

МОРЕПЛАВАЦЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА.
НАРОДИТЪ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕТО, КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

ТАКЕ СЪЩЕ

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

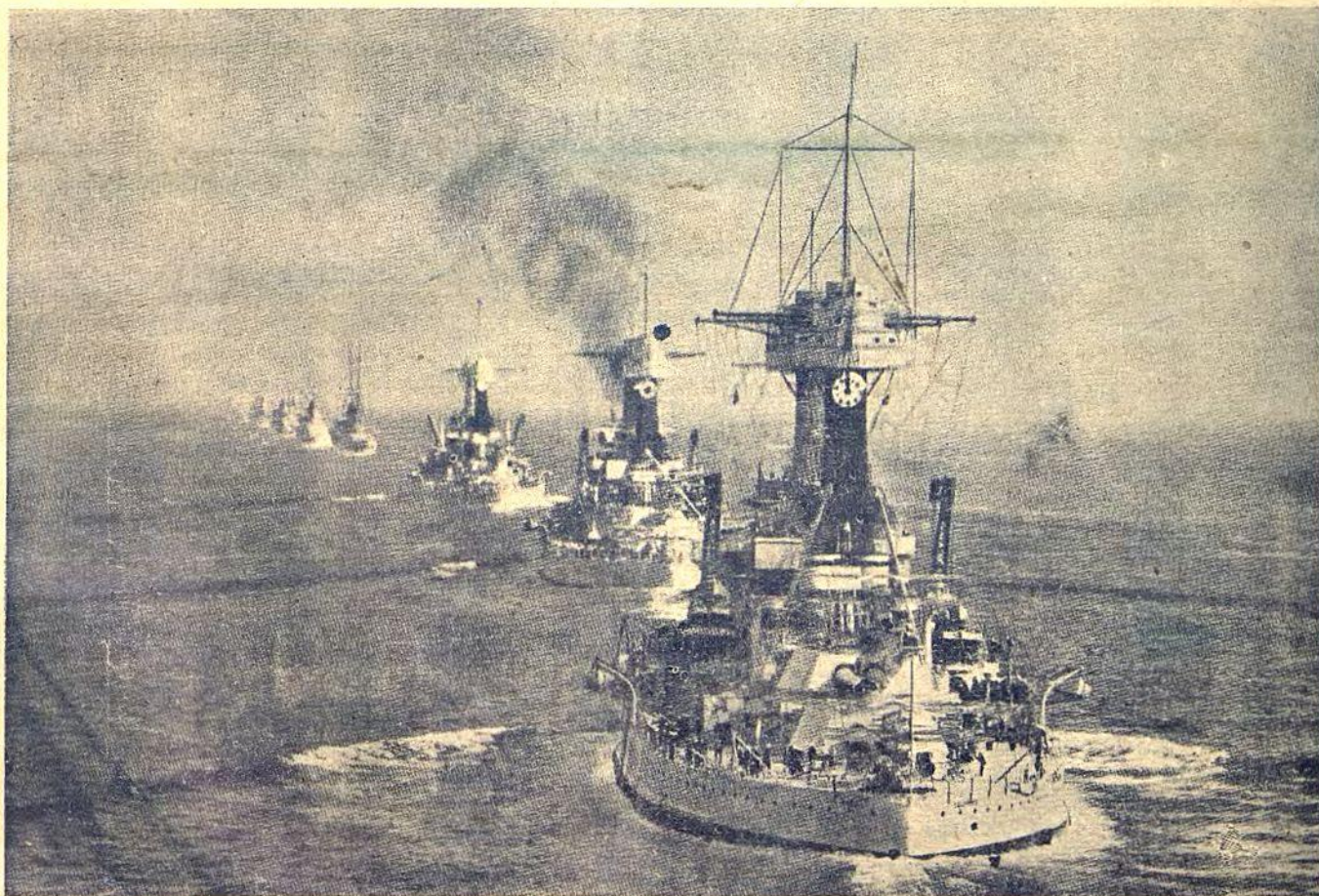
ДВУСЪДМИЧНИКЪ ЗА МОРИКА ПРОХВЪТА И ОБНОВА
ДЪКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Година II.

Варна, 15. октомври 1935 год.

Брой 27.

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



Американският флотъ въ строй върволица.

МОРЕТО И ДУНАВА СЪ НЕИЗЧЕРПАЕМИ БОГАТСТВА!
ДЪРЖАВА БЕЗЪ МОРЕ, КЪЩА БЕЗЪ ПРОЗОРЕЦЪ.

ПОЩА

ПОСТЖПИЛИ СТАТИИ

87. Изобщо за приспособленията за почистване въздуха въ помещенията на корабите.
90. Подводна блокада.
91. Поставяне минни загради от подводници.
92. Стратегическо разузнаване от подводници.
93. Използване торпедните катери въ нощния бой.
94. Избиране типа на главния двигател въ военния кораб.
95. Действията на германските подводници въ черно-море през 1915 год.
97. Разузнавателната операция на руската подводница „Тюлень“ предъ Варна
98. Бойния газъ и тактиката на Морската война.
99. Една вахта.
102. Корабостроителници.
105. Стражева служба и охрана на брѣга отъ подводници.
106. Използване торпедото нощемъ и въ време на мъгла.
107. Заемане позиция за торпедна атака.
108. Вѣтроходство.
109. Отбиване на десантъ.
110. Сблъскването между кръстосвачитѣ „Hood“ и „Reonwn“.
111. Значение за запущване надводните пробойни.
112. Турския флотъ презъ Балканската война.
113. Монобранъ.
114. Артилерийския огънь въ Скагеракъ.
115. Нашиятъ дунавъ.
116. Да пазимъ интереситѣ си на Дунава.
117. Италианскитѣ Морски маневри въ Сръдиземно море.
118. Съвременен торпедо.
119. Бъдещето на Дизелъ-мотора въ военния флотъ.
120. По пътя на националния възходъ.
121. Подводната война въ цифри.
122. Безшумни катери.
123. Спомени отъ Гибралтаръ.
124. Военните кораби на Сръдиземно море.
125. Чайка.
126. Едно плаване на подводникъ „У9“.
127. Кораби примки.
128. Синиятъ диамантъ.
129. Новъ начинъ за правене сладка вода отъ морето.
130. Новъ видъ гориво за дизелъ-моторитѣ.
131. Неутралността на Суецкия каналъ.
132. Легендата за Царъ Черноморъ.
133. Черноморскиятъ флотъ презъ войната 1912—1918 год.
134. Морските сили въ Балтийско море.
135. Линейниятъ флотъ на Франция.
136. Новиятъ триумфъ на Маркони.
137. Какъвъ корабъ е подводникътъ.
138. Възможно ли е затварянето на Суецкия каналъ и на Гибралтаръ.
139. Сръдиземно море — театъръ на съперничество.

Удобрени

87, 90, 92, 96, 99, 110, 111, 112, 113, 118, 119, 120, 121, 124, 128, 130, 133, 137, 138, 139.

Неудобрени

97, 108, 114, 117, 123, 131.

На преценкѣ

91, 93, 95, 98, 102, 105, 106, 107, 109, 115, 116, 122, 125, 126, 127, 129, 132, 134, 135, 136

МАЛКИ ВЕСТИ.

СПУСКАНЕТО НА ВОДА НА ЛИНЕЙНИЯ КОРАБЪ „ДЮНКЕРКЪ“

На 2 октомврий н. г. въ 16 часа 30 м. въ Брестъ е спуснатъ на вода новопостроениятъ линейен корабъ „Дюнкеркъ“, първиятъ линейен корабъ построенъ въ Франция следъ 1913 год. Кораба има следните данни: Дължина 215 м.; ширина — 31 м.; газене — 8 м.; водоизмѣстване 26,500 тона; скоростъ 30 мили въ часъ; въоръжение: 8—330 м.м. орждия съ далекострелностъ 30 клм.; 15—155 м. м. 12—100 м.м.; 12—37 м.м. противосамолетни и 16 картечници; 6 торпедни тръби; 2 катапултни съоръжения и 4 водосамолета. Орждията отъ голѣмъ и сръденъ калибъръ сж помѣстени въ 7 артилерийски кули, а останалитѣ противосамолетни орждия и картечници въ 12 артилерийски кули.

Интересенъ въ случая е начина по който е станало спускането на кораба.

Обикновенно корабитѣ се спускатъ на вода по наклонна плоскостъ близо до брѣга, върху която се строи самия корабъ. Моментъ е тържественъ и ефектенъ, но не винаги безопасенъ. Наистина рѣдко се е случвало, кораба да се спре на сръдъ пътя. Подобно нѣщо се е случило презъ 1909 г. при спускането на линейния корабъ „Дантонъ“, който, преминавайки нѣколко метра сръдъ и спускането му било възможно, едва следъ единъ месецъ, следъ продължителна работа на дока.

Оригиналното въ постройката и спускането на „Дюнкеркъ“ се заключава въ това, че дължината на дока е по-малка отъ тая на кораба, носовата частъ на който се свършва съ тѣпа водонепроницаема преграда. Носовата частъ на кораба ще бже направена въ последствие. Обичайното морско тържество състояло се при спускането на кораба е станало въ присѣтствието на командующия французкия океански флотъ, вице-адмиралъ Лоранъ, който разрѣзалъ символическата трицѣтна лента, преграждаща входа къмъ дока.

