святостъ на майчината речъ, но въ прѣки това, тѣ сж въ неблагоприятно положение, защото сж по-малобройни отъ своитѣ противници и защото сж носители и проповедници на нови истини. А пжтя на всички новатори е осѣянъ съ тръни...

Все пакъ, съ радостъ трѣбва да си признае и отбележи, че благодарение отличния починъ, дължащъ се и на нашето морско воинство, единъ значителенъ брой чуждици сж прогонени отъ мореходния ни речникъ, като сж замѣнени съ чисти български думи, достатъчно изразителни и сполучливо изтъкващи, съдържанието на съответнитѣ понятия. Ето, запримеръ, една кжса редица чужди думи, замѣнени съ наши: ватерлиния — водолиния, вахта — стража, вимпелъ — косица, шпигатъ — водостокъ, клюзъ — гърловина, кнехтъ — дньеръ, кранецъ — предпазитель, лагъ — бързомѣръ, люкъ — входникъ, свѣтликъ, лотъ — дньомѣръ, дълбокомѣръ, перископъ — морегледъ, румпелъ — поврѣтникъ, рея — напрѣчникъ, рулъ — кърмилло, трюмъ — усойникъ, командантъ — корабоначалникъ, боцманъ — корабникъ, бушпритъ — стърчило, шамандура — плавникъ, мачта — стожеръ, фалшбортъ — лъжестена...

Посоченитѣ псбългарени думи говорятъ достатъчно красноречиво за себе си, за да не се нуждаятъ отъ защита и все пакъ, предубеждението, нерѣдко противопоставя, неиздържани преценки и доводи.

Думата трюмъ е замѣнена съ усойникъ — откъде накжде, що за измишльотина? провикра се съ възмущение членъ отъ висшата служба на търговски корабъ.

Впрочемъ, кои сж основанията, та да бжде недоволненъ роптаещиятъ господинъ? Щомъ като той безъ друго приема въ съзнанието си условното значение на думата трюмъ, защо да не възприеме пакъ условно думата усойникъ?... Всжщностъ, думата усойникъ е предостатъчно изразителна, изтъкваща

влаженъ, тъменъ, необитаемъ и не-приветливъ кжтъ, точно каквото представя празното пространство на най-долната частъ на кораба, непосредствено надъ гръбнака.

— Ще ни се смѣятъ, ако говоримъ български думи — казва другъ.

И знаете ли кои се смѣятъ въ случая? — Обикновено люде, отъ които би се очаквало съ възторгъ да посрѣщатъ всичко българско, всѣка проява на българския духъ. Ако би възкрѣстналъ народниятъ будителъ Отецъ Паиси, безъ друго той щѣше да запита: „Защо бѣгате отъ езика си — дали се срамувате отъ него или не познавате чудната му красота и мощъ? А народниятъ поетъ Вазовъ би намѣрилъ сгоденъ случай да изплаче своята болка: „И чуждитѣ, и нашитѣ въ хоръ — отрекоха те, о езикъ многострадални!“...

Най-спокойно ще чуete у насъ да се говорятъ русизми като поворотъ вл. поврѣтъ, задание вл. задача, руль вл. кърмилло, якъръ вл. котва, рулевой вл. кърмчия, мачта вл. стожеръ, и много подобни, а поискате ли да се застъпите за обидения и оскверненъ свещенъ български езикъ, ще срѣщнете само-

мнението на незнаещия, надѣналъ дебелия броня на навика.

Безъ да съмъ прѣкомѣрно смѣлъ и краенъ, азъ съмъ привърженикъ на пълното побългаряване на нашия морски речникъ.

Езиковата ни съкровищница е предоволно богата, и ние нѣма да срѣщнимъ особени затруднения. Обаче, налага се бавна и постепенна работа, като се постигне единомислие и се проявятъ задружни усилия отъ страна на нашегo военнo и търговско морячество. Не е вѣрно твърдението, че се касае за думи които иматъ международна стойност и значение. Животътъ въ единъ корабъ по отношение обслужването му е напълно самостоятелъ и не съществува въ свѣта нито законъ, нито сила или нѣкаква основателна причина, налагаща на българския корабоплавателъ да си кълчи езика и да си криви душата съ чужди думи, като следнитѣ: спардекъ, шкафутъ, бушпритъ, бакъ, гафелъ, фалина, рангоутъ, таке-лажъ и др.

