



Година I.

Варна, 1 декемврий 1934 год.

Брой 5.

На Ньойския диктатъ

Роди се въ мраченъ есененъ день—въ мъгла. Кървавите испарения на войната още замъгляваха умовете на твойте творци. Не бѣше минала още жаждата за отмъщение, когато надъ безсилната жертва се произнесе жестока присъда: отрѣзаха се живи части отъ живо тѣло, раздѣли се братъ отъ братъ, прокудиха се стотици хиляди отъ родните имъ огнища и други толкова се оковаха въ робство. Викътъ за милостъ, за правда не бѣ чутъ. Не се послуша съвета и на най-мъдритѣ да се не бута сътвореното до сега — да се запази Санстефанска България.

Ньойи, ти разруши светия идеалъ на европейската дипломация отъ миналия вѣкъ.

Ти си днесъ черно петно въ политиката на съвременна Европа. Тамъ, въ сърдцето на страната на свободата, братството и равенството съ тебъ се провъзгласи ново робство, узакони се велика неправда и се създаде не миръ а раздоръ. Ти осъди на разорение единъ народъ заради единственната му вина, че се е борилъ за свободата на поробения си братъ, че се е самозащитавалъ, като народъ. Ти създаде малцинствата — модерните роби. Ти създаде кауза и ограничение и хвърли въ мизерия единъ онеправданъ народъ.

Много беди, много страдания и неправди прекара този народъ, но въ твоето творение се събраха всичкитѣ.

Измъченъ и угнетенъ пре-

живѣ ги той и продължава да живѣе и днесъ защото името му „българинъ“ се дълбоко пази въ закжтанитѣ дебри балкански и въ широкитѣ равнини отъ стария жгълъ до Пиндъ и Шаръ.

И ти и твоето проклето дѣло отъ стотицитѣ хиляди жертви, не ще преживѣете предъ свѣтлитѣ зари на изгряващата правда, Скоро ти ще бждешъ устарѣлъ документъ на злобна и отмъстителна политика.

Ти вече тежишъ на съвестта на твоитѣ творци. Ти си вече прѣчка на сближение и споразумение. За тебъ бие вече посмъртна камбана.

Ньойи за честта на твоитѣ творци по-добре самъ изчезни.

НЬОЙСКИТЪ МОРСКИ КЛАУЗИ.

Между многото несправедливости и жестки санкции на „мирния договор“ наложен на българския народ въ Ньойи, особено място заемат ония, отнасящи се до морските въоръжени сили на България и морето. Съгласно съ морските клаузи на Ньойския диктатъ, България се лиши отъ сръдствата, които единствено и осигуряваха владѣнието на брѣговетъ ѝ. Току що зараждащия се български воененъ флотъ бѣ спрѣтъ въ своето развитие.

Пакъ въ Ньойи и враговетъ ни отнѣха и Бѣлото море.

Море и флотъ, две неразривно свързани понятия, за българина сѣ били всекога отказвани отъ „доброжелателитъ му“.

Нека бждемъ откровенни и признаемъ, че враговетъ ни всекога сѣ ценели много по-добре значението, което има въобще морето и Флота за българския народъ, отколкото ние — българитъ. Обстоятелството, че ни отнѣха правото да притежаваме флотъ дори и на базата на доброволческата система, както и лишаването ни отъ Бѣлото море; позова и на слѣдците, че враговетъ ни иматъ, за това нѣкакви основания и не току тъй, тѣ сѣ неумолими въ прилагането на тази частъ отъ Ньойския диктатъ. Това, което ние българитъ още не сме напълно разбрали, за другитъ народи отпадна е основно начало, което е легнало въ тѣхната политика и стратегия.

Никой народъ не може да има, особено въ днешно време, свободно-независимо отъ настроениета

и желанията на заобикалящитъ го съседни сѣществувание, ако нѣма море на чийто брѣгове да е действителенъ господаръ. Иначе казано да си е осигурилъ за всеко време, ако не въ абсолютенъ смисълъ на думата, то поне до известна степенъ, своитъ презморски съобщения съ външния свѣтъ.

Нѣма днесъ на свѣта независима държава, която да има море а да нѣма воененъ флотъ. Единствена България е държавата, която прави изключение по силата на Ньойския диктатъ. Намъ ни отнеха свободното море, както и сръдствата осигуряващи нашитъ презморски съобщения за всеко време. Отъ нашитъ брѣгове на Черното море, което макаръ, че може всекога да се превърне въ затворено море, все пакъ бихме могли да имаме прѣки съобщения съ държавитъ на Черноморския басейнъ. Но, осигурени ли сѣ тия съобщения срещу посягателството на врага, незнаемъ кой ще е, когато единъ денъ ще сме поставени въ положение да бранимъ отечеството си? Но, не само съобщенията съ външния свѣтъ сѣ застрашени тогава. Застрашено е и Отечеството и то смъртно, защото брѣговетъ му подобно на открити врата, сѣ незащитени и презъ тѣхъ безпрепятствено ще нахлуе врагътъ. Ако днесъ едва е удържимо политическото положение на Европа, утре какво ни очаква никой не знае.

Ето споредъ насъ, кое отъ Ньойския диктатъ е не по-малко жестоко отъ другитъ негови клаузи. Ние като народъ по силата на „Мирния договоръ“ сме зависими

отъ прищевкитъ и желанията на когото и да било, стига сѣщия да има макаръ единъ въоръженъ корабъ и да се яви предъ нашия брѣгъ.

Струва ни се, че малцина българитъ сѣ разбрали тази горчива истина. Защото въ продължение на 15 години отъ деня, въ който България е поставена подъ единъ жестоко режимъ, този на Ньойския диктатъ, не е отбелязана проява, която да докаже противното.

Една единствена проява въ тази смисълъ, даде наскоро вратчанската учаща младежъ на слѣтитъ гимназии съ основаването на фондъ за покупка кръстосвачъ „Бѣло море“. Тукъ му е мѣстото да кажемъ, че тази инициатива, подобна на утринна зря, идва да ни вдъхне въра за свѣтлия денъ, който настъпва за българското племе, следъ тъмна нощъ, въ която го хвърлиха враговетъ му отъ Ньойи.

Този примѣръ, който ни идва отъ сърдцето на България, отъ нейната златна младежъ, е истинскиятъ пжтъ, по който трѣбва да върви българинътъ.

Жестокиятъ Ньойски диктатъ наложи известнитъ вече санкции на нещастния български народъ, но той ни отне още независимостта, като народъ въ лицето на Бѣло море и военния ни флотъ.

Ако искаме да си осигуримъ свободното си сѣществувание на народъ, трѣбва да се стремимъ да ги имаме.

Прочее, да протестираме противъ Ньойи, но и да работимъ по примѣра на вратчанскитъ гимназисти.

В. И. Д.

МОРСКА МИСЪЛЪ

МОРСКИТЪ ПОЛИТИЧЕСКИ ГРАНИЦИ И ЮРИДИЧЕСКИЯ РЕЖИМЪ ВЪ МОРЕТО.

Политическата граница на една крайбрѣжна държава не се определя отъ брѣговата черта, както би изглеждало на пръвъ погледъ, но отива навътре въ морето до така наречената линия на респектъ. По тоя начинъ, територията на крайбрѣжната държава обхваща една частъ отъ морето, която се нарича „териториално море“. Нуждата да се запазятъ редъца интереси, които се конкретизиратъ въ отбраната, сигурността и икономическитъ блага, се признава отъ всички държави. По отношение границитъ обаче на териториалното море, между различнитъ държави нѣма единодушие. Въ 18

море доби голѣмо значение, подъ влиянието на холандскитъ писатели, се фиксираха границитъ на териториалното море на 3 мили (5555 м.) отъ брѣга, при отливъ. Толкова бѣ максималната далекбойностъ на тогавашнитъ сръдиз. Успѣхитъ на балистиката прехвърлиха тоя критерий и днесъ тия граници не сѣ еднакви въ всички държави: Литва и С. С. С. Р. определятъ границата на 12 мили. Италия, Франция, Гърция, Португалия, Югославия, Ромъния и Турция — 6 мили, Чили и Уругвай — 5 мили, Дания, Финландия и Швеция — 4 мили, Норвегия на една норвежка левга — 7420 м., а останалитъ държави — 3 морски мили.

Националнитъ и чуждитъ търговски кораби, които се намиратъ въ териториалнитъ води на една държава попадатъ подъ нейнитъ юридически закони. Всеко произшествие на кораба подпада подъ законитъ на страната, въ чиито води е корабътъ. Държавнитъ органи упражняватъ своята властъ на кораба по сѣщия начинъ, както и на брѣга. За чуждитъ търговски кораби се практикува да се уведомятъ консулскитъ власти.