На спускането присѣтствали всички висши чинове отъ флота. Въ 16 ч. 30 м. „Дюнкеркъ“ билъ тържественно спуснатъ отъ дока, като въ сѣщия моментъ било повдигнато французкото знаме. Въ момента на вдигане кърмовото морско знаме, почетенъ караулъ морски кадети вземали за почестъ.

Последния випускъ кадети отъ морското училище получили наи-

меноване „Дюнкеркъ-Стразбургъ“, съ което се ознаменува датата на възраждащия се французки линейен флотъ.

Кораба струва 700 мил. франка. Сѣщия е отведенъ въ басейна Нинонъ, кждего се продължава работата по неговото въоръжение и доустройство.

Морската програма предвижда постройката на 4 кораба отъ типа на „Дюнкеркъ“.

Мичманъ отъ флота.

ВѢЧНА ЛАМПА

Единъ бостонски инженеръ, изна-мѣрилъ една вѣчна електрическа лампа.

Въ Бостонъ имало 20 подобни лампи, които отъ 5 години насамъ непрекъснато горѣли денемъ и нощемъ, въ една специална амбулатория подъ непрекъснатото наблюдение на специалисти.

Чрезъ точни измѣрвания е установено, че презъ течение на тия 5 години въпроснитѣ вѣчни лампи не сж изгубили абсолютно нищо отъ отвѣтлителната си мощъ, нито сж увеличили процента на консумирания електрически токъ.

Ако, наистина, тия типъ лампи оправдаятъ напълно очакванията, предвижда се, че ще настѣпи същинска революция въ начина за освѣтляване на градоветѣ.

Разбира се, ако и тия лампи не ги постигне сѣщата участъ, каквато постигна вѣчния кибритъ. Защото, американцитѣ съсемъ нѣматъ интересъ да се пушатъ на пазаря вѣчни лампи и вѣчни кибрити.

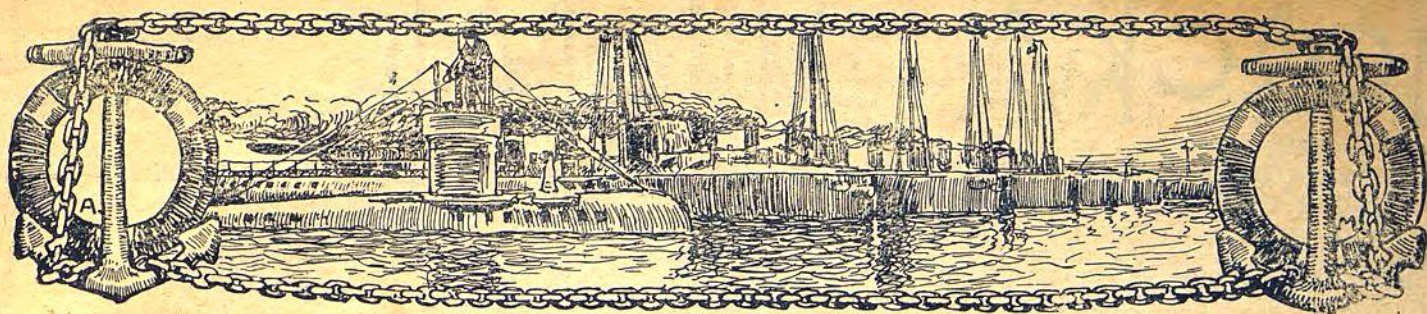
М. Пешевъ.

НОВЪ КРЪСТОСВАЧЪ.

Около Уолсендъ се произвеждатъ изпитания на новиятъ австралийски кръстосвачъ „Сидней“. Постройката на „Сидней“ е била започната презъ м. юлий 1933 г. Кръстосвача е спуснатъ на вода на 22 септември 1934 год.

ЗВУКОВИ ФИЛМИ ЗА ФЛОТА.

Британското адмиралтейство е изработило планъ за снабдяване на всички военни кораби отъ британския флотъ съ звукови филми. Начина отъ 22 септември н. г. всѣки воененъ корабъ отъ надводния флотъ, съ водоизмѣстване не по-малко отъ 1,250 тона, ще бже снабденъ съ апаратъ за звукови филми. По-голѣмата частъ отъ проектиранитѣ картини, ще бждатъ отъ спортенъ характеръ.



МОРСКО СЪПЕРНИЧЕСТВО.

Свѣтътъ е на ново предъ война. Докато въ О. Н., Парижъ и Лондонъ разискватъ относно поведението на Италия и санкциитъ които трѣбва да ѝ се наложатъ, последната постепенно и планомѣрно настѣпва въ недрата на Абисиния.

Сложността на въпроса, преплетеността на интереситъ налагатъ внимание и голѣми усилия. Трудно е да се постави предѣлъ въ исканията на Италия и никой не може да посочи момента въ който Англия, главна мандаторка на О. Н., ще приложи ония мѣрки на респектъ, за които толкова много се говори. Задъ официалната колебливостъ на Италия прозира твърдото ѝ решение да ликвидира колкото е възможно по-бързо съ болниятъ „Абисински въпросъ“, задъ който испъква другъ, много по-важенъ, много по-сложенъ—въпросътъ за морското съперничество въ Срѣдиземното море.

Следъ Общоевропейската война, когато Германия бѣше сломена, когато съ великата славянска империя бѣше ликвидирано, Северното море загуби своето значение едновременно съ изчезването на онова съперничество въ полза на Англия, което предизвика Свѣтовната война. На югъ, въ Срѣдиземното море се преплетоха интереситъ на тритъ голѣми държави победителки — Англия, Франция и Италия. Особенното географско положение на това море наложи нови насоки на морската стратегия и нови пер-

спективи за бъдещо морско съперничество и вѣроятенъ свѣтовенъ конфликтъ.

Проследявайки свѣтовната политика отъ последната война до днесъ, ние се спираме на следнитъ политически факти презъ настоящата година, а именно: отказа на Италия да поддържа ревизията на договоритъ отъ Версائلъ, Ньой и Трианонъ и споразумението ѝ съ Франция; въвеждането на задължителната наборна система въ Германия и морското ѝ споразумение съ Англия; колебливостта на Франция относно участието ѝ въ итало-абисинския споръ и едновременно усилване на втората французска ескадра въ Брестъ за смѣтка на тази въ Тулонъ; трескавото въоръжение и усиленъ корабенъ строежъ отъ всички малки и голѣми морски държави. Тия политически събития идатъ да подчертаятъ новата възможностъ за предстояща война.

На единъ латински блокъ въ Срѣдиземно море, засѣгащъ морскитъ интереси на Англия, последната отговори съ действителната англо-германска морска спогодба. Предъ реалната перспектива за реваншъ отъ страна на Германия, Франция предпочете наново орбитата на Англия.

Задъ итало-абисинския въпросъ, се надига сѣнката на застрашаване жизнената британска презморска артерия: — Гибралтаръ — Малта Суецъ — Адень — Сингапуръ.

Италия, разполагаща съ силенъ, съставенъ отъ малки, бързоходни единици флотъ,

разполагаща съ достатъчно количественни и боеспособни въздушни сили и редица удобни бази по националнитъ си брѣгове и Додеканеза, е въ непосредствено съседство и въ флангъ на този пжтъ. Еритрея, която въ миналото се намираще въ състояние на запусъване испъква като новъ центъръ на италианската политика, заплашваща едновременно съ французкиятъ африкански брѣгъ на Бабъ-Елъ-Мандепския протокъ Червено море и Суецкия каналъ.

Съсрѣдоточаване английскитъ морски сили въ Срѣдиземно море, готовността на италианскитъ бойни ескадри, съвмѣстнитъ морски маневри на гръцката и турска флоти, намѣрението на рускиятъ черноморски флотъ да се насочи къмъ Егея, предвещаватъ голѣми и сждбоносни свѣтовни събития.

Центъра на морско съперничество и борба за овладяване презморскитъ пжтища се намира по настоящемъ въ Срѣдиземно море — предстояща арена на нови и съкрушителни действия на морскитъ сили.

Нашата малка страна е далечъ отъ възможностъ за вмешателство въ общата борба за морско съперничество, обаче, перспективата за избухване въ непосредствена близостъ на свѣтовния пожаръ, налагатъ готовностъ и отърсване отъ непростимата инертностъ по отношение брѣговата отбрана и засилване морската ни мощъ.

МОРСКА МИСЪЛ

ВЪЗМОЖНО ЛИ Е ЗАТВАРЯНЕТО НА СУЕЦКИЯ КАНАЛЪ И НА ГИБРАЛТАРЪ.

Решителната позиция на Лондонъ по итало-абисинския конфликтъ, съсредоточаването на британскитъ морски сили, имащо за целъ широко обкръжаване на Апенинския полуостровъ, прегрупирането на италианскитъ сили, разговоритъ за вѣроятността да се затвори Суецкия каналъ и на края закриването на Гибралтарското пристанище, — всичко това приковава вниманието на Европа. Съ нови хора, съ нова сила се твори старата, като свѣта морска политика на Англия. Три вѣка наредъ неизмѣнно и нераздѣлно, тя господствува надъ моретата, пази ки тия свои прерогативи, като най-важното нѣщо за своето съществуване. Колко войни сж водени за това, колко съкрушени съперници!