Напротивъ, дългътъ къмъ България, къмъ българския корабъ, къмъ българското морско поприще — налага повелително на всички

български синове на морето, да се чувствуватъ преди всичко българи, да обичатъ и предпочитатъ на всѣка цена българския езикъ, да служатъ чрезъ морето на България въ пълния смисълъ на думата...

Единъ правилникъ съ подобаваща строгостъ трѣбва да задължи българскитѣ моряци да си служатъ съ български думи въ корабната служба. Разбира се, необходимо е изработване на речникъ за ръководство, въ който да бждатъ отбелязани чуждитѣ думи, тѣхния произходъ, обяснение на значението имъ, побългарената форма — изразъ, въ който да се срѣщатъ съответнитѣ думи.

А колкото се отнася до най-младото поколение моряци, безъ никакви заповѣди и задължения тѣ трѣбва да се проявятъ като вдъхновени апостоли и творци на българския морски речникъ...

Това е моето скромно и непоколебимо убеждение. Азъ моля поддържницитѣ на други мнения и възгледи по въпроса за българския морски речникъ, да взематъ думата!

Крумъ Кънчевъ.

ГЕРМАНСКИ БАТАРЕИ ПРИ ГИБРАЛТАРЪ

Споредъ сведения въ чуждитѣ морски списания, по крайбрѣжието на Гибралтарския проливъ отъ Алжесирасъ до Тарифа, германцитѣ строятъ мощни укрепления, които включватъ: една 356 мм. батарея, разположена въ залива Хетаресъ, на 5'5 мили западно отъ Гибралтаръ; една 406 мм. батарея, на половинъ миля по-нататкъ; три 406 мм. батареи на носъ Карнеро въ самия проливъ и една 406 мм. батарея съ зенитни орждия на възвишението при сжщия носъ. Започнато е и въоръжаването на укрепления при Сифра—Карбонера на самата височина, която командва надъ Гибралтаръ. Линията на тѣзи укрепления ще бжде продължена по брѣга на Срѣдиземно море. При Санъ-рокъ, на 3'5 мили северно отъ Гибралтаръ, сж поставени нови орждия. Край брѣга сж поставени и три мощни прожектора, които освѣтяватъ пролива нощемъ.

По Мароканското крайбрѣжие, въ Сеута има 42 германски 285 мм. орждия, въ залива Севестъ и Пунта Леона—три 406 мм. батареи; въ Морро-Ноела е разположена друга германска батарея; четири батареи стоятъ на брѣга между Ларачъ и Арсила. Въ самия Ларачъ сжщо така има нѣколко нѣмски батареи.

Това показва, че Германия въ съюзъ съ Италия, подкрепяйки генералъ Франко, създава голѣма

грижа на Англия по отношение безопасното движение по пжтищата и къмъ Индия презъ Гибралтаръ и Суецкия каналъ.

П. Павловъ.

БРОЯТЪ НА УБИТИТЪ ПРЕЗЪ СВѢТОВНАТА ВОЙНА.

Споредъ алманаха на Whittaker, презъ Свѣтовната война държавитѣ и отъ дветѣ воюващи страни сж имали следния брой убити.

Англия	1,089,919	души.
Франция	1,393,388	"
Белгия	38,172	"
Италия	460,000	"
Русия	1,700,000	"
Португалия	7,222	"
Ромжния	335,706	"
Сърбия	127,535	"
Съединенитѣ Щати	115,660	"
Всичко съглашен.	5,267,602	"
Германия	2,050,466	"
Австро-Унгария	1,200,000	"
България	101,224	"
Турция	300,000	"
Всичко съюзници	3,651,600	"
А всичко	8,919,292	души.

Даннитѣ за Русия сж съмнителни. Съгласно други пресмѣтания, общия брой на убититѣ надхвърля цифрата 5 милиона.

Въ Германия, следствие гладната блокада сж умрѣли отъ гладъ 760,000 души, мъже, жени и дѣца.