За чуждитъ военни кораби се прилага принципа на „екстериториалностъ“, тѣ се смѣтатъ като частъ отъ територията на държавата, чието знаме носятъ и като тъй подпадатъ подъ националнитъ си закони. Влиза-

нето на териториалните власти въ чуждъ военен корабъ, безъ съгласието на командира му и форсирането на часовая се счита за нарушение на границата. Посещението на териториалните води отъ чужди военни кораби, тяхното число и дни-тъ на престояването имъ се уреждатъ по дипломатиченъ пътъ.

Задъ границите на териториално-то море е *откритото море*. Надъ него владѣе принципа за свободата на моретата. Мореплаването и риболовътъ сж свободни, безъ разлика на знамето и въ мирно време никой не може да упражнява ограничителни мѣрки въ използването на свободното море. Военните и търговските кораби се ръководятъ по законите на страната, чието знаме носятъ. Военните кораби могатъ да упражняватъ юридическата власт надъ търговските кораби само на своята нация. Въпрѣки това, военните кораби, на която и да било държава иматъ право да искатъ отъ всѣки срещнатъ търговски корабъ да покаже своята националностъ съ издигане знамето. Този обичай е остатъкъ отъ времето на преследването на пиратството. Парижката конвенция отъ 1856 год. забрани пиратството. Искането на военните кораби, отъ всѣки срещнатъ търговски корабъ да си покаже националността обаче, не дава право на упражняване юридическа власт и визита на корабите въ мирно време.

Въ време на война е универсално признато „правото на визита“, споредъ което всѣки воененъ корабъ на воюваща страна може съ визита да установи националността на всѣки търговски корабъ, който се намира въ открито море и да го претърси дапи нѣма стоки предназначени за противника. Това право задължава търговските кораби да се подчиняватъ на формалностите по визитати. Въ противенъ случай, тѣ се третиратъ като противникови кораби, макаръ и да сж на неутрална държава.

Когато търговските кораби се конвоиратъ отъ военни кораби, само по декларацията на командира на военните кораби се установява националността на знамето и товара.

Вънъ отъ казаните по-горе случаи, свободата на моретата не може да се нарушава. Тя е санкционирана отъ редица международни договори.

Ст. Цаневъ.

Всѣка държава, която иска да стъпи на собствени крака, трѣбва да има брѣгъ: чрезъ това те първа тя добива истинска свобода.



Край Варна — Брѣгътъ при манастиря „Св. Константинъ“.

ПАСИВНИ СРѢДСТВА ЗА ПРОТИВО-ВЪЗДУШНАТА ОТБРАНА НА БАЗИТЕ.

При отбраната на базите, стремението на всѣка оперативна и тактическа дейностъ трѣбва да бжде насоченъ къмъ отстраняване всѣкаква възможностъ за действия отъ страна на неприятелските въздушни сили. Следователно, отбраната трѣбва да бжде така организирана, че да не позволява нито разузнавания, нито наблюдение, нито нападение. Изискванието на това е да не се показватъ никакви обекти за нападение, всичко да се направи да бжде невидимо, да се скрие или маскира.

Естествено това се постига презъ нощта и въ мъгла. Въздушното оржие познава тая си слаба страна и неговите усилия се насочватъ да използва такава обстановка, която му благоприятствува т. е. деня и ясното време. Ето защо, отбраната на базите трѣбва да притежава далновидностъ, за да намѣри и подготви своевременно мѣрките, които ще затруднятъ въздушното наблюдение и разузнаване презъ деня. Срѣдства за това сж: преди всичко да не се показватъ никакви цели, всички съоръжения отъ най-разнообразенъ характеръ да се направятъ по възможностъ невидими, като се скриватъ или маскиратъ. Въ случай, че скриването на целите не може да се достигне напълно, тѣ се правятъ по възможностъ малки и незабележими, а съ това по мъчно разузнаваеми и уязвими. Раздробяването на малки части и прѣсканieto имъ на голѣми разстояния на съоръженията и складовете на морските бази, представлява най-добрата гаранция за отслабване действието на неприятелските въздушни атаки. Колкото повече цели се появяватъ, толкова по-добре, макаръ че за много

цели ще се полагатъ по голѣми усилия за пълното имъ прикриване. Следователно, такава раздробяване трѣбва да се изисква на всѣка цена при бждещите постройки на морските бази. Но желѣзнопътните транспорти и моторни кола, обслужващи отделните съоръжения и складове на базите, трудно се подаватъ на достатъчно раздробяване. Единъ отъ възможните начини за отбрана имъ представлява бързото имъ спиране и отстраняване на живия товаръ. Отделните кораби, застанали на котва въ базата, ще могатъ да избѣгнатъ най-сигурно застрашавашата ги опасностъ отъ примѣрния огънь съ тежки бомби и торпеди, чрезъ замъгляване и разпрѣскване въ пристанището.

Пълното прикриване на флотските части и съоръжения на базите, както и на отделните кораби е възможно денемъ при мъгла, въ тъмни нощи, при силно развълнувано море и пълно затмиване.

Особенно очебиенъ и следствие това предателски е излизаниятъ димъ отъ димовите тръби на корабите, поради което неговото премахване по нѣкакъвъ начинъ, се явява необходимо. Даже подводниците денемъ, при спокойно море, въ подводно състояние мъчно могатъ да избѣгнатъ наблюдението отъ хвърчилата. Следователно, прикрити движения сж мислими само презъ нощта. Ако е невъзможно пълното прикриване срещу наблюдението отъ въздуха, а такива случаи ще има много, тогава се налага да се ограничи и отслаби по възможностъ ефекта на очакваната дейностъ отъ страна на неприятелските въздушни сили. Тукъ изкуст-

веното задимяване, денемъ и нощемъ, повдига ефекта на раздробяването въ голѣма степенъ. Обаче това е една доста трудна задача. Така напримеръ, за създаване на димова завеса въ течение на два часа съ призитѣ за сега въ Франция димови кутии, за всѣки квадратенъ километъръ е нужно 300 кгр. димно вещество. Ако е необходимо да се задими единъ районъ съ размѣри 10 кв. клм., ще трѣбва 30 тона материалъ и около 150—200 души обслуга. При нужда да се поддържа задимяването по-продължително време или при силенъ вѣтъръ димнитѣ сръдства значително се увеличаватъ.

Нощно време, като основенъ начинъ за скриване, е загасяването на свѣтлинитѣ въ отбранителния пунктъ. При това се е забелязало, че трѣбва да се загасяватъ свѣтлинитѣ не само въ самия пунктъ, но и по цѣлото протежение на крайбрѣжието, отъ кждето се очаква бомбардировачната ескадра. Като необходимо допълнение къмъ горния похватъ, служи и създаването на лъжливи обекти.

Ако целитѣ, които представляватъ обекти за нападение, не могатъ да бждатъ скрити, за да се отклони вниманието на противника въ погрѣшна посока, трѣбва да се прибѣгне къмъ измамване съ фалшиви обекти отъ всѣкаквъ видъ. Това е добра мѣрка за постигане целта. Въ най-лошиятъ случай ще се постигне едно разкъсване на противниковото действие. Въ повечето случаи, собствениятъ разходъ на време, сили и сръдства ще бжде значителенъ, но за това пъкъ тѣй ще се компенсира отъ резултатитѣ. Най-важното въ тая насока, е едно обмислено въ най-голѣми подробности ръководство и изпълнение, за да може да има резултати. Презъ последната война, е практикуванъ често следниятъ методъ за създаване лъжливи цели: около охраняемия пунктъ се организира въздушна отбрана съ огнени сръдства, които действуватъ само денемъ. Въ страни отъ истинския обектъ се устройва подобна отбрана, която денемъ старателно се маскира и въ никой случай не действа. Противникътъ извършилъ дневно нападение, добре забелязва разположението на батареитѣ, които презъ нощта ще му служатъ за ориентиране. При нощното нападение отбраната на истинския обектъ мълчи, а действа само тая на лъжливия. По таквъ начинъ противникътъ изсипва бомбитѣ си на празно пространство. За усилванъ на измамата, следъ такова погрѣшно нападение, се имитиратъ пожари чрезъ подпалване на заблаговременно приготвена слама или др. запалителни вещества.