„Англо-холандската война“, „Англо-испанската“, „Англо-французката“ . . . всички сж свършвали само тогава, когато съперничаящия съ англия флотъ бивалъ унищоженъ, когато застрашаващиятъ на морето противникъ напълно изчезвалъ и въ резултатъ къмъ британскитъ владения се присъединявало още нѣкое кжсче земя.

Етапъ следъ етапъ, столѣтие следъ столѣтие се затвърдявала хегемонията на Великобритания надъ моретата, създаващи нейното величие, богатство, политическа сили и култура. Пълно и неоспоримо тържество. Но . . . — не за дълго продължило то. Непосрѣдствено до старитъ холандски позиции започва да се заражда нова сила; нова и още по-опасна съперница — Германия. Заемайки изгодна географическо положение, имайки задъ гърба си населението на цѣла срѣдна Европа, главно огнище на култура и богатства, тази съперница още съ първитъ крачки, прояви необикновенъ стремежъ и напредъкъ. Нейното приказно разрастване, поиска бързо излизане къмъ океана. Създаде се опасността за нова война. Въ съюзъ съ цѣлия свѣтъ Англия съкруши своята страшна съперница, чието възлюблено дете — Флотътъ, обезоръженъ и унищоженъ, безславено загина. Това бѣ втория Трафалгаръ, но не по-малко оглушителенъ отъ първия, макаръ и Трафалгаръ безъ сражение. Ново, още по-големо тържество. Но и то не бѣ продължително. Не успѣ още да замлъкне победното ехо на токущо завършилата война, когато въ просторитъ

на Тихия океанъ легна нова страшна сѣнка. Нова съперница . . . Но тукъ е трудно да се говори само за една, тъй като въ Тихия океанъ за Англия тѣ сж две: Америка и Япония.

Америка, съ свойственитъ си размахъ, започна бързо да развива своя флотъ. Започна се шеметното надпреварване въ въоръженията. Въ тази борба съ заокеанскитъ държави, почерпили презъ време на общоевропейската война нечувана промишленна и финансова мошь, Англия първа претърпѣ загуба. Тя загуби господстващото положение въ Тихия океанъ. И това, което е още по-лошо, принудена бѣ да намали своитъ многочисленни бойни ескадри до скромната цифра . . . 15 (вмѣсто по-раншнитъ 42). Въ подобна загуба на своята стратегическа свобода на действие, какъ би осигурила всичкитъ свои комуникации? И ето загубениятъ отъ части престижъ въ Тихия океанъ, проликува по-голема бдителностъ надъ Срѣдиземно-морския надлъженъ пътъ Гибралтаръ — Малта — Суецъ. Но и тукъ се появи неприятна изненада. Докато се водеше борбата за господство въ Тихия океанъ, тукъ въ Срѣдиземно море, въ непосредствена близостъ на този важенъ за нея пътъ, се засилиха флотитъ на Франция и Италия. Това положение още повече се влоши, когато Римъ, въ съгласие съ Парижъ, реши да се затвърди на Червеното море, до самия входъ на Индийския океанъ. Естествено, че при това положение, живиятъ организъмъ на Англия не може да остане равнодушенъ. Създаде се положението, сходно на това въ края на миналото и въ началото на това столѣтие въ Северно море. Както тогава бързото нарастване на германскитъ сили, поиска свободни действия на морето и най-напредъ въ Атлантическия океанъ, така и сега нарастването на италианскитъ сили, поиска навлизането имъ въ Индийския океанъ. Тогава това бѣ предотвратено съ втория Трафалгаръ. Но сега не се ли намираме въ надвечерието на третия?

Стремежътъ на Лондонъ да разедини Римъ и Парижъ, концентрирането на леки британски сили въ гръцкитъ води т. е., на важнитъ италиански комуникации, закриването на Гибралтарския портъ, заплашването съ закриване на Суецкия

каналъ, блокирането на Гибралтаръ и свързаното съ всичко това предвиждане на италианскитъ подводни флотилии, — всичко това не предвещава ли буря?

Първиятъ споръ противъ закриване на Суецкия каналъ изникна още въ епохата на египетската криза презъ 1881—1882 г., когато британскитъ главнокомандующи съръ Гарнетъ Уолслей заповѣда да се закрие канала. Макаръ и това закриване да продължи само 4 дена, заповѣдта на Уолслея, толкова развълнува Европа, че стана предметъ на специална конференция състояла се на следната 1883 г. въ Цариградъ.

Юридическитъ лица, представителите на Испания и Италия, формулираха тогава своето мнение така: „Признавайки особената заинтересованостъ на Англия къмъ Суецкия каналъ, не се счита, че тя има право да го закрие, макаръ и временно, и всѣки подобенъ опитъ отъ когото и да било, трѣбва да се пресѣче съ съединенитъ усилия на всички морски държави“. Конференцията публикува следното съглашение: (ще го отбележа на кратко).

Пунктъ първи: — „Суецкия каналъ както въ мирно, така и въ военно време трѣбва да бжде откритъ за всички търговски кораби на всѣка нация. Той не може да се блокира“.

Пунктъ втори: — „Военнитъ кораби на воюващитъ страни, иматъ право да се ползватъ отъ канала, да се снабдяватъ въ него, при условие, пребиваването имъ въ сжщия да не превишава 24 часа“;

Пунктъ трети: — „Никакви военни действия не могатъ да се водятъ нито въ самия каналъ, нито въ прилежащия му районъ, даже въ случай, че въ войната участва и Турция“. Съглашението е подписано отъ Англия, Австро-Унгария, Германия, Италия, Испания, Холандия, Франция, Русия и Турция. До началото на великата война това се съблюдаваше най-строго; съблюдаваше се и въ Руско-Японската война, когато нѣколко ешалона отъ ескадрата на Рождественски преминаха презъ канала, невземайки подъ внимание желанието на Япония да се затвори сжщия. Любопитно е, че презъ руско-турската война въ 1877 г. когато Египетъ бѣше васаленъ на Турция, каналътъ можеше да бжде обектъ на нападение отъ стра-

на на Русия, но Русия не направи това. Въ такъв случай протестът на Италия против евентуалното затваряне на канала е формално правъ. Обаче прецедентът създадени презъ великата война показватъ съвсемъ друго. Опитътъ отъ тази война нагледно дава да се разбере, че при всъки конфликтъ между европейскитъ държави, Суецкия каналъ неминуемо, по цѣлъ редъ причини ще бжде арена на развизитъ се военни действия, насочени най-много противъ заинтересованитъ въ него държави, на първо мѣсто Англия. Понятно е защо последната съ военни срѣдства и при помощта и намѣсата на О. Н. гледа да се ограда тукъ. За Лондонъ това е още по-важно при мисълта за по-дълго запазване господството надъ канала, тъй като юридически правата на англичанитъ надъ него изтичатъ следъ 33 год., следъ което последниятъ преминава въ владение на Египетското правителство, ако разбира се то остане да съществува.

Освенъ „Суецкия въпросъ“, предъ лицето на Европа стои още и другъ не по-малко остъръ, въпросътъ за затварянето на Гибралтаръ. Въ международния печатъ се промква съобщение за възможността за пълно закриване на този проливъ. Подобна мѣрка, ако тя действително се осъществи, трѣбва да се разглежда като стратегически ходъ отъправенъ не толкова срещу Италия, отколкото противъ Франция, та въ случай на каквито и да е усложнения или измѣнения на политическата обстановка, французкия атлантически флотъ да не може да се съедини съ този въ Тулонъ.

Естествено, закриването на пролива би се отразило болезнено и върху Италия, която не малка частъ отъ суровитъ материали (желязо, стомана, съестни продукти и др.) си доставя отъ Соединенитъ Шати, Южна Америка и скандинавскитъ държави, а морското съглашение съ Франция гарантира тѣзи нейни комуникации. Но главното острие на това мѣроприятие, несъмнено е отъправено и къмъ Парижъ. Тукъ особено интересна е техническата страна, и спорътъ който възникна около нея. Придържайки се къмъ това,

че „Гибралтаръ е ключътъ на пролива“, нѣкои английски авторитети смѣтатъ, че владѣщия Гибралтарската крепостъ и прикриващата се отъ нея морска база, могатъ да пресѣкатъ въ случай на военни действия преминаването на военни и търговски кораби. Други авторитети (французки и италиански) не сподѣлятъ това мнение на англичанитъ и го оспорватъ, основавайки се на историческитъ прецеденти. Тѣ разсѣждаватъ така: щомъ като Англия не владѣ двата брѣга на пролива и южния — Марокски — съ крепостта Сеута се намира въ ржцетъ на Испания, англичанитъ не могатъ да добиятъ пълно закриване на това сравнително широко пространство (дължината на пролива е 32 морски мили, а ширината $8\frac{1}{2}$ —24 мили). Въпреки далекобойността на съвременната тежка артилерия, корабитъ всѣкога ще могатъ да гриминатъ подъ южния брѣгъ и въ неутралната зона; освенъ това при внезапно появяване на неприятелския флотъ и неблагоприятни за артилерията атмосферни влияния, прорива е напълно възможенъ, особено подъ прикритието на нощта.