НОВИТЪ УПОРНИ ПУНКТОВЕ НА ФРАНЦИЯ

— Както е известно, Франция полага голѣми грижи за осигуряване свободния преносъ на войски отъ своитѣ африкански колонии за Метрополията.

За целта по северния африкански брѣгъ се създадохъ, усавършенствуваха и подобриха множество упорни бази и пристанища.

За да получи по-голѣма свобода на действие, Франция е решила да използва и воднитѣ пжтища презъ Атлантическия океанъ. Ето защо, въ последно време тя е предприела усиленото създаване на упорни бази и постройката на множество пристанища по западнитѣ брѣгове на французска Африка и Мароко.

— Новопостроенитѣ три нови кръстосвача „Георгъ Леже“, „Глоаръ“ и „Монткалмъ“, презъ месецъ януари н. г. ще предприематъ съвмѣстно плаване около Африка, като посетятъ последователно пристанища на западно Мароко, французска западна и екваторна Африка и Мадагаскаръ.

Преминавайки презъ Суецкия каналъ, тѣ ще посетятъ сжщо пристанищата на Тунисъ и Алжиръ и завършвайки своето плаване въ Брестъ, ще влѣзатъ въ състава на Атлантическата ескадра, къмъ която сж причислени.

Куюдж.

СВЕДЕНИЯ ЗА ЧУЖДИТЪ ФЛОТИ.

ИТАЛИЯ

— Бюджетът на флота за 1937/38 година възлиза на 1,857,891,000 лири (7,988,931,300 лева) и превишава тоя за миналата година с 250,000,000 лири (1,075,000,000 лева).

Освен редовните бюджетни суми гласувани сж и извънредни, възлизащи на 248,000,000 лири.

Въ бюджета на флота не влизат сумите предназначени за морските въздушни сили.

Съгласно изработената и одобрена строителна програма за 1837/38 год. предвижда се построяката на следните бойни единици:

12 флотиловодача, притежаващи водоизместване 1,620 тона, скорост 39 мили и въоръжение: 4—120 мм. орджия и 6 торпедни тръби;

16 изстрѣбителя с водоизместване 679 тона, скорост 34 мили и въоръжение: 3—100 мм. орджия и 4 торпедни тръби;

9 подводника с водоизместване 941 тона, скорост 17 мили (надводна) и въоръжение: 2—100 мм. орджия, 8 торпедни тръби;

4 подводника, притежаващи водоизместване 896 тона, скорост 17 мили и въоръжение: 1—120 мм. орджия, 8 торпедни тръби;

7 подводника с водоизместване 600 тона, едно малкокалибрено орджие и 6 до 8 торпедни тръби.

Данните за означените кораби сж дадени съгласно съобщенията, помѣстени въ ежедневната преса.

Съ построяката на тия 20 подводника, общият брой на италианските подводни кораби ще възлиза на 108 единици, които, съ малки изключения ще бждат модерни, нови и притежаващи най-усъвършенстваните технически нововъведения.

— На италианските корабостроителници е възложена построяката на следните бойни кораби за чуждите държави: за Русия, 1 флотиловодач с водоизместване 3,000 тона; за Сиамъ — 12 торпедоносца и за Бразилия — 3 подводника.

Съгласно последната Лондонска морска спогодба (правило IV) най-големия калибър на корабните орджия не можеше да превишава 356 мм. Обаче, след като Япония оповести, че отхвърля клаузата относно ограничение калибъра на корабната артилерия и ще въоръжи своите новостроящи се кораби с 406 мм. орджия, Италия сжщо се освободи от това ограничение, и на новопостроените си бойни единици ще постави орджия с голѣм калибър.

ФРАНЦИЯ

— Старият линейен кораб „Дидеротъ“, спуснатъ на вода презъ 1908 година, поради своята дълга служба и понижени бойни качества билъ зачеркнатъ отъ списъците на флота и продаденъ като старо желѣзо за 3,600,000 франка.

АНГЛИЯ

Въ нѣмското списание „Морски прегледъ“ сж помѣстени сведения относно висшите морски нечальници на английския флотъ.