Едно отъ действителнитѣ сръдства е издигането на балони и хвърчителни прегради, за да се защитятъ нощно време голѣми и важни мѣста. Идеята се заключава въ поставяне въ въздуха опредѣлено препятствие, имащо достатъчно съпротивление и разрушително действие, способно да повреди неприятелското хвърчило, ако то налети върху него. Употрѣбватъ се специални мрежи. Мрежитѣ сж направени отъ лекъ материалъ и сж способни да се издигнатъ само за 10 минути съ помощта на балони на 3—4 хиляди метра височина, отъ която височина е най-вѣроятнo да се извършватъ нощнитѣ бомбардировки. Най-голѣмо приложение въздушнитѣ заграждения сж получили при отбраната на Венеция, която благодарение близостта до фронта, била подложена на чести въздушни атаки. Отбраната се състояла отъ 74 балона съ мрежи, разположени на 150 метра единъ отъ другъ, издигащи се на височина 3000 метра. Скоростта на повдигането била доведена до 10 минути.

Непосрѣдственната защита срещу действия отъ въздуха върху корабитѣ, застанали на котва или извадени на докъ, ще трѣбва да се гарантира отъ самата конструкция. Важна задача за корабостроенето, особено за голѣми единици, ще бжде отстраняването или ограничаването на разрушителното действие отъ попадналитѣ тежки бомби въ самия корпусъ или близо до него. Последното може да се постигне чрезъ съответното построяване на мрежи за хоризонтална защита отъ въздушнитѣ торпеда.

Най-после работата на противовъдушната отбрана ще бжде да направи по възможностъ безвреденъ, създадения, въпрѣки всичко, ефектъ.

Уредитѣ и машинитѣ изискватъ пълна готовностъ на приспособявания за турянето имъ веднага отново въ действие.

Газовото действие, освенъ съ газовитѣ маски, трѣбва да се обезвреди чрезъ предварително приготвени мѣрки за отгазяване. Опожарителното действие изисква добре организирана противопожарна служба. Всички съоръжения и ремонтни сръдства, станали негодни за използване, трѣбва да се възобновяватъ бързо.

Въ края на краищата, високитѣ моралъ, който трѣбва да се изисква не само отъ воинскитѣ чинове, но и отъ всички работници въ арсеналитѣ, доковетѣ и съоръженията, е необходимъ, за да бждатъ последнитѣ въ състояние да посрещнатъ всички трудности, появяващи се често пжти въ духовната областъ. Хората трѣбва да сж закалени и да не се подаватъ на паника. Преуве-

личенията на фактическитѣ повреди и жертвитѣ, трѣбва да не се допушатъ. Контръшпионажътъ и контра пропагандата сж сжщо едни отъ първитѣ сръдства срещу действията на неприятелскитѣ въздушни сили.

Паспалеевъ.

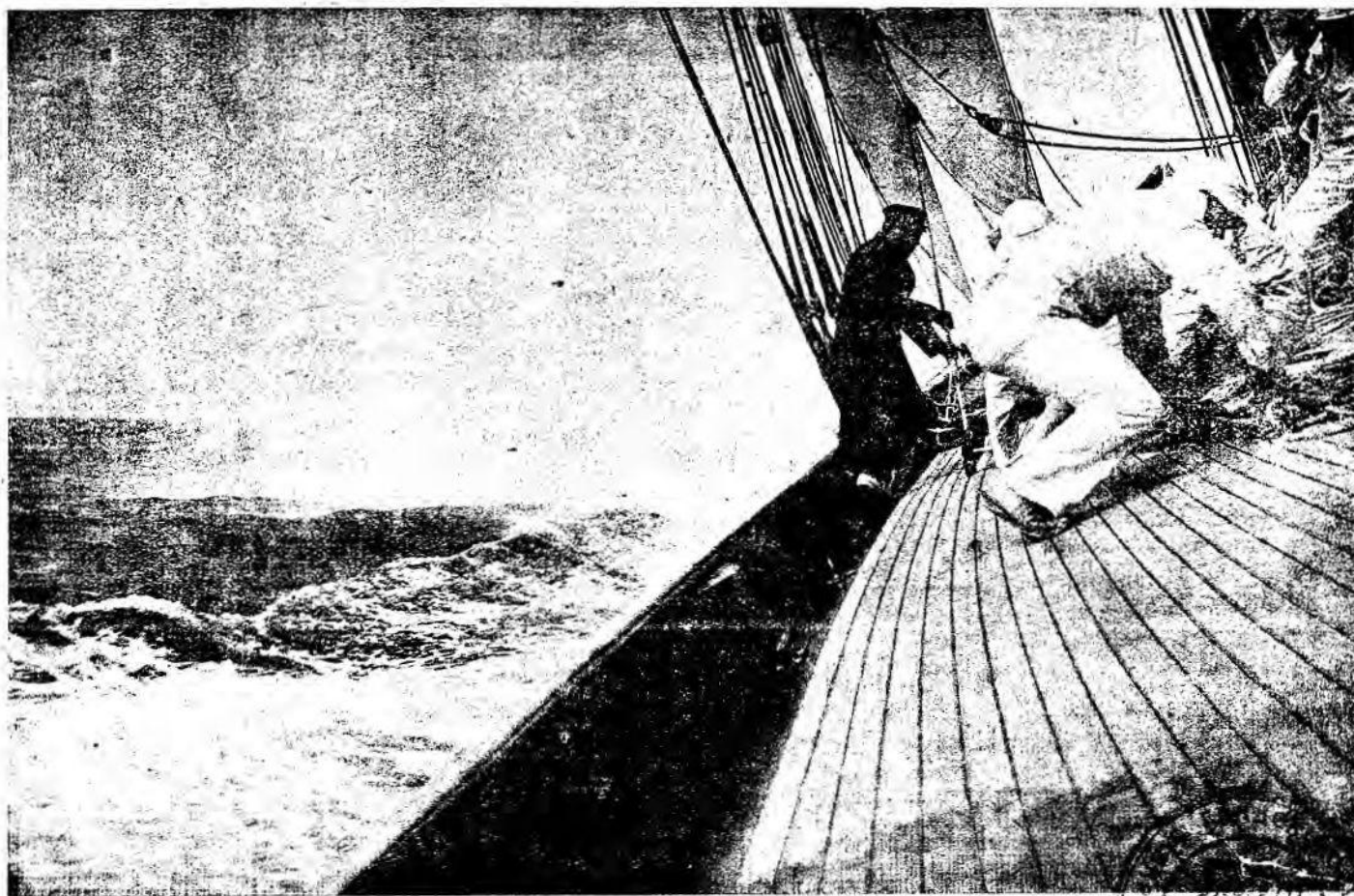
Водния превозъ е 20% по евтинъ отъ желѣзопътния и 60% отъ кодарския.

ЕДНА НУЖДА НА НАШЕТО МОРЕ-ПЛАВАНЕ.

Често се явяватъ въ пристанищнитѣ управления моряци и рибари, които питатъ какво е състоянието на морето въ даденъ пунктъ на нашето крайбрѣжие. Тѣ сж толкова скромни, че не питатъ какво ще бжде състоянието имъ за утрешния день. Очакваниятъ отговоръ тѣ не получаватъ, понеже служебнитѣ мѣста, къмъ които се обръщатъ, не сж въ състояние да имъ го дадатъ. Задъ тѣзи формално видими откази на служебнитѣ мѣста да дадатъ сведения за състоянието на морето и времето за известни пунктове отъ крайбрѣжието ни, се криятъ съ хиляди невидими откази, които ставатъ ежедневно въ душитѣ на всички моряци, които работятъ по нашето крайбрѣжие и които по професионална необходимостъ сж принудени съ едното око да си гледатъ работата, а съ другото да поглеждатъ морето и времето. Всѣка тѣхна грѣшка и недогледностъ се наказватъ отъ морето. Наказанието е свързано съ голѣми материални щети. За избѣгване на голѣма частъ отъ тия щети е необходимо да се въоръжи, окото на моряка и рибаря за да вижда далече въ пространството и напредъ въ времето. Така ще се избѣгнатъ много изненади и напразни безпокойства. Нуждна е една добре организирана метеорологическа служба по нашето крайбрѣжие. За такава служба днесъ ние разполагаме съ достатъчно материални сръдства и добре подготвени лица. Въ зачатъчно състояние тая служба е създадена въ нѣкои отъ нашитѣ крайбрѣжни семафорно-наблюдателни постове, но тѣхнитѣ ценни наблюдения иматъ само статистическа стойностъ. Отъ тѣхъ могатъ да се направятъ хубави диаграми и таблици за морския музей, но връзка съ действителния животъ на море тѣ нѣматъ. Необходимостта отъ такава връзка се чувствува отдавна и тя чака своето разрешение.

Ст. Цаневъ.

Морето и Дунава ще усилятъ напредъка на България.



Моряци въ борба съ бурята.

ЗА ТЪХЪ — МОРЯЦИТЪ.