И действително историята познава подобни случаи. Въ 1799 г. напр. французката ескадра на адмиралъ Брюи, идваша отъ Брестъ, преминала презъ пролива. Преминаването се наблюдавало отъ главнокомандующия въ Гибралтаръ, знаменитиятъ адмиралъ Лордъ-Джержисъ Сантъ-Винцентъ. Той се ядосвалъ страшно, но нищо не можелъ да направи; въ момента на прорива неговитъ главни сили отъ Флота се намирали въ Тетуанъ, за вземане възда. Другъ подобенъ случай имаше презъ 1910 год. когато командующия тулонската ескадра вице-адмиралъ Жерве, желаейки да изиграе англичанитъ, които следѣха французкитъ морски маневри, незабелязано преминалъ въ Атлантическия океанъ, безъ да бжде забелязанъ отъ британскитъ наблюдателни постове.

За да закрие пролива — казватъ италианскитъ авторитети, — несъмнено е Англия да владѣ и другия стълбъ на „Херкулесовата врата“ — (Сеута); само тогава проливътъ ще бжде напълно въ нейнитъ ржце.

Английскитъ авторитети съ на-

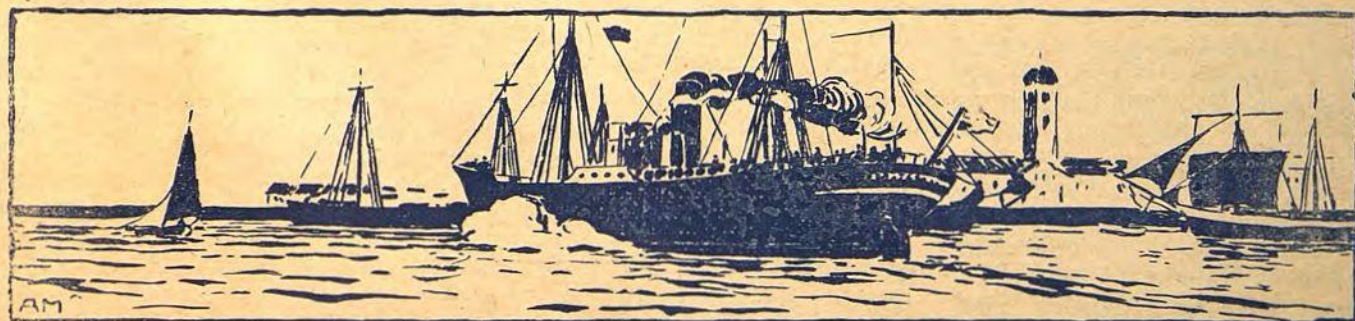
смѣшка гледатъ на тѣзи рисковани заключения на своитъ италиански колеги. Закриването на пролива — отговарятъ тѣ, — ще се осигури не чрезъ огъня на брѣговата артилерия, па ако ще тя да е и 45 см. и не съ поставяне на минни заграждания, а изключително върху свободно маневриращитъ въ пролива и базиращитъ се при него морски въоръжени сили. (Последното е особено интересно за онѣзи наши срѣди които смѣтатъ, че и отбраната на нашия брѣгъ би могла да се изостави само на брѣговата артилерия).

Проривътъ на французкия адмиралъ Брюи потвърждава това заключение. Той никога не би успѣлъ ако английския флотъ се намиралъ въ пролива.

„Докато нашитъ ескадри се намиратъ въ Гибралтаръ, — казватъ англичанитъ, — абсурдъ е да се мисли, че може да се премине пролива, още по-вече днесъ, при наличието на въздушното разузнаване и подводнитъ сили. Даже превъзходящия по сила противникъ ако се опита, би си счупилъ жбитъ. Ние не само, че нѣма да го пустнемъ къмъ неутралния брѣгъ, но ще го притиснемъ къмъ своя на отъ по-рано подготвенитъ позиции, подъ действиелния огънь на нашитъ мощни батареи“.

Англичанитъ сж прави. Явявайки се едно отъ важнитъ звена на гигантската мрежа, отъ разпрѣстнатата по цѣлото земно кълбо Великобритания, Гибралтаръ, като бдителенъ стражъ, никога нѣма да изпусне момента да подаде на време сигнала за тревога. Англичанитъ всѣкога ще успѣятъ да протегнатъ тукъ своя брониранъ юмрукъ. На всички е известно, че при най-малки усложнения, кждето и да сж били тѣ, на близкия или далечния изтокъ, въ Египетъ, въ Индийския океанъ, първото мѣроприятие на Англия е всѣкога бързото усиление гарнизона въ Гибралтаръ и съсрѣдоточаване въ него силни ескадри. Задачата на последнитъ се заключава въ това, да не би новиятъ Гибралтарски Лордъ Джержисъ Сантъ-Винцентъ, да повтори грѣшката на стария.

Паспалеевъ.





КАКЪВЪ КОРАБЪ Е ПОДВОДНИКЪТЪ

Подводниците сж страшно морско оръжие. Тѣхнитѣ успѣхи презъ последната война събориха много основни възгледи по отношение воденето морската война.

Следъ като Франция, Англия, Америка и др. държави се бѣха занимали даже и въ отдавнашното минало съ постройката на подводници, на свѣтовната сцена се яви и то доста късно, едва въ 1906 година и Германия, която съ своя първи подводникъ „У 1“ даде новъ животъ на една почти изоставена идея. Числото на подводниците отъ 1906 г. настѣгне нарастваше все пакъ твърде бавно, защото все още се вѣрваше, че подводникътъ може да бжде употребенъ само за близка брѣгова защита и то като оръжие, което може да се използва само при удобна обстановка. Още въ 1910 година се смѣтна като голѣма забележителностъ и напредѣкъ въ развитието на подводното дѣло факта, че първия германски подводникъ, безъ каквито и да било повреди и мжчнотии можа да направи плаване отъ Куксхафенъ до Килъ. Днесъ, както знаемъ и отъ опита на голѣмата война, подводниците въпрѣки усиленото неприятелско преследване могатъ да кръстосватъ всички океани и морета.

Първоначалното оръдие на подводника бѣше само торпедото. Покъсно дойдоха къмъ него и срѣднокалибрени оръдия и заграднитѣ мини.

Обикновено подводника плава надъ водата. При нападение той се потапя и се движи подъ водата за да достигне незабелязано и заеме благоприятна за торпеденъ изстрелъ позиция. Силата на подводниците е въ тѣхната невидимостъ, а слабостта—въ малката скоростъ, която подъ водата достига 11, а надъ водата—21 мили въ часъ и много сложнитѣ имъ устройства, изискващи добре обучена и интелигентна услуга. Водоизмѣстването на подводниците постепенно нагонва това на торпедоносците.

До като всички надводни кораби, военни и търговски, по своитѣ общи конструктивни изисквания сж твърде сходни, подводника, коренно се различава отъ тѣхъ, защото той не трѣбва да плава само надъ водата, а и подъ нея. За да се добие по-ясна представа относно сжщността на условията, на които подводника трѣбва да отговаря като

корабъ въобще, ще се спремъ на нѣкои по-главни изисквания, които лѣгатъ въ основа на опредѣлението му като такъвъ.

Подъ думата резервна плавателностъ на единъ корабъ се разбира водоизмѣстването, което може да ни даде намиращия се надъ водолинията обемъ на корабното тѣло. То отговаря напълно на количеството вода, което трѣбва да влезе въ тоя корабъ за да предизвика неговото потъване подъ водата и затова, сигурността на всѣки корабъ изисква, щото той да има достатъчно резервно водоизмѣстване. При търговскитѣ кораби последното се опредѣля отъ линията на най-голѣмото (предѣлното) натоварване, която въ никой случай не трѣбва да минава подъ повърхността на водата.

За да потъне подводника подъ водата, трѣбва да се унищожи неговото резервно водоизмѣстване, което се постига съ вкарване вода въ потопителнитѣ щерни, чийто обемъ отговаря точно на обема на резервното водоизмѣстване. Резервното водоизмѣстване при подводниците е по-малко отъ това на надводнитѣ кораби, защото иначе потопит. щерни трѣбва да се правятъ много голѣми, ще изискватъ много мѣсто и пълненето и изпразването имъ ще трае дълго време. Подводникътъ следователно е понискобортенъ отколкото другитѣ—надводни кораби. Той се показва само толкова надъ водата, че при надводното плаване да бжде цо годе мореходенъ, а за да не дава голѣмо съпротивление при движението си подъ водата, върху палубата му, освенъ бойната кула, не се правятъ никакви надстройки.

Потъването на подводника става като се отварятъ специални кранове намиращи се на дъното на потопит. щерни и сж въ съобщение съ външната вода, а за да може въздухътъ намиращъ се въ тѣхъ да излѣзе, въ най-горната частъ на сжщитѣ сж поставени въздухо-изходни тръбици.

За изплаване на подводника, следъ като се затварятъ крановетѣ, съ които се изолира сношението на външната и вътрешна вода, вкараната въ щернитѣ вода се изпомпва и изхвърля на вънъ. Това може да стане още и като се затварятъ въздушнитѣ изходи и водата

се изгони посрѣдствомъ сжгстенъ въздухъ.