Съгласно тия сведения въ Адмиралтейството сж на служба следните морски офицери:

Първият морски лордъ и началникъ на адмиралния щабъ, адмиралъ съръ **Ernie M. Chatfield.**

Презъ време на войната билъ флаг-капитанъ на адмиралъ Битти на линейния кръстосвачъ „Лионъ“. Следъ войната е заемалъ длъжността четвърти лордъ на адмиралтейството; началникъ щабъ на първия лордъ; командующъ на трета кръстосвачна ескадра; трети морски лордъ; командующъ атлантическия флотъ и въ последно време общъ командующъ на морските сили въ Срѣдиземно море.

Въ чинъ капитанъ I р. билъ произведенъ въ 1909 год.; контръ-адмиралъ презъ 1920, Вице адмиралъ въ 1926 и пълнен адмиралъ презъ 1930.

Вторият морски лордъ и началникъ на личния съставъ, адмиралъ съръ **Martim E. Dunbar — Nasmith.**

Презъ време на войната билъ командиръ на подводника „Е 11“ сж който действувалъ напълно резултатно въ Мраморно море; отъ 1926—1928 год. директоръ на Морското училище въ Дартмутъ; 1929—1931 г. като контръ-адмиралъ, командиръ на подводния флотъ; 1932—1934 г. командващъ източно-индийските морски сили и бази.

Произведенъ въ чинъ капитанъ I р. въ 1926 г.; контръ-адмиралъ въ 1928, вице-адмиралъ въ 1932 и пълнен адмиралъ в 1936 год.

Третият морски лордъ и началникъ на морския щабъ, вице адмиралъ съръ **Reginald G. H. Henderson.**

Въ боятъ при Скагеракъ билъ старши офицеръ на линейния корабъ „Egip“ и поради особените заслуги по организирането на конвоитъ билъ произведенъ въ чинъ капитанъ I рангъ.

Презъ 1930 г. билъ командированъ въ Ромжия въ свръзка съ проучване въпроса по построяката на морска база въ Черно море.

Произведенъ въ чинъ капитанъ I р. презъ 1917 г., контръ-адмиралъ 1929, вице-адмиралъ 1933.

СЪЕДИНЕНИТЪ ЩАТИ.

Съ преустройване на старите бойни кораби и построяката на нови такива, съгласно строителните програми, въ 1942 год. броятъ на единиците въ американския флотъ ще бжде достатъчно нарастналъ и ще изисква за своето обслужване голѣмо число офицери, подофицери и моряци.

По настоящемъ корабите отъ военния флотъ се заематъ отъ обслуга въ съставъ 85% отъ предвидения за военное време. За попълване остатъка отъ 15%, а така сжщо и за заемане на многобройните спомогателни кораби, обслужващи ескадрите въ време на война сж военни обслуги, необходими сж около 150,000 души запасни офицери и моряци.

Въ сжществуващите приморски училища за запасни се намиратъ по настоящемъ на обучение 11733 души офицери и 37138 моряци.

За увеличение на тяхния брой въ следващите нѣколко години броятъ на запасните офицери и моряци сж необходимите още 100,000 човѣка сж предприети следните мѣрки:

А. За създаването на запасни морски офицери.

1. Въ сжществуващите шестъ школи за запасни морски офицери, които до сега сж имали на обучение 1200 души, броятъ на обучаващите ще бжде увеличенъ до 2400 човѣка, сж огледъ ежегодно да излизатъ въ запаса по 600 души.

Предвижда се създаването на нови младежки училища за запасни, по подобие на сжществуващите вече такива за американската армия, въ които ежегодно ще се приематъ 2500 младежи. Следъ две или три годишно обучение и служба по корабите и частите на флота, най-добритъ отъ тия младежи ще бждатъ увольнявани въ запаса като морски офицери, а останалите ще бждатъ зачислени въ състава на запасните моряци.

Б. За долните чинове.

Съгласно изработения отъ Адмиралтейството планъ, отдѣлни доброволци отъ американската младежъ, на възраст отъ 16 до 18 години ще бждатъ ежегодно свиквани на нѣколко седмично обучение, първоначално въ запасните морски училища за добиване на общи военни познания и строеви занятия, а въ подследствие презъ всѣка ваканция, въ продължение на нѣколко години — на служба по бойните кораби.