Думата ми е за моряците при Морската Полицейска Служба. Тия които често безъ причинно биватъ критикувани и неоснователно петнени. Защото за жалостъ малцина познаватъ тѣхния животъ, за да могатъ безпогрѣшно да приценяватъ дѣлата имъ.

Тия обгорѣли лѣтно време отъ палещитъ слънчеви лъчи и почервенѣли зимно време отъ студъ лица, тия загрубели отъ работа ръце и най-после тия нежни, мили, безпредѣлно обичащи морето души не сж способни на това, което често имъ се предписва. И понеже тѣ знаятъ само едно — дѣлото, тѣ никога не се защищаватъ, а само дѣломъ доказватъ истиността на своитѣ твърдения.

Привързани къмъ своитѣ малки корабчета, тѣ чувстватъ че живѣятъ тогава, когато виждатъ че сж подчинили морето. Тѣ чувстватъ, че дишатъ тогава, когато гледатъ какъ гордия и непоколебимъ торпедоносецъ бразди гладката морска ширь или се гуши въ пазвитѣ на привличащата го морска грѣдь, тжжаща и вълнуваща се наедно съ моряшката душа.

Отъ тѣхъ — моряците се иска и тѣ даватъ, може би незабелѣзано, защото не грѣбятъ.

Но какво на тѣхъ се дава? На какво до сега се радватъ тѣ? Нали само на надеждата, която единствена ги укрепява духомъ. Та нали тѣ до сега съ грижи превъзхождащи тия на майката по своя първороденъ синъ упазиха и още пазятъ това което имаме? Та нали тѣ плуватъ съ сегашнитѣ ни сждове и почернели, опущени, посрещатъ винаги съ усмивка мъжнотитѣ, които кораби-тѣ ни, поради своята старостъ обилно имъ предлагатъ?

Не отдавна бѣ посетенъ града ни отъ италианската ескадра, комадувана отъ Адмиралъ Морено. Устроенъ му бѣ скроменъ приемъ въ флота. Качвайки се на торпедоносцитѣ, той се обърна къмъ моряците съ кратко слово, пасажъ отъ което е заседналъ дълбоко въ душата ми и който до животъ ще помня. „Да се служи на тия кораби е подвигъ Господа“ — каза той. И може ли нѣкой да го откаже?

Съ тия сждове ние изнесохме две войни и записахме страници отъ Военната история. Погледнато повърхностно тѣ сж малко. Но ако четящиятъ вникне въ писаното между редоветѣ, ще разбере какво сж тѣ за цѣлия български народъ.

Нека не вникваме, а само да надзърнемъ въ Военно — морскитѣ истории на различнитѣ държави и

ще се увѣримъ, че нѣма държава на цѣлото земно кълбо, която притежавайки това, което ние имаме да е дала това, което ние сме дали. Съ това можемъ само да се гордѣмъ.

Българино, твоео свидно Отечество има половината си граница водна. То има това, за постигане на което държавитѣ проливатъ потоци кръвь и все пакъ неговитѣ синове не го ценятъ.

Не критикувай и не осждай неоснователно дѣлото на тия, които сж предложили живота си за запазване на свидното море, а изживѣвай наедно съ тѣхъ мъжката, която ги потиска за това, което сж днесъ и ако не помагашъ, поне не вреди. П. Жечевъ.





ВЕНЦ-МОРСКА ИСТОРИЯ

НЪКОЛКО ЕПИЗОДА ИЗЪ ДЕЙСТВИЯТА НА АНГЛИЙСКИТЕ ПОДВОДНИЦИ ПРЕЗЪ СВЪТОВНАТА ВОЙНА.

Следъ голѣмата война и до скоро, колонитѣ на разнитѣ списания и вестници, особено американскитѣ, често пѣти сѣ изпѣстрени съ описания на нѣкои бойни епизоди изъ подводната война. Отъ тѣзи описания може да се почерпи поука, че и въ най-тежкитѣ условия, особено въ подводната война, неходчивостта, волевитѣ качества, упоритостта и доброто познаване техниката, даватъ възможностъ винаги да се намери правилния изходъ.

Въ това отношение, особено сѣ поучителни дадениѣ по-долу разкази.

1. Английския подводникъ Е—50 билъ въ разузнаване подъ перископъ т. е. въ подводно състояние. Дежурниятъ на хидрофона, доловилъ шумъ на моторъ отъ другъ подводникъ и офицерътъ, който билъ на перископа, позналъ по силуета, че дава оцъникътъ е неприятелски. Били изстреляни две торпеда, обаче никакво попадение не е последвало. Оставало да се атакува съ тараненъ ударъ. Носовата частъ на Е—50 се връзала въ корпуса на нѣмския подводникъ, но хоризонталнитѣ му кормила се задръстили и то доста здраво. Личниятъ съставъ мълчаливо очаквалъ заповѣдта на командира, а въ тази тишина се чувало отчаяното продуване на попонтелнитѣ систерни на нѣмския подводникъ. Това се продължавало до тогава до като на него всичко не утихнало. Изведнажъ Е—50 почувствувалъ ч се освободилъ отъ неприятеля. Чули се дръщения и удари по корпуса, свидетелстващи че нѣмския подводникъ се отнесълъ къмъ кормилата. Съ поставени кормила на дълбочина и съ голѣма отрицателна плавучасть, Е—50 стремително почналъ да отпла къмъ дъното, обаче следъ нѣколко тягостни моменти, успѣлъ да продие систернитѣ си и изплавалъ на повърхността. Близко до кормата се, забелязала бойната кула на нѣмския подводникъ, силно наклоненъ на едната си стена и бързо потъващъ.

Скоро кулата изчезва въ водата. Това е единъ отъ най-трагичнитѣ случаи на загиване на подводникъ.

2. Английския подводникъ Е—35, забелязвайки въ перископа си нѣмски такъвъ, веднага измѣнилъ курса си така, че да отиде предъ него. Скоро обаче забелязали, че противникътъ измѣнилъ сѣщо направление си. Командирътъ на Е—35 по-

торилъ опита си, но пакъ безрезультатно. Енергията въ акумолаторитѣ била вече на изчерпване, когато изведнажъ нѣмския подводникъ завърналъ така, че могло безпогрѣшно да му се нанесе торпеденъ ударъ. Дветѣ изстреляни торпеда попаднали въ цель и взривали подводника.

Изплавайки Е—35 се намѣрилъ въ опасно положение, тъй като намиращия се не много далече, втори нѣмски подводникъ, чулъ взрива и чакалъ противника си да изплава. Виждайки грозящата го опасностъ Е—35 бързо се гурналъ и само благодарение бързината въ маневъра избѣгналъ участъта на първия нѣмски подводникъ. Гуркайки се той чулъ минаването на нѣмското торпедо надъ него.

3. Презъ юли 1916 г., английскиятъ подводникъ Н—5, бидейки въ разузнаване, при устието на рѣка Емса, къмъ 2 часа сутринята билъ при Боркумъ. Следъ безполезното очакване въ течение на цѣло денонощие, командирътъ решилъ да опита при фара Вамгерукъ. И тукъ цѣлия денъ, нищо ново не донесълъ. Презъ нощта, за да зареди акумолаторитѣ си безъ да рискува за това, Н—5 си смѣнилъ мѣстото. Около 22 часа, въ района на пѣтиши плаващъ фаръ Яде, той атакува противната се неприятелска флотилия ескдрени миноносци. Нощта е била много свѣтла и атаката останала безрезультатна. Случилъ се малка повреда на перископа, който започналъ трудно да се върти. Въ този време, когато два човѣка работили на перископа, наблизо се появили неприятелски миноносци. Прѣви се принудено и бързо спущане, така щото инструментитѣ останали отгоре на мѣстото на работата.

Въ 10 часа сутринята, офицерътъ на перископа докладва, че вижда неприятелски подводникъ. Времето било доста мрачно, мѣстото за маневриране много стѣснено поради малката дълбочина. Перископътъ можелъ да се движи само съ помощта на лѣваа луши, обаче условията за атака сѣ били удобни и неприятелскиятъ подводникъ билъ потопенъ въ самия входъ на собствения заливъ.

За да има вещественъ доказателство, командира на Н—5 решилъ да изплава и вземе съ себе си нѣщо отъ потъващия германски подводникъ. Изплавалъ, той

попада подъ артилерийския огънь на противникови подводници и разузнавателни кораби. Потопилъ се бързо, билъ пакъ изложенъ на нееднократни, но безрезультатни атаки съ водни бомби, обаче и тукъ благополучно се отгървалъ и завърналъ въ Англия.