Това продухване на щернитѣ става или съ сжгстенъ въздухъ подъ високо налѣгане, който подводникътъ носи съ себе си въ стоманени бутилки или пѣкъ, когато кулата на подводника е вече надъ водата, съ помощта на въздушни помпи, който всмукватъ въздухъ отъ вънъ и подъ налѣгане го вкарватъ въ потопител. щерни, съ което се спестява частъ отъ сжгстения въ бутилкитѣ въздухъ.

До като всѣки другъ корабъ при продължително пѣтуване става по лекъ, вследствие изгаренето на горивото и разходването на другитѣ запаси, отъ което малко изплава и това не му вреди, теглото на подводника трѣбва да остава всѣкога непромѣнено, защото въ случай на нужда, той не би могаль да се потопи наново. Теглото на подводника при разходване на гориво, моторно масло, муниции, хранителни припаси и вода-за пиене, трѣбва всѣкога да бжде уравновесявано до първоначалния му размѣръ, като теглото на всички изразходвани материяли се замѣни съ това отъ вкараната вода. За тази целъ въ него има и други допълнителни щерни наречени „уравновесителни щерни“ служащи именно за това уравновесяване. Освенъ това, съ тия щерни се уравновесява теглото на подводника и при промѣнливото относително тегло на морската вода въ различнитѣ морета (около 1.010—1.025) защото, следъ потъването, теглото на подводника трѣбва да бжде равно всѣкога на тѣглото на водата, която сжщия измѣства (архимедовия принципъ) и при което само обема на измѣстената вода остава величина постоянна.

За да може подводникътъ да се държи на дълбочина и да не потѣва, всички входници и отвѣрстия въ затварянето си трѣбва да бждатъ водонепроницаеми. Само това обаче не е достатъчно, защото, за да се предпази подводникътъ отъ неприятелскитѣ преследвания, често пѣти той трѣбва да търси убежище въ голѣмитѣ дълбочини. Пенезе водното налѣгане съ увеличение на дълбочината нараства и на дълбочина 50 метра то е вече 5 кгр. на кв. см. или 50,000 кгр. на квадрат. метъръ, то, когато тѣлото на подводника попадне въ такива дълбочини е изложено на голѣмо външно налѣгане,

Подъ водата подводника е слѣпъ. Когато ще трѣбва да атакува, той изплава близо до повърхността на водата. Неговото око тогава е морегледа, който се състои от една вдигаща се и спускаща въ вертикално направление тржба съ фокуси, призми и огледала. Горния край на тржбата, снабденъ съ фокусъ се издига надъ водата и оглежда повърхността. Прибранитѣ отъ фокуса лъчи, чрезъ редъ пречупвания въ призмения устроително изобразяватъ различнитѣ предмети върху гладката огледална повърхностъ намираща се въ долния край на морегледа, по който начинъ командира на подводника се ориентира за своето и това на противника мѣстонахождение.

Жилищнитѣ устроителства въ подводника сж много по-скромни отъ тия въ надводнитѣ кораби. Вътрешността на сжция представлява отъ себе си една тржба съ дължина 30 — 60 метра и диаметъръ нѣколко (4—5) метра. Отдѣлнитѣ отделения следватъ едно следъ друго и сж едновременно и проходи за движение, ето защо, никжде човѣкъ не може да има пълно спокойствие. Въ всички помѣщения сж инсталирани машини, спомагателни механизми, апарати или оръжия. Това което остава отъ пространството въ по-вече следъ инсталирането на механизмитѣ, апаратитѣ или оръжието, остава и се използва за създаването на жилищнитѣ устроител-

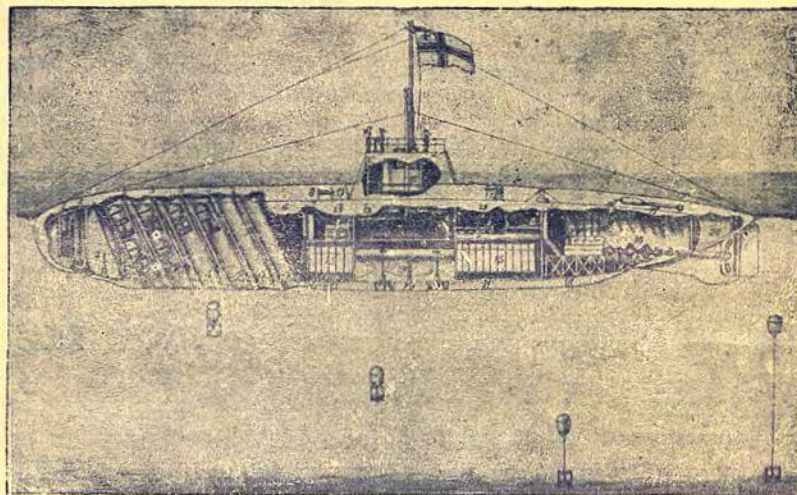
ства за обслужката. По тия причини, главно поради липсата на мѣсто, удобствата за живѣние въ подводника далечъ не сж тия каквито може да ги имаме въ надводнитѣ кораби.

Всѣко нахлуване на вода въ подводника, когато той се намира въ подводно състояние може да предизвика неговото бързо потопяване, когато надводнитѣ кораби могатъ да се напълнятъ до известна граница съ вода, безъ да потънатъ. Освенъ това, обслужката на потъналия подводникъ е здраво затеорена въ него. Ето защо подводника трѣбва да бжде снабденъ съ необходимитѣ спасителни сръдства. Като най-главно такова е инсталацията съ сгъстенъ въздухъ, посръдствомъ която се продихва водата отъ потопителни щерни, подводника става по-лекъ и изплава на водната повърхностъ. Друго спомагателно сръдство е спасителния плавецъ, който се откача отъ вътрешността на под-

водника и изплава надъ водата. Забелѣзанъ тоя спасителенъ плавецъ показва на минаващитѣ кораби, че на това мѣсто има загиналъ подводникъ, който се нуждае отъ помощта на повдигателнитѣ спасителни кораби. Върху спасителния плавецъ има и телефонъ, свързанъ съ подводника, който дава възможностъ за сношаване на хората отъ спасителния корабъ съ тия вътре въ подводника. Наредъ съ спасителния плавецъ друго спасително сръдство сж съвременнитѣ подводни телефонни апарати, посръдствомъ които обслужката на загиналия подводникъ може да влѣзе въ връзка съ други кораби и да съобщи за своето нещастие и поиска помощъ. Като последно спасително сръдство на обслужката отъ потъналия подводникъ може да се посочи носимия дрегеровъ апаратъ за дишане подъ водата, съ който хората единъ следъ други напускатъ подводника презъ нѣкой

отворенъ входникъ и изплаватъ на повърхността на водата.

Подводника като морско бойно оръжие до своето развитие въ днешния му видъ даде значителни жертви, обаче днесъ то е издигнато на завидна висота по отношение неговата сигурностъ и използване. Жертви дава всѣко ново дѣло, но да се жертвашъ за Отееството, е най-големия подвигъ, който познава човѣчеството! Единъ само подводникъ спаси въ 1915 г. Варна отъ пълно унищожение П. Пампуловъ



Подводенъ минопоставачъ въ момента когато поставя минно заграждение.

ПОДВОДНАТА ВОЙНА ВЪ ЦИФРИ.

Въпрѣки лошото стратегическо положение на Германия, започнатата отъ нея безпощадна подводна война, предизвика енергично противодействие, което доведе Англия до почти пълно изтощение на всички ресурси.

Това положение се създаде не само следствие загубата на кораби и ценни материали потопени отъ германскитѣ подводници, но поради необходимостъ, да се заангажиратъ противъ подводната война отдѣлни боеви сили. Така напримѣръ, за въоръжение на английскитѣ търговски кораби сж били употребени 13,000 оръдия сръденъ и малъкъ калибъръ, обслужвани отъ 65,000 човѣка.

За приготвление на бойнитѣ припаси необходими за артилерията на

търговскитѣ кораби, зареждане торпедата, минитѣ, воднитѣ бомби, и другитѣ противоподводни сръдства, били изразходвани, съгласно даденитѣ смѣтки около 46,000 тона взривни вещества, което се равнява на производството на една отъ най-големитѣ германски муниционни фабрики въ течение на цѣла година.

Въ Германия, числото на хората необходими за попълване изчезналитѣ услуги, за ремонтъ и постройка на подводници е достигнало до 112,000. Въ Англия, за попълване, въоръжанане и постройката на стражни кораби, а така сжщо и за постройка на кораби въ замѣна на потопенитѣ сж били ангажирани 770,000 човѣка. Това голѣмо число хора, ако Германия не бѣше отпоч-

нала неограничената подводна война, би се използвало на сухопътния фронтъ.

Всички германски дествуващи подводници презъ времетраене на войната, споредъ изчисленията сж били обслужвани отъ 13,000 човѣка, отъ които сж загинали 5,087 души.