По тоя начинъ предполага се, че въ течение на нѣколко години ще се създадѣтъ около 300,000 напълно обучени запасни моряци. К.

СТРАНИЦА ЗА МЛАДИТЪ

Кратки сведения за съзвездията въ нашата небесна полусфера.

Продължение от бр. 79.

Както съобщихме въ първата си статия, небето съ своитъ звезди е било предметъ на наблюдения още въ древни времена. Наблюдателитъ, вглеждайки се въ съзвездията ги оприличавали съ различни фигури и споредъ своята фантазия наричали съ съответнитъ имена. Ние при помъстването въ вестника на краткитъ данни относно небеснитъ съзвездия и отдълни звезди, ще се ползваме съ останалитъ отъ гърцитъ названия свързани съ гръцката митология и съ различнитъ герои въ древно време.

Въ тъмнитъ есенни нощи на северната частъ на небесното полукълбо виждаме Голъмтата мечка. както това отбелязахме въ първата статия, помъстена въ бр. 79.

Това съзвездие прилича на кола, и заедно съ масата звезди, намиращи се около нея, наподобява за наблюдателя фигурата на звъръ. Мислено тази фигура се оприличава на мечка. За съзвездието Голъмтата мечка, споредъ старогръцкитъ предания съществува следната легенда:

Калиста, дъщерята на Ликаона, царъ на Аркадия, съпътница на Артемидата, родила отъ Зевса синъ кръстенъ съ името Аркадъ. Разгневена отъ това, жената на Зевса, Хера, превърнала Калиста въ мечка.

Последната, скитайки изъ горитъ била срещната отъ Аркада, който поискалъ да я убие. Зевсъ, обаче, се явилъ на време, взелъ ги двамата съ себе си на небето и превърналъ въ съзвездия. Така превърнатата въ мечка Калиста е дала названието на съзвездието Голъмтата мечка, а Аркадъ, поставенъ въ съзвездието Боотъ—стражъ на Голъмтата мечка.

Малката мечка.

Ако съединимъ дветъ крайни звезди на Голъмтата мечка (α и ρ) съ мисленна линия и продължимъ последната къмъ небесния полюсъ, то тя ще мине презъ една свѣтла звезда, отстояща отъ дветъ поменати звезди отъ Голъмтата мечка на разстояние 5 пжти по-голѣмо отъ това между Мирзамъ и Дубхе. *) Това е

*) Въ статията „Кратки сведения за съзвездията въ нашата небесна полусфера“, помъстена въ брой 79 на „Морски прегледъ“ стр. 10, звездата α отъ Голъмтата мечка погрешно е именувана Дубхе. Следва да се чете Дубхе.

Полярната звезда, при търсенето на която не бихме могли да сбъркаме, тъй като около нея нѣма друга звезда съ такава свѣтлина. (фиг. 1).

Вглеждайки се около Полярната звезда ще откриемъ група звезди, разположението на които напомня Голъмтата мечка. Това е съзвездието Малката мечка, или както още се нарича Малката кола.

Относно Полярната звезда съществува легендата, че тя е била нѣкога нимфата Фелика, любимка на Зевса, превърната отъ Артемидата въ мечка и пренесена отъ Зевса на небето. Така се получило названието на Малката мечка.

Последната е съзвездие, което се намира на самия полюсъ на северната небесна полусфера. Най-ярката



му звезда се отбелязва съ буквата α и се нарича Полярна звезда. (Гледай фигура 1).

Тя е известна както на моряцитъ, така и на всички, населяващи северното земно полукълбо. На всѣки му е известно, че Полярната звезда се намира на северъ и стои неподвижно на небосклона, безъ видимо движение, когато всички останали звезди презъ денонощието описватъ кръгове.

Мнозина използватъ Полярната звезда като пжтеводна и при определяне свѣтовнитъ направления.

Следущата свѣтла звезда отъ Малката мечка е ρ , която се нарича — Кохабъ.

Изучването на звездното небе започва съ намирането на Голъмтата мечка и Полярната звезда, следъ което отъ тѣхъ се преминава къмъ определяне и намиране другитъ звезди и съзвездия.