4. Подводникъ Н—8 презъ мартъ 1916 год., намиращъ се на 20 дълбочина, се натъкналъ на минно заграждане, където предизвикалъ взривъ и започналъ бързо да потъва съ носа надолу. Дветѣ нови хоризонтални кормила и похлюпитѣ на носовитѣ торпедни апарати сѣ били откъснати, самитѣ апарати повредени, а така сѣщо, тежка повреда получилъ здравиятъ корпусъ.

Носовата преграда, макаръ и да е дала течъ, все пакъ е издържала. Затворени били водонепропускемитѣ враги, било дадено заденъ ходъ на мотора и попонтелнитѣ систерни № 2 и 3 продути. Систерна № 1 се съобщавала съ морето. Подводникътъ изплавалъ и следъ като изхвърлилъ задъ борть известно количество гориво и била направена временна поправка, благополучно се добралъ до Горвичъ, отстоящъ на 170 мили отъ мѣстото на взрива.

5. Английскитѣ подводници серия S били неудачни въ нѣско отношение. Презъ юний 1915 г. S—1, бидейки въ разузнаване, получилъ повреждение въ лѣвата машина, въ сѣщия моментъ, когато въ въздуха сѣ били два противникови дирижабля. Наложило се да се потопи.

На втория денъ и лѣвия моторъ започналъ да дава признаци на неизправностъ което наложило още единъ денъ да се занимаватъ съ изправянето му, безъ да изплаватъ на повърхността. На 4-ия денъ S—1 се указалъ въ неприятелски води, почти съ изтощени акумолатори безъ да има възможностъ да ги презареди. Въ далечината е билъ забелязанъ траленъ корабъ. Съ изчерпани запаси отъ електрическа енергия, S—1 се отправилъ къмъ него. Указалъ се нѣмски. Изплавайки близо до него, подводникътъ го заставилъ да се предаде и да го влаче на явяло въ морето. На следния денъ се повредила машината на нѣмския корабъ, което наложило, екипажа на подводника да се занимае съ ремонта ѝ. Следъ доста неприятности, ялаченъ отъ пленения тралшикъ, подводникътъ се добралъ до Ярмутъ. Дервишевъ.

РОЛЯТА НА ЗАГРАДНАТА МИНА ПРЕЗЪ СВЪТОВНАТА ВОЙНА — ДЕМОНСТРАЦИЯ НА ГЕРМАНСКИЯ ФЛОТЪ ВЪ РИЖКИЯ ЗАЛИВЪ ПРЕЗЪ АВГУСТЪ 1915 год.

През лѣтото на 1915 год. ходътъ на действията на германската армия срещу руския флотъ наложилъ да се предприеме една демонстрация въ Рижкия заливъ отъ страна на германския флотъ. Преследваната съ това целъ била, да се заблуди врагътъ относно посоката и мѣстото на главния ударъ, който германската армия готвѣла. Едновременно съ това германския флотъ — да нанесе ударъ на руския въ откритъ бой, предполагайки, че последниятъ ще бѣде привлеченъ чрезъ демонстрацията да излѣзе въ открито море. Общата комбинирана операция се разпадала на две: — Една частъ отъ силитѣ имала за задача демонстрацията въ Рижкия заливъ, а другата частъ — бой съ руския флотъ, ако бѣде привлеченъ отъ демонстриращитѣ сили.

Участващи сили:

а) Германски

Командващъ Вице-адмиралъ Шмидтъ.

1. За демонстрацията

IV-а Ескадра, 7 броненосца старъ типъ.

Разузнавачна група състояща се отъ 2 бронирани кръстосвача, 4 леки кръстосвача и 2 изтрѣбителя.

VIII-а Флотилия изтрѣбители (11 кораба).

X-а Флотилия изтрѣбители (11 кораба).

II-и Миночистаченъ дивизионъ (14 кораба).

Спомагателенъ миночистаченъ дивизионъ (12 моторни лодки). Миненъ заградителъ „Дойчландъ“.

3 кораба брандери (запушвачи); два кораба за проверка на пжтищата противъ мини.

2. — За действията срущу руския флотъ:

I-а ескадра — 8 линейни кораба.

I-а разузнавателна група 3 линейни кръстосвача.

II-а разузнавателна група — 4 леки кръстосвача.

4 Флотилии изтрѣбители (32 кораба).

3. — Единъ миночистаченъ дивизионъ (13 кораба) за извеждане корабитѣ изъ германскитѣ води.

б) Руски

1. При мѣстото на демонстрацията.

1. броненосецъ старъ типъ „Слава“ — по времето на демонстрацията вѣроятно разорженъ — безъ тежката си артилерия.

Нѣколко разрушители и други кораби съ малко бойно значение.

Минно заграждане на входа на залива, незащищавано отъ никаква брѣгова артилерия. Руския

флотъ ималъ подводници, чието разположение въ момента не се знаело.

Планътъ на операцията е билъ следниятъ:

1). Прочистване минитѣ въ Ирбенския протокъ и прокарване прохода, следъ което влизане на корабитѣ въ залива;

2). Задръстване съ мини северния входъ на залива, за да се отрѣжатъ намиращитѣ се въ залива сили.

3). Унищожаване неприятелскитѣ сили, намиращи се въ залива и най-грижливо разузнаване.

4). Запушване пристанището Пернау.

5). Демонстративно обстрелване на Дюнамюнде.

Командващиятъ операцията, вице-адмиралъ Шмидтъ разчиталъ да свърши операцията въ два дена, а именно: — На 8. августъ рано сутринта съ единъ дивизионъ миночистачи (14 кораба) да се преведе неговата група кораби презъ входа въ залива. Адмиралътъ разчиталъ до обѣдъ да бѣде пресилена главната прѣчка — минната заграда, южно отъ Церелъ. Следъ това, кръстосвачитѣ, въ 3 групи, да разузнаятъ въ залива, а заградителътъ „Дойчландъ“, подъ охраната на бронирани кръстосвачи да заложи минитѣ си, а корабитѣ брандери да бѣдагъ потопени въ пристанището Пернау. На 9. августъ сутринта следвало да се унищожатъ отрѣзанитѣ и затворени въ залива неприятелски кораби и да се обстрелятъ отъ голѣмо разстояние демонстративно батареитѣ предъ Дюнамюнде, състоящи се отъ нѣколко 15 см. орджия. За целта, IV-а ескадра броненосци е следвало да се предвожда отъ миночистаченъ дивизионъ (14 кораба). Вечерта на втория денъ, по възможностъ, действащитѣ сили трѣбвало да се изтеглятъ отъ залива.

На 8. августъ въ 3 ч. 50 м. миночистачниятъ дивизионъ, подържанъ отъ единъ лекъ кръстосвачъ и единъ броненосецъ, започналъ миночистенето.

Въ 5 ч. 10 м. било открито минно заграждане, при което единъ миночистачъ се ударилъ на мина и потъналъ. Както било уговорено по плана, повиканъ билъ и вториятъ миночистаченъ дивизионъ за да помогне при прокарването на прохода въ откритата минна заграда. Още при приближаването на последния, придружаващиятъ го лекъ кръстосвачъ „Тетисъ“ въ 5 ч. 38 м. се натъкналъ на мина и съ тежки повреди отдалъ котва.

Работата по миночистенето продължила почти безъ противникъ на среща. Само нѣколко руски изтрѣ-

бители се опитали на нѣколко пжти чрезъ артилерийски огънь да задържатъ миночистачитѣ, но безъ успѣхъ, защото били прогонвани винаги отъ мощната артилерия на миночистачната поддръжка — два броненосца и единъ лекъ кръстосвачъ (Бременъ).

Въ това време, главнитѣ сили — броненосцитѣ чакали предъ входа, охранявани отъ разрушители противъ подводници. Въ 7 ч. 7 м. единъ отъ охраннитѣ изтрѣбители наскочилъ на мина и тежко повреденъ, билъ откаранъ до най-близкото пристанище.

Къмъ 10 ч. 30 м. задъ хоризонта, отъ дъното на залива се задалъ облакъ димъ. Това билъ стариятъ руски броненосецъ „Слава“. Сжщиятъ, следъ шестия залпъ даденъ отъ броненосецъ „Брауншвайгъ“ (прикритие на миночистачитѣ), безъ да отговори на огъня, завилъ и се изгубилъ задъ хоризонта; Така миночистачитѣ продължили своята работа отъ никое необезпокояване.

Прокарването на прохода се свършило едва въ 11 ч. 15 м. — за цѣли 6 часа, вмѣсто както било предвидено за 3 часа, въпрѣки благоприятното състояние на морето. Предвиждането да се прокара прохода за 3 часа било на основание мирновремененъ опитъ.