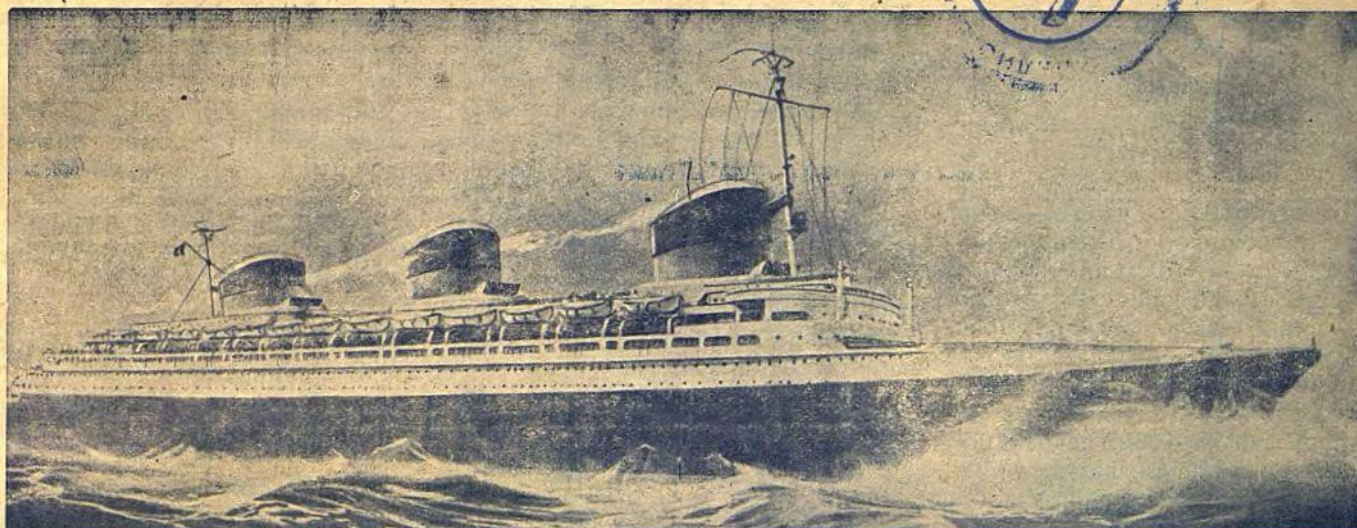
Тѣзи извънредно голѣма въ процентно отношение загуба, въ сравнение съ грамадитѣ загуби на хора въ другитѣ военни театри и вредата нанесена на противника съ потопяването на кораби съ общъ тонажъ почти равенъ на тонажа на цѣлия английски флотъ преди войната, не се счита въ действителностъ за много голѣма.

Т. Дервишевъ.



МОРСКИ ВЕСТИ

„НОРМАНДИЯ“



През месец май н. г. е влѣзълъ въ действие новопостроениятъ пѣтнически корабъ „Нормандия“, предназначенъ за обслужване съобщенията между Европа и Америка.

Кораба, който поддържа рейси между Хавъръ и Ньюйоркъ, е носител на „синята лента“ и се счита за най-голѣмиятъ и най-бързъ корабъ въ свѣта.

„Нормандия“ има следнитѣ данни:

Дължина	313.75 метра
Ширина	35.90 „
Височина	28.50 „
Газене	11.16 „
Водоизмѣстване	68,600 тона.
Скоростъ	29 мили.
Сила на машинитѣ 160,000 к. сили.	
Обслуга	1,345 души.
И побира	1,972 пѣтника.

Кораба е положенъ въ постройка презъ месецъ априлъ 1929 год., спуснатъ е на вода на 29 октомври 1932 год., окончателно е завършенъ на 11 май 1935 год. следъ приключване на пробнитѣ плавания, а на 29 май н. г. предприе първиятъ си рейсъ, като измина океана за 4 дена 11 часа и 33 минути.

До окончателното устанавяване формата на кораба, неговиятъ моделъ дълго време билъ подложенъ на изпитание въ французката военна испитателна станция за корабни модели, а въ послѣдствие и въ Хамбургската такава.

„Нормандия“ има 11 палуби. Десното му дѣно съдържа 40 черни за точно гориво и прѣсна вода.

За приятното, забавно и неусетно пѣтуване на пѣтницитѣ, на кораба има устроени: луксозни кабинни, огромни комфортно наредени зали за

ядене; салони за: четене, пушене, игра, танци; кѣпални, басейни за плуване; театъръ, кино, побиращи 380 души; сладкарници, зимни градини, барове, фризьорски салони, две църкви — католическа и протестанска, болница съ 50 легла и пр.

За приготвяне храната на обслугата и пѣтницитѣ кораба има 4 кухни и фурни, обслужвани отъ единъ шефготвачъ съ трима псмоника, 72 готвача, 76 помагача, 12 сладкари, 12 пекари, 8 мѣсари и 3 доставчици на ледъ.

Обслугата на кораба отъ 1345 души се състои отъ 1 капитанъ, 65 офицери, 120 души морска обслуга, 187 машинна, и 972 човѣка: камариери, келнери, и пр. обслужващи пѣтницитѣ.

За закотвяне и завързване кораба, „Нормандия“ притежава три котви на носа, съ тежестъ всѣка по 16.3 тона, и една на кърмата, тежка 12.2 тона, а освенъ това, 560 метра телени и 300 метра дебелы манилски вѣжета.

Желѣзнитѣ звена на котвената верига иматъ напрѣчно сѣчение 105 м.м. и предѣлна здравина 355 тона. Рудачитѣ и барабанитѣ за навиване веригата и вѣжетата се привеждатъ въ движение чрезъ електромотори.

За спасяване на пѣтницитѣ и обслугата кораба има 54 спасителни и 2 служебни лодки. 26 отъ спасителнитѣ лодки иматъ размѣри 9.15 X 3.5 X 1.35 метра и побираатъ по 88 души или всичко 2288 човѣка. Други 26, които иматъ размѣри 7.42 X 2.5 X 1.05 метра, се помѣстватъ въ първитѣ и 22 отъ тѣхъ побираатъ по 46 души или общо 1012.

Останалитѣ 4 лодки се движатъ подъ гребла и побираатъ общо 168 човѣка. 48 отъ спасителнитѣ лодки се привеждатъ въ движение посрѣдствомъ винтъ и развиватъ скоростъ до 3 мили въ часъ. Две отъ спасителнитѣ лодки сѣ моторни, побираатъ по 32 човѣка, иматъ размѣри 13.06 X 3.36 X 1.19 метра, и притежаватъ четиритактни мотори, които имъ осигуряватъ скоростъ отъ 9 м.

Лодкитѣ се спускатъ на вода посрѣдствомъ 4 единични и 12 двойни товарни стрели съ мотори. Спускатъ се първо голѣмитѣ лодки, като малкитѣ оставатъ въ висащо състояние, готови за спущане. Спускането на голѣмитѣ лодки трае 2 м. и 7 секунди, следъ което скрипцитѣ се издигатъ горе за спущане на малкитѣ лодки, което се извършва за 6 м. 58 сек. Това устройство осигурява спущането на вода на всички спасителни лодки за 9 мин. и 5 сек.

За по-лесното слизване и качване на пѣтницитѣ, а сѣщо и за пренасяне тежести по различнитѣ подове на кораба служатъ по-вече отъ 20 асансьора, които се движатъ съ скоростъ 1 м. въ секунда.

Четиритѣхъ винта на „Нормандия“ се привеждатъ въ движение чрезъ електричество, посрѣдствомъ електромотори.

Кораба има модерно машинно устройство, съ 33 водотѣжбни парни котли и 4 турбо-генератори.

„Нормандия“ притежава особни и най-модерни предпазни сѣдства отъ пожаръ, а сѣщо и две радиостанции, които улесняватъ радиоразговоритѣ на пѣтницитѣ съ Франция, Англия и Америка. к.

НОВЪ ВИДЪ ГОРИВО ЗА ДИЗЕЛЪ-МОТОРА

Напоследък германците сж успели да изработят отъ маслодайното разстение—соята горивно масло, което се употребява за движение на дизеловитъ мотори и замѣства напълно нефта. И у насъ напоследък се внесоха камиони съ дизелови мотори, които се движатъ съ соево масло.

Това важно откритие ще послужи на много държави, като България, които нѣматъ нефтено производство, да замѣстятъ напълно нефта съ соево масло за движение на фабрики, електрически централи, кораби, автомобили, трактори и пр. По този начинъ ще се спесятъ и милиони чужда валута, коя о трѣбва да се изнася срещу вноса на нефтъ и нефтени продукти. България ежегодно изнася срещу тия артикули сто милиона лв. свободни девизи, понеже държавитъ, производители на нефтъ включително и Съветска Русия, образуватъ концернъ и сж се задължили да продаватъ само срещу валута.

Компанията за засѣване по-голъма площъ у насъ съ соя, дава своитъ отлични резултати. Това, безспорно, е една доходна култура и ако нашия селянинъ съзнава собственитъ си интереси, ще трѣбва да се отнесе по-сериозно къмъ нея.

Една германска фирма, която за пръвъ пѣтъ въ България презъ настоящата година прави пропаганда за поощряването на тази култура, до сега е раздала на населението въ форма на аванси около 37 милиона лева. Къмъ тази сума трѣбва да се прибавятъ още около 11 милиона лева за превозъ и пр.

На една частъ отъ селянитъ соята, съгласно предварително постигнатото споразумение, се плаща по 2.51 лв. килограма.