Полярната звезда не принадлежи къмъ числото на звездитъ отъ пър-

ва величина, но тя заема видно мѣсто въ историята на Астрономията. Дори и сега тя има първенствующо значение въ практическата Астрономия. Тя е звезда отъ втора величина.

Ако наблюдателя се приближава отъ северъ къмъ екватора ще забележи, че Полярната звезда се понижава и обратно, при приближаване отъ екватора къмъ северъ, нейната височина надъ хоризонта се увеличава.

Това просто наблюдение върху измѣнение височината на Полярната звезда, при премъстване на наблюдателя по меридиана на земята, било извършено още въ древността и послужило за основание на хипотезата относно кълбообразната форма на земята, която хипотеза дала тласъкъ за развитие наукитъ за небето и земята.

Въ обсерваториитъ Полярната звезда се използва за определяне положението на инструментитъ относително меридиана, а при пжтуване по море, за същата целъ и за определяне широтата, въ която се намира корабътъ въ момента на наблюдението.

Както се спомена, Полярната звезда дава възможностъ на всѣкого при тъмни нощи да определя посоката на севера, да се ориентира и намѣри правия пжтъ на следване.

Полюсътъ на вселенната, около който се намира Полярната звезда не остава неподвиженъ въ небесната полусфера. Макаръ и твърде бавно и незабелязано, той измѣня своето мѣстоположение и въ продължение на 26 хиляди години описва пълненъ кръгъ.

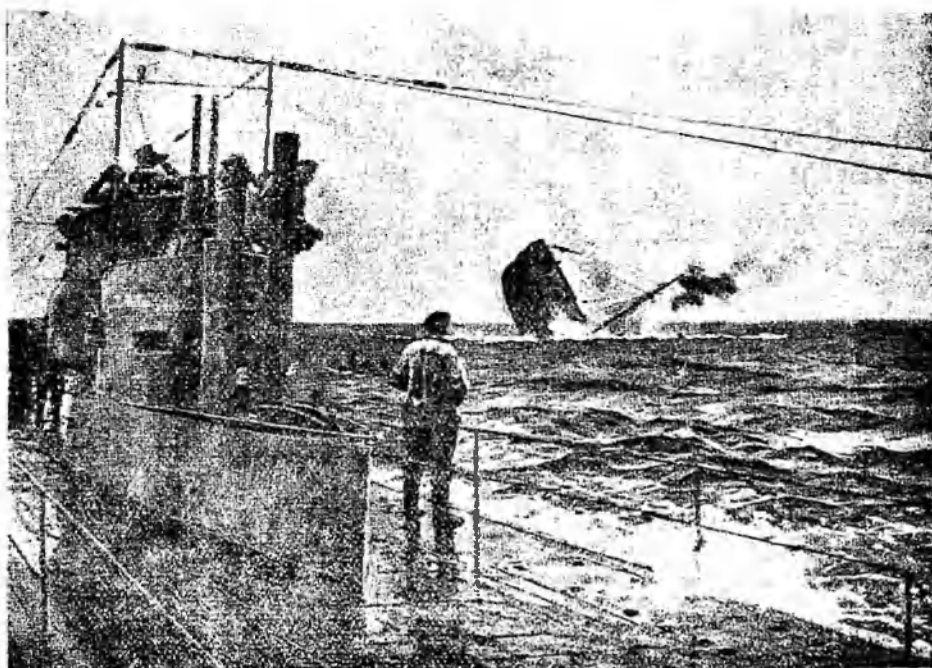
Въ течение на този голѣмъ периодъ отъ време полюсътъ на вселенната постепенно преминава къмъ различни съзвездия, разположени около окръжността на този малъкъ кръгъ.

Въ следующитъ последователни статии, доколкото възможността позволява, ще бждатъ дадени съвършено кратки сведения и за другитъ звезди и съзвездия на северната небесна полусфера, съ което предполагамъ да бжде напълно задоволено любопитството на младитъ четци на вестникъ „Морски прегледъ“.

Недѣлчевъ.



Новитѣ бойни знамена на морскитѣ части.



Потопяването на търговски корабъ отъ нѣмски подводникъ презъ Свѣтовната война.



Сезополь, риболовното сръдище по нашето крайбръжие