Напредването къмъ залива продължило, но едва що били изминати и две мили, миночистачитѣ открили втора минна заграда. Както въ първата, така и въ тая минна заграда били констатирани много плиткозаложенни мини, които затруднявали твърде много миночистенето и представлявали сериозна опасностъ за по-голѣмитѣ миночистачи. На една такава мина наскочилъ миночистача Т. 58 и въ 20 минути потъналъ.

Голѣмата задръжка въ прокарването на прохода презъ първата минна заграда, направила невъзможно успѣшното изпълнение на т. 2. и 3. отъ плана, защото на заградителя „Дойчландъ“ сж били необходими 5 1/2 часа време за отиване до мѣстото, кждето северниятъ входъ за залива е трѣбвало да се минира, презъ което време, намиращитѣ се вътре, неприятелски кораби сж могли спокойно да се оттеглятъ. Отъ друга страна, самото залагане не би могло да се извърши добре, защото мѣстото било не добре познато, а нощта безлунна.

Имайки предвидъ горнитѣ съображения, загубата на нѣколко кораба (загуба действително очаквана, но все пакъ чувствителна) и голѣмия разходъ въ изтрѣбители, тъй несбходими за противоподводна охрана,

адмиралъ Шмидтъ решилъ да прекрати операцията. Откриването на втората минна заграда дошло само да затвърди още по-добре правилността на решението му.

И така, демонстрацията въ Рижкия заливъ не се изпълнила, а била прекратена още въ самото ѝ начало, главно поради задръжката, която минното заграждане причинило. Нѣма да твърдимъ, че проникването въ залива е било невъзможно, нито адмиралъ Шмидтъ го е смѣталъ така. Голѣмата война не ни дава името нито на единъ германски адмиралъ, който да се е отказалъ отъ изпълнението до край на една целесъобразна задача. Въ случая обаче, задръжката е направила невъзможна за изпълнение на голѣмата частъ отъ операцията; дадени сж жертви и предстояло да се дадатъ още неизвестно колко, за една задача, която почти не ги оправдавала — Рижкиятъ заливъ следъ демонстрацията е следвало да се опразни незабавно.

За насъ въ случая е важно да отбележимъ и подчертаемъ ролята на заградната мина. Отъ изложеното до тукъ ние видѣхме, че при едно сравнително голѣмо количество миночистачни сръдства, прокарването на прохода презъ първата половина отъ заграждането се извършило съ една задръжка отъ 6 часа. Това би дало общо една задръжка отъ 9 часа. До прочистването на първата половина и откриването на втората били дадени жертви: 2 миночистача потънали, единъ лекъ кръстосвачъ и единъ разрушителъ тежко повредени. Колко още е трѣбвало да се дадатъ не може да се каже.

Всичкиятъ тоя успѣхъ е постигнатъ отъ заградната мина безъ каква да е защита. А както задръжката, така и загубитѣ биха били несравнено по-голѣми, ако миннитѣ загради въ входа на залива сж били охранявани противъ миночистачитѣ чрезъ корабна или брѣгова артилерия.

Дудевъ

Народитѣ иматъ нужда отъ морето, както хората отъ въздуха. Тѣ се плашатъ отъ морето, защото не го познаватъ.

ИСТОРИЯТА НА ЕСКАДРАТА „МАХАЛЛА“

Въ януарската книжка отъ тази година на американското морско списание „Институтъ Процеединиъ“ се съобщаватъ интересни данни върху английската ескадра, която къмъ края на 1914 год. е била съставена отъ маскирани търговски кораби. Американцитѣ преценяватъ създаването на тази ескадра, като съвсемъ несериозна и твърде скъпо костваща неудачна маневра, като дори я причисляватъ къмъ областта на фантазийтъ.

Както сега се установява идеята за създаването на тази ескадра е далъ не Лордъ Фишеръ, а тогавашния морски министъръ на Англия — Чърчилъ. Адмиралъ Перси Скотъ е билъ натоваренъ съ приготвянето, а Кап. 1. р. Хаддокъ — съ командването и воденето на тази „ескадра съ специално назначение“. Подбранитѣ кораби за съставянето на тази ескадра сж се указали твърде непригодни, твърде малки и твърде бавно ходни: ескадрената скоростъ е достигала 7 мили. Плѣненитъ германски корабъ „Кронпринцесинъ Сесилие“ (8680 тона) е билъ най-голѣмиятъ и най-бързиятъ между корабитѣ, съставляващи ескадрата и е трѣбвало да представлява флагманския корабъ „Аяксъ“. Други деветъ кораби до 8000 тона — сж представлявали 9 дреднаутъ отъ английския флотъ, а 4 кораба отъ 7 до 11000 тона — сж представлявали линейнитѣ крейсери. Така, цѣлата ескадра се е състояла отъ 14 кораба.

Камуфлажътъ на корабитѣ, състоящъ се отъ дървени орждия, кули, мачти, кумини, носъ и кърма, сж били направени, както при истинскитѣ кораби, съ най-малкитѣ подробности. Даденитѣ на „Процеедингъ“ снимки потвърждаватъ твърде доброто камуфлиране и оподобяване корабитѣ къмъ истинскитѣ. При виждането на тази ескадра, главнокомандующиятъ английския флотъ Адмиралъ Джелико, се изразилъ: „Само единъ специалистъ би могълъ да познае, че корабитѣ не сж сжщински военни“.

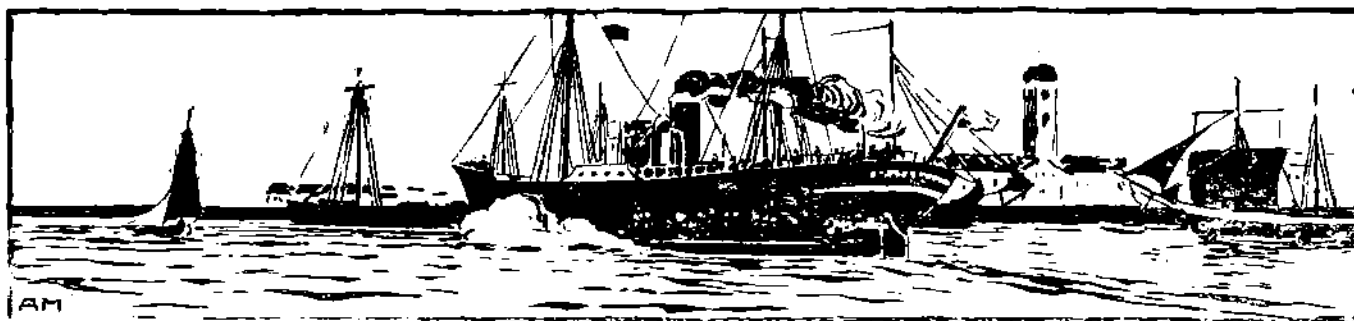
По отношение идеята за тази военна хитростъ не може много нѣщо да се каже. Англичанитѣ сж се надѣвали, показвайки тази ескадра на германцитѣ, да ги измаматъ и да

отвлѣкатъ вниманието имъ, за да съсрѣдоточатъ тѣ подводницитѣ си срещу нея и по този начинъ да се намали опасността отъ подводницитѣ за сжщинската английска ескадра при известни нейни предвижвания и маневри. По-после англичанитѣ изпращатъ 4-тѣ „линейни крейсери“ (дървени) въ Сръдиземно море, а изтеглятъ о тѣ тамъ сжщинския „Куингъ Елизабетъ“, за да симулиратъ едно намаляване на флота си въ Северно море, докато въ сжщностъ сж го засилили — съ крайната целъ — да подмаматъ германския флотъ въ откритъ бой.

Така че, въ последствие, тенденцията е била вече по-друга, отколкото при замислянето и създаването на тази лъжлива ескадра; — сега обаче тя е вече стратегически, твърде правилна. Въ сжщностъ, англичанитѣ не сж постигнали никакъв практически резултатъ — освенъ една малка несигурностъ отъ германска страна, защото последнитѣ сж били научили нѣщо за нѣкаква подобна лъжлива ескадра, чрезъ американскитѣ вестници, преди още нѣкой да е билъ видѣлъ тѣзи фалшиви кораби. Единственитѣ регистрирани успѣхи сж били: — че презъ октомврий 1914 година е било съобщено за присѣтствието на английска ескадра край източнитѣ брѣгове на Северно море и че германския подводникъ „И.В. 8“ на 30 май 1916 г. е потопилъ предъ Дарданелитѣ фалшивия линейенъ крайсеръ „Тайгеръ“, считайки го за броненосецъ отъ типътъ „Лордъ Нелсонъ“. Съ изключение на горното, историята на ескадрата „Махалла“ се приключва само съ слухове, заседания на плитковини и негодуването на екипажитѣ на тѣзи кораби.