Германската фирма сега прави единъ жестъ, достоенъ за похвала, като изплаща соята по 2.90 лв. Доплаща се и на ония, които сж получили вече 2.51 лв. за кгр.

Соята е складирана вече въ варненското и бургаското пристанища и тия дни ще бжде натоварена на параходи за Германия. Предполага се, че ще бждатъ изнесени тази година отъ България около хиляда вагона соя.

Въ тазгодишния мостренъ панаиръ въ своитъ сортове соята бѣше добре представена.

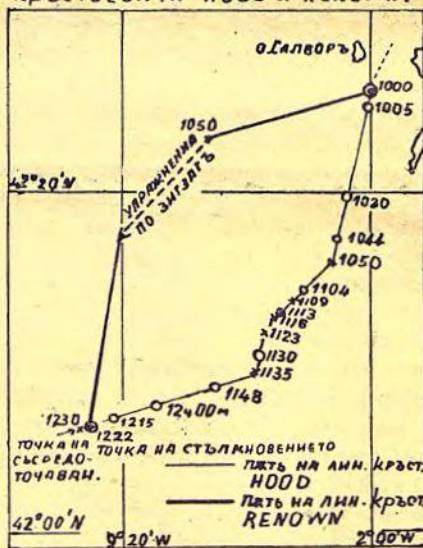
М. Пешевъ.



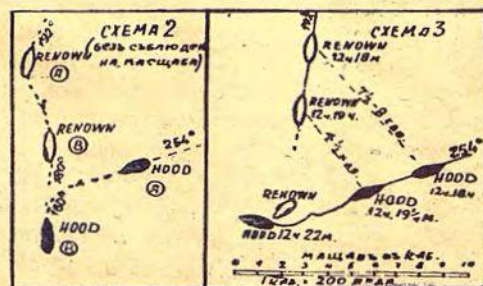
СБЛЪСКВАНЕТО МЕЖДУ КРЪСТОСВАЧИТЪ „HOOD“ И „RENOWN“.

Презъ последнитъ месеци въ английския флотъ сж станали редъ сериозни злополуки, като на първо мѣсто стои сблъскването на най-големитъ въ свѣта военни кораби — линейнитъ кръстосвачи „Hood“ и „Renown“. Сблъскването на такива грамадни кораби е сравнително рѣдко явление въ практиката на военнитъ флоти, поради което този случай се обсъжда много на широко въ чуждитъ военноморски списания. За разглеждане и обсъждане действията на контъръ Адмиралъ Бейлей — командующъ групата кораби и командиритъ на двата линейни кръстосвача е билъ създаденъ специаленъ военно-морски сждъ. Отъ материала на сдебното дирене и чуждиятъ печатъ се изяснява следната картина за стълкновението: На 22.I.1935 г. преди излизането отъ залива Ароса (Северна Испания) въ откритото море за съвмѣстни занятия съ

Обща схема на курсоветъ на лин. кръстосвачи HOOD и RENOWN.



подводницитъ Адмиралъ Бейлей, чийто флагъ билъ на „Hood“, издалъ следната заповѣдъ: „Въ срѣда 23.I.10 часа, дивизията линейни кръстосвачи да бжде въ точката намираща се на 2 мили и въ посока 148° отъ фара Салворъ. Отъ



Маневра извършване въ строй, както извършана по предварителната пречка на командиръ на RENOWN.

тази точка „Hood“ да следва курсъ 192°, а „Renown“ 254°, съ скоростъ 12 мили. Въ 10 ч. и 50 м. кръстосвачитъ да взематъ курсъ 223° и да произведатъ съвмѣстнитъ учения съ движение по зиг-загъ. Съ свършване на упражнението „Hood“ да вземе курсъ 254°, „Renown“ 192°, до влизане въ строй върволица, следъ което двата кръстосвача да измѣнятъ курса на 180° и скоростта на 12 мили.

Упражнението минало напълно задоволително и било завършено по сигналъ отъ флагмана въ 11 ч. и 35 м. Следъ това линейния кръстосвачъ „Renown“ е трѣбвало по плана, да влезе въ следа на „Hood“, и строй върволица.

Както се установило отъ разследването, командира на „Renown“ се отправилъ да застане въ строй върволица на флагмана, смѣтайки че „Hood“ е лѣгналъ вече на курсъ 180°, когато въ действителност той още продължавалъ да се движи съ курсъ 254°. Адмиралъ Бейлей стоейки на долния преденъ мостъ, забелязалъ, че „Renown“ се бави съ изпълнението на маневра и че кръстосвача бързо се сближава. Затова той обърналъ вниманието на командира на „Hood“ и заповѣдалъ да вдигне сигналъ „строй върволица, курсъ 254°, 12 мили“. Въ това време разстоянието между корабитъ било 1500 м. Сигналътъ билъ вдигнатъ въ 12 ч. и 20 м., а следъ 2 минути „Renown“ съ скоростъ 2 мили се връзалъ въ дѣсната кърмова частъ на „Hood“. Преди сблъскването командира на „Renown“, намирайки се на 1100 м. отъ „Hood“, спрѣлъ движението на машинитъ и далъ дѣсно на борть, а на 500 м. далъ пълень заденъ ходъ. Командира на „Hood“ отъ начало завилъ на лѣво и увеличилъ скоростта на 15 мили, а после, една минута до сблъскването, далъ дѣсно на борть и пълень ходъ напредъ. Ударътъ отъ тѣзи еволюции билъ отслабенъ, но инерцията на грамаднитъ кръстосвачи се указала извънредно голѣма за да се избѣгне сблъскването.

„Hood“ получилъ повреда на единъ отъ дѣснитъ винтове, а така сжщо на броневия поясъ и бортовата обшивка. На „Renown“ е била силно повредена носовата частъ съ пукнатина въ вълнорѣза. Двата кръстосвача за предварително запушване на пробойнитъ отишли въ Гибралтаръ, а следъ това „Hood“ билъ изваденъ на докъ въ Портсмутъ. Поправянето на „Hood“ било извършено много бързо, съ разчетъ, щото на 5 мартъ да излезе на море и вземе участие въ пролѣтнитъ морски маневри.

Въ сждътъ контъръ адмиралъ

Бейлей бил обвинен въ това, че не повдигналъ необходимия свой сигналъ по рано. На това адмиралъ Бейлей възразилъ: „Азъ смѣтамъ, че при обученията въ мирно време, трѣбва да се избѣгватъ сигналитѣ, които е невъзможно или неудобно да бждатъ вдигнати въ военно време; въ моя отрядъ сжествува обичай да се намали до минимумъ числото на сигналитѣ при маневритѣ за влизане въ строй. Цѣлата досегашна практика е оправдала тоя обичай!“ Сждътъ оправдалъ флагмана и командира на кръстосвача „Hood“, а осждилъ к-ра на кръстосвача „Renown“ на отстранение отъ длъжностъ.

Въ послѣдствие обаче, подъ влияние на пресата, адмиралтейството корегирало присждата, като на командира на линейния кръстосвачъ „Renown“ обявило строго мѣмрене, а на к. адм. Бейлей и командира на „Hood“ била направена бележка.

Дервишевъ.

МОРСКИТЕ СИЛИ НА ИТАЛИЯ

Италиянската армия наново реорганизира и модернизира, може да се счита за сега една отъ най-добритѣ въ свѣта. Но, паралелно съ сухопътната армия, огромна работа бѣ извършена и въ флота, за неговото усиление и модернизиране. Същиятъ се отъ бързоходни, обзаведени по последната дума на техниката кораби, италиянския воененъ флотъ днесъ е действително единъ отъ най-силнитѣ въ Срѣдиземноморския басейнъ.

Въ 1922 г. италиянския флотъ можеше да се счита като нищожна сила. Но следъ Вашингтонското съглашение корабостроителницитѣ пристѣпиха къмъ трѣскава работа. Машинната и корабостроителна техника бѣха поставени на голѣма висота.

Следъ произведената реорганизация и премахването на старитѣ, вече негодни кораби, днешния италиянски флотъ наброява шестъ линейни кораба (2 по 35,000 тона и 4—по 21,000 тона), 7 линейни кръстосвача по 10,000 тона, 12 леки кръстосвача по 5—10,000 тона, 100 истрѣбителни и торпедоносци, (отъ тѣхъ 55 съ скоростъ 35 мили), и 77 подводници. Къмъ това число трѣбва да се прибавятъ и многочисленитѣ спомагателни кораби: самолетоносачи, санитарни кораби, транспортни и пр. Къмъ тѣхъ могатъ да бждатъ причислени и велико-лепнитѣ италиянски пѣтнишки кораби—гиганти, като: „Рексъ“, „Конте-ди-Совоя“ и др., които леко биха се приспособили за спомагателни кръстосвачи.

Обслужата на италиянския флотъ наброява 32,000 човѣка, но въ време на война тя ще бжде увеличена до 85,000 души.