Очевидецъ при „разоржаването“ на тѣзи кораби съ фалшиви дървени орждия, който изглежда, не е билъ твърде запознатъ съ морскитѣ работи, съ удивление пише въ своитѣ спомени, какъ видѣлъ съ очитѣ си, че двама моряци изнасятъ отъ кораба на раменетѣ си едно 30.5 см. оржие, че единъ другъ самъ носи въ ръцетѣ си една 4 тонна голѣма котва и че единъ морякъ — ученикъ (юнга) весело слиза по вертикалната стѣлба на кораба, държейки въ едната си ръка едно 76 мм. далекобойно оржие.

Ив. Бариклечкова



ПРАЗНИКЪТЪ НА МОРСКОТО УЧИЛИЩЕ.

На 21. ноември Архангеловъ Море, която даде значителни по специалните служби на флота. В 1900 г. подофицерската школа се раздѣля на две: Морско училище и Минна школа.

денъ бѣше патронниятъ празникъ сборова. Тукъ му е мѣстото да припомнимъ морското училище. Морското училище празнува своя денъ въ гр. Созополъ, вънъ отъ обикновената обстановка на другите години, когато се намираше въ родната срѣда на флота. Това не му попрѣчи да отбѣлжеи блестящо дена и да го превърне въ всенародно праздненство на Созополци, стари изпитани моряци-рибари, които сж петимни да видятъ въ срѣдата си люлката на просвѣтеното българско морячество.

Праздненството се почна още отъ вечерята на 20. ноември. На островъ Кирилъ, където е зданието на днешното Морско училище, въ присъствие почти на цѣлия градъ се произведе морска заря.

Тържествено въ есенната вечеръ, при ромола на вълните, питомците на Морското училище отдадоха почитта си на славно загиналите български моряци въ борбата за българското обединение и прославиха живите герои на родния флотъ, следъ което извършиха факелно шествие изъ града, съпроводени отъ цѣлото созополско гражданство.

На 21. ноември сутринтъта имаше молебна, на островъ Кирилъ. Въ тържеството взеха участие уч. корабъ „Камчия“ и специално изпратения за случая корабъ „Смѣли“.

Следъ молебна началникътъ на частта държа прочувствено слово и произведе парадъ.

Особено отрадновпечатление направи присъствието на молебна, явилите се въ строй рибари, изпуснали него денъ работата си за да отдадатъ почитта си къмъ морското праздненство.

Вечерта въ салона на Морското училище имаше вечеринка, на която присъстваха много созополски граждани.

Презъ време на вечеринката се откри подписка за фонда „Бѣло

Учениците на практика въ ковачницата.

нимъ нѣкой исторически данни за морското училище, които го правятъ едно отъ рѣдките въ Бълга-

раждащата се у насъ индустрия и техника и се твърде печатъ съ своята дисциплинираност, похватност и знание.

Въ 1916 г. Машинното училище се превръща въ училище за подготовка на технически и корабни офицери, като се правятъ извънни измѣнения въ реда на минаването на учебния курсъ.

Въ 1921 год. по силата на морските клаузи на Ньой, училището премина въ министерството на търговията и се преименува Морско Техническо училище.

Въ 1923 г. премина въ Министерството на желѣзниците подъ името Морско Машинно училище.

Въ 1929 г. училището се преименува въ Морско училище съ два отдѣла: технически и мореходенъ.

Първоначално училището е било въ Русе въ 1900 г. се премѣства въ Варна и тази година се установи въ Созополъ въ зданието на бившето рибарско училище.

Повече отъ 50 години това училище разнася техническа просвѣта въ страната и е дало много достойни моряци, механици, ин-

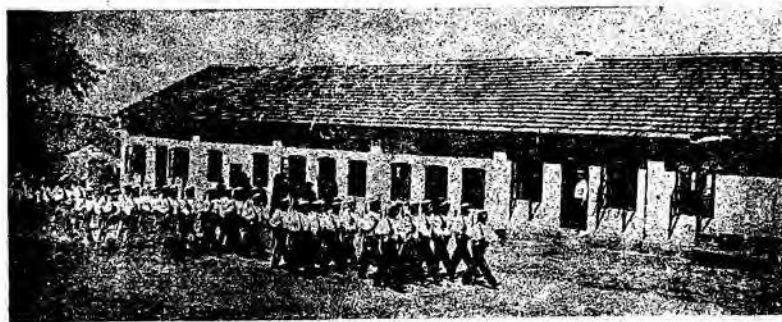
дустриалци, ръководенъ технически персоналъ изъ цѣлата страна. Много отъ неговите питомци станали инженери и даватъ тласкъ на машинната техника въ страната.



Учениците на храна.

рия училище, като продуктъ на едно творческо дѣло на редъ поколения.

Началото на училището се туря



Учениците въ строя.

въ 1881 г. за подготовка на нишъ технически персоналъ за нуждите на Дунавската флотилия подъ името Морско училище.

Въ 1892 г. се преименува съ подофицерска школа съ нѣколко отдѣла



МОРСКИ ВЕСТИ

СИНГАПУРЪ — МОРСКА БАЗА.

Борбата, която Англия води отдавна за морско превъзходство въ далечния изток, я накара да търси нови упорни пунктове въ източните морета, които да ѝ осигурят превъзходството и защитата на колониите ѝ. За тази цел, преди 12 години английското правителство взе решение да направи Сингапуръ военно морска база и то въ такъв мащабъ, че да бже удобна за мощни линейни ескадри.

Първоначално, стойността на базата била изчислена на 11,000,000 ф. ст., но въ 1923 год. утвърдена на 7,750,000 ф. ст. понеже ѝ било дадено назначение да обезпечи снабдяването и подслоняването не на ескадри линейни кораби, а само на една дивизия кръстосвачи съ съответното число други леки сили. Този проект, стойността на който се увеличилъ приблизително съ 1,000,000 ф. стерлинги, вече се привършва. Работи се трескаво, тъй като въ 1936 г. трѣбва да бже напълно завършена, т. е. 2 г. по-рано отъ опредѣления срокъ.

Сингапуръ се намира на единъ отъ кръстопжищата на морските свѣтовни съобщения. Неговото

положение не е по-малко изгодно отъ Суецъ и Гибралтаръ; даже споредъ английска гледна точка, Сингапуръ представлява особена ценностъ въ свързка съ това, че той е разположенъ почти на еднакво-разстояние отъ Хонгъ—Конгъ и Портъ Дарвинъ (Австралия) и при това на по-малко отъ 2,000 мили отъ тѣзи пунктове. Съ право може да се нарече врата на далечния изтокъ. Естественитъ му условия сж извънредно благоприятни; той има величественъ рейдъ, при това много добре защитенъ.

За докуване гукъ има плаващъ докъ 50,000 тона — най-големиятъ въ свѣта, който е билъ влаченъ на части до тамъ въ 1928 год. и то съ извънредно голѣми трудности. Въ настояще време се привършва постройката на сухъ докъ, стойността на който поглъща половината отъ тази за цѣлата база. Фарватерътъ и рейдътъ сж много добре почистени и изравнени. Има образцовъ арсеналъ, складове и подвигателенъ кранъ за 150 тона, мощна радиостанция, поддържаща постоянна връзка съ Лондонъ, резервуари за течено гориво съ вмѣстимостъ 1,250,000 тона.

За отбрана има батареи отъ голѣмо калибрани оржидия, разполо-

жени на нѣколко пункта на о-ва и на съседнитъ такива. Голѣма частъ отъ оржидията сж 343 м.м. калибръ а има и батареи съ 457 м.м. оржидия, като едно оржие тежи 150 тона, а снарядътъ 15000 кгр.

Тѣзи оржидия сж били приготвени въ края на свѣтовната война, за да бждатъ инсталирани на голѣми монитори, предназначени за бомбардиране на Брюге. Отбраната се допълва съ заградни мини.

Въ Сингапуръ вече се базиратъ въздушни сили въ съставъ: два авиотряда торпедоносци и бомбоносци, а така сжщо и единъ авиотрядъ разузнавателни водохвърчилъ. Въ скоро време, въздушнитъ сили ще бждатъ удвоени. Привършва се и направата на станцията за подводници, която ще бже използвана за една отъ подводнитъ флотилии въ китайскитъ води.

Миналата година къмъ базата билъ причисленъ и монитора „Терроръ“ (водоизмѣстване 7,200 т. 2 оржидия 381 м.м. 5—102 м.м. и 6—мало-калибрани противохвърчилни).

Макаръ още непривършена Сингапурската база, значителна частъ отъ английскитъ далечно—источни ескадри я използватъ, за снабдяване и текущи ремонти. Т. Дервишевъ.

КЛАТЕНЕТО НА КОРАБА И МОРСКАТА БОЛЕСТЪ.