ВОЕННИТЕ КОРАБИ ВЪ СРѢДИЗЕМНО МОРЕ

Следъ пристигането въ Гибралтаръ на двата английски линейни кръстосвача „Худъ“ и „Ренуонъ“, и съпровождащитѣ ги кръстосвачи „Нептунъ“, „Ахилесъ“ и „Орионъ“, а така сжщо и три истрѣбителни—общия тонажъ на военнитѣ кораби на двайсетѣ държави, порящи вълнитѣ на срѣдиземно море, достига единъ милионъ тона. Отъ времето на великата война, въ Срѣдиземно море не сж ставали подобни военни приготовления. Въ всѣко военно и търговско пристанище, въ всѣка военна и търговска въздушна база кипи трескава работа. Разтозрватъ се непрекъснато влакове пълни съ муниции и материяли, които бързо се претоварватъ на корабитѣ. Самолетитѣ и противовъздушнитѣ орджия, отдавна вече сж приведени въ пълна бойна готовностъ. Погледитѣ на свѣта сж насочени не само къмъ Етиопия, но и къмъ Срѣдиземно море. Ако отъ санкциитѣ които ще се наложатъ би последвала война, то басейна на Срѣдиземно море може да стане театъръ на военнитѣ действия.

По съобщението отъ Атина, Британската ескадра състояща се отъ 26 линейни кораби и кръстосвачи, съпроводжани отъ три флотилии по 15 истрѣбителни всѣка, ще посети грѣцкитѣ води между 25 септември и 15 октомври. Отъ друга страна, телеграми отъ Атина съобщаватъ за разтоварването на на о. Леросъ въ Егейско море, 5,000 души италиянски войници. Транспортитѣ съ войскитѣ се съпровождатъ отъ една флотилия истрѣбителни. Островъ Лемносъ, явяващъ се въ центъра на Додеканезъ, по всичко изглежда ще послужи като военно-морска база на Италия. Между съседнитѣ острови постоянно патраулиратъ малки бойни единици.

Съ цель защита националнитѣ интереси и отбрана на страната, правителството на Испания е забранило прелитането на чужди самолети надъ Балеарскитѣ острови. Последнитѣ, подобно на Корсика и Сардиния, иматъ голѣмо стратегическо значение.

Генералъ Юръ, членъ на висшия съветъ на Франция, заминалъ за Корсика, за да направи прегледъ на брѣговата отбрана.

На 21 септември презъ нощта на о-въ Малта, въ връзка съ произведанитѣ въздушни маневри сж били загасени всички огньове. Подводници и голѣмо число транспортни натоварени съ заградни мини продължаватъ да стоятъ въ главния портъ на Малта „Лавалета“, очакващи да получатъ своето бойно назначение.

Мичманъ отъ флота.

СВЕДЕНИЯ ЗА ЧУЖДИТЕ ФЛОТИ.

Германия

Съгласно англо-германската морска спогодба започната е построяката на следнитѣ кораби:

1. 2 линейни кораба съ водоизмѣстване по 26,000 тона и 28 см. орджия;

2. 2 кръстосвача по 10,000 тона и 20 см. орджия;

3. 16 истрѣбителни по 1625 тона и 12.7 см. орджия;

4. 20 подводника по 250 тона. Единъ отъ тия подводници е влѣзалъ вече въ строя а други два сж спуснати на вода.

5. 6 подводника по 500 тона.

6. 2 подводника по 750 тона.

Постройката на самолетоносачи ще започне презъ 1936 год.

Италия.

Удобренъ е бюджета на флота за финансовата 1935/36 год. отъ 1.VII 1935 до 30.VI 1936) възлизащъ на 1,304,881,000 лири, съ едно увеличение отъ миналогодишния отъ 80,100,523 лири.

Започната е построяката на двата 35,000 тонни линейни кораби: „Littoria“ и „Bittorio Beneto“.

По настоящемъ намиратъ се въ постройка следнитѣ кораби:

Съ приблизително водоизмѣстване

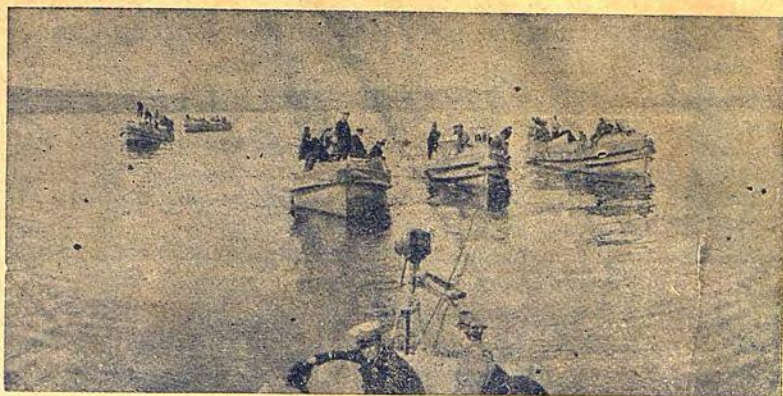
2 линейни кораба	70,000 тона
6 леки кръстосвачи	40,000 „
6 торпедоносци	4,000 „
4 спомагателни кораба	3,500 „
4 подводника	5,500 „
4 срѣдни подводника	3,500 „
1 преследвачъ на подв.	350 „
1 колониаленъ корабъ („Еритрея“)	2,000 „
1 торпеденъ катеръ	50 „
5 влекача	1,500 „

Започната е построяката на 5 нови плаващи дока отъ които 2 по 1000 тона, 2 по 1600 и единъ 7500 тона. За нуждитѣ на новостроящитѣ се 35,000 т. линейни кораби ще се построятъ 2 сухи дока: 1 въ Неаполъ и 1 въ Генуа.

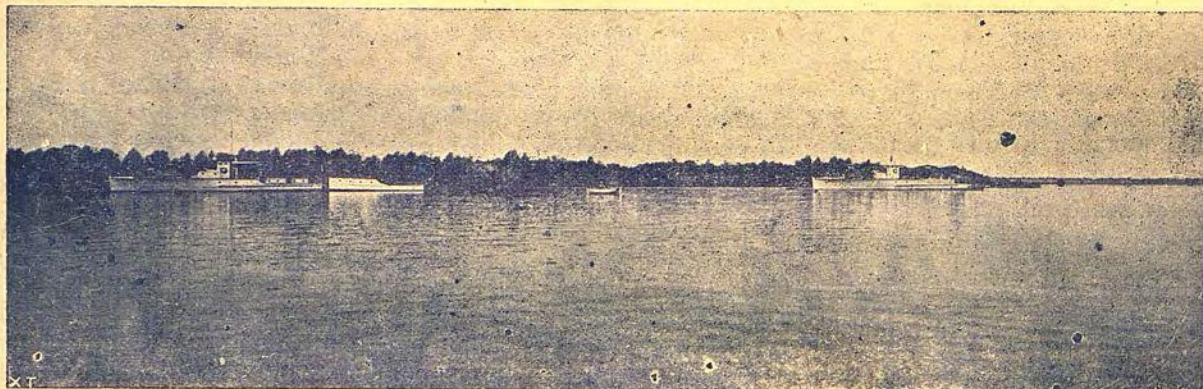
к.

МОРСКИ МАНЕВРИ ВЪ ЯПОНИЯ

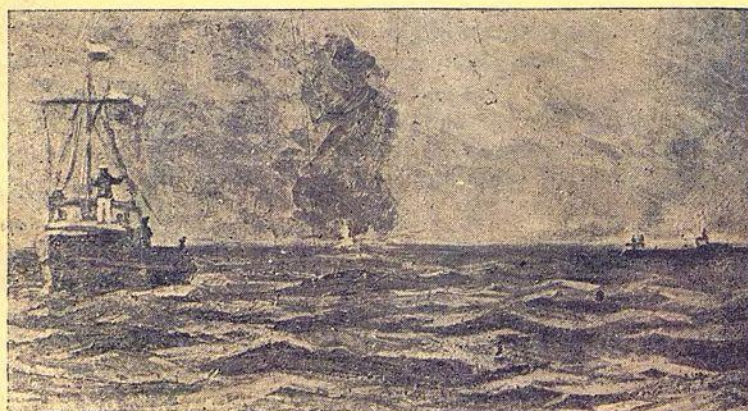
Започнатитѣ презъ юний т. г. морски маневри сж продължили до края на септември. Тѣ се подраздѣлятъ на три фази, и включватъ района отъ брѣговетѣ на Япония и тия на Куриловскитѣ острови, Камчатка и Аляска до меридиана 180°. За пръвъ пѣтъ японскитѣ флотъ набелязва за театъръ на маневритѣ, севернитѣ води на Тихия океанъ. Съ тѣхъ завършва и 3 годишния планъ за увеличение на морскитѣ въоръжения. Въ бойнитѣ учения сж взели участие 192 кораба и 200 самолети. По даннитѣ на японския печатъ, основната задача на маневритѣ се явява проблемата за отбрана на Куриловскитѣ острови, Хоккайдо и Сахалинъ.



Отрядъ български миночистачи въ походъ презъ 1917 г. къмъ Батовския заливъ за почистване вражеско минно заграждане.



Корабитъ отъ Дунавската Полиц. Служба „Капитанъ-лейтенантъ Минковъ“, „Миньоръ“ и катера „Тила“ на котва въ Дунава при островъ „Матей“.



Взриваване на заловени неприятелски заградни мини при почистване вражеското минно заграждане въ Батовския заливъ презъ 1917 година.