Тази сутринъ преди да стана отъ леглото си, до като се пипахъ отсамъ отатъкъ, правейки проверка на тѣлото си, и като констатирахъ съ голѣмо удоволствие, че бѣше „олъ райдъ“ спомнихъ си съ не по-малко удоволствие, че презъ нощта не съмъ падалъ по-вече отъ два пжти отъ леглото.

Ще намѣрите моето удоволствие естествено, ако ви кажа, че миналата вечеръ паднахъ шестъ пжти, а по-миналата нито веднажъ, само защото ми дойде на умъ да се завържа съ колана за една отъ гредитѣ минаваща презъ кабината ми, нѣщо, което предава по-голъма гаранция за устойчивостъ. Щастливъ съмъ, че и въ най-мжчителнитъ моменти, Господъ знае дали съмъ ги ималъ, не губя веселото си настроение. Жалко, че доброто настроение не значи „добъръ апетитъ“.

Но, ако не за друго, бурята която ни преследва отъ петъ деня, ми послужи да установя върху неподвижни бази — относително неподвижни разбира се — разнитъ из-

ненади, които произлизатъ отъ ония кръшни движения, известни на морския свѣтъ, като надлъжно и напрѣчно клатене на кораба.

Надлъжно клатене: — Вие седите или лежите на леглото си по-вече или по-малко спокойно, когато започва една серия отъ необикновени явления. Една мистериозна сила ви захвърля въ единъ жгълъ на леглото, отъ кждето не можете да излѣзете. Нѣмате време да анализирате вашето странно положение, когато сжщата сила отново се появява и въ следующия моментъ ще се видите изхвърленъ върху закачалката и ще ви се породи желание да се закачите на нея, безъ да сте дреха. Въ сжщото време куфаритъ и сандѣчетата излизатъ отъ опредѣленото имъ мѣсто и се разхождатъ по пода; срещатъ се, допиратъ се, като че ли се поздравяватъ, връщатъ се назадъ, пакъ се срещатъ и т. н. По нѣкога се втурватъ въ галопъ или пъкъ удряйки се, се изтърсватъ, като мокри кучета. Обущата вървятъ сами и се въртятъ насамъ-натакъ, като че ли търсятъ краката. Гардеробътъ се отваря и затваря, оставяйки да

излизатъ дрехитъ и запасътъ отъ цигари се търкаля на вѣкжде по пода.

Този фантастиченъ балъ се придружава отъ единъ дяволски шумъ, като че ли вълнитъ, които биятъ странитъ на кораба сж отъ живакъ. Вѣтрътъ реве отъ всички прозорци, между покривкитъ и вжжата и предава своята дѣлъ въ общия хаосъ.

На палубата не се стои въпрѣки, че сте се заловили за първото желѣзо или вжже паднало ви подъ ръка съ една удивителна настойчивостъ. Вълнитъ, излизашъ на палубата, ви каратъ да побързате да се върните по коремъ, по гърбъ, по колѣне, но не и на крака, до нѣкое скривалище.

Опитвате да си заемате мѣстото на масата за храна, нищо полезно не достигате. Подътъ, наведенъ, ви кара да слизате, безъ да искате, но когато сте вече съвсемъ близко всичко се измѣня: две крачки за изкачване правятъ всѣкакъвъ опитъ безполезенъ да се хванете за стола; напразно протягате ръце, напразно пристѣпвате, столътъ е по-недостигаемъ отъ щастieto и вие се чувствувате отблъснати докато па-

СЪСТОЯНИЕТО НА ПОДВОДНИЯ ФЛОТЪ ВЪ С. А. С. ШАТИ.

Още въ първите години на Световната война, на американците принадлежи създаването на бързоходни, или както сега ги наричат ескадрени подводници.

Въ последно време тѣ, поради новопоставените задачи на подводниците, бѣха принудени да измѣнятъ постройката на своите подводници, като извадиха отъ строя значително число отъ строените отъ военния и следвоенния периодъ типове. Сега тѣ иматъ около 80 единици, когато преди нѣколко години държаха първо мѣсто въ свѣта.

Американските подводници се подѣлятъ съобразно назначението си на 3 групи:

а) Първата група — 27 на брой съ водоизмѣщение не повече отъ 600 тона съ за близки и главно отбранителни действия. Тѣ се считатъ остарѣли и много отъ извадените отъ строя сѣ отъ тази група.

б) Втората група е най-многочисленната — 44 подводници — серия S съ водоизмѣстване отъ 800 до 1100 тона.

14—16 на брой, 10—12 мили скоростъ, съ по 4—533 м/м. торпедни апарата и 12 запасни торпеда, за действие далечъ отъ своите бази, съ солидно въоръжение, макаръ и недостатъч-

*) Цифрите подъ чертата сѣ при по-топено състояние на подводниците.

дните на пода, както се случи съ мене миналата вечеръ, като паднахъ върху краката на единъ старъ полковникъ, който ме полита съ възмущение да не съмъ лудъ.

На масата, единъ ударъ отъ морето кара чиниите да избѣгатъ бѣтъ подъ носа ви. На края на масата има направено за спиране чиниите. Тѣ се спиратъ но не се спира туй, което е вътре, ами продължава да се търкаля и разлива по колѣнетѣ на отсреща седящия, докато той най-после го отстрани. Започвате да си наливате вино, но до като се сѣтите, че въ чашата ви не отива нищо, то се разлѣло по ржцетѣ и по колосаните ви ржавели.

При напрѣчното клатене: — Телото на тѣлото ви, на което сте навикнали, се мѣни постоянно. Когато кораба се издига ставате тежъкъ, краката се подгвѣватъ подъ тежестта на тѣлото, като че ли сѣ ви облѣкли въ една сръдновѣковна ризница. Но ето, че корабътъ се сносилава и вие по-лекъ отъ перушина скачате, като онѣзи хвърчащи риби, които сте виждали да подскочатъ, отъ вълна на вълна.

Тѣзи работи сѣ стари и известни,

но по количество, но напълно съ- временно по качество.

в) Третата група — най-малочислена — 9 подводника, но пъкъ голѣми и напълно съвременни — отъ 1925 год. насетне — серия V.

Първите 3 отъ този типъ подводни кръстосвачи — съ 1910/2506 тона водоизмѣстване, съ 6—533 м/м торпедни апарата и 16 запасни торпеда, съ 12000 мили районъ на действие и 50—60 деконощия стоене извънъ базите си, съ дълбочина на потъването 100 м., съ 152 мм. дълго орджие сѣ напълно годни за действие съвмѣстно съ ескадрите, поради голѣмата си надводна до 20 мили и подводна — 10 мили скоростъ.

Отдѣлно отъ този типъ следва V4 — Аргонотъ, най-голѣмиятъ въ свѣта подводенъ миненъ загради- тель, съ 2660 т. водоизмѣстване, съ 15 мили скоростъ, 20,000 мили районъ на действие, което отъ- варя на 70—75 деконощия стоения извънъ базата си, 6—533 мм. торпедни апарати, 14 запасни торпеда, съ 60 мини за заграждане, 2 — 152 мм. орджия и 100 метра дълбо- чина на потъване. Може съ едно излизане да обходи всички свѣтов- ни води, да атакува съ торпедо въ подводно и надводно състояние и да постави съвършено скрито минни заграждения.

Следващите V5 и V6 — подводни

кръстосвачи сѣ почти като V4, но безъ 60-тѣхъ мини за заграждане, но затова пъкъ по бързоходни. — 15 мили скоростъ.

Останалите 3 — V7, V8 V9 сѣ ма- каръ и почти 2 пъти по-малки — 1300 тона, но сѣ съ същото въ- ръжение най-новъ типъ, изискватъ по малко време и сръдства за по-стройка. Тѣ сѣ най-чистъ типъ еска- дренни подводници съ 18 мили ско- ростъ и до 45 деконощия продъл- жително стоене извънъ базите си.

Къмъ тази последна група трѣбва да се причислятъ и ново- строящите се 3 подводника съ още по-голѣма скоростъ 19—20 мили.

Д. Павловъ.

СВЕДЕНИЯ ЗА ВОЕННИТЕ ФЛОТИ.

Франция. Французиятъ 7720 то- ненъ кръстосвачъ „La Galissonnière“ е спуснатъ на вода въ държавната корабостроителница въ Brest на 18.11.1933 г. Корабътъ външно, какъ- то по отношение въоръжението си, е приличенъ много на намира- щите се въ строежъ малки минни кръстосвачи „Emile Bertin“. Забеле- жителното въ него е широката му кормова частъ, която може да при- бира на палубата си водохвърчила.

Флотиловодачътъ „Vauquelin“ на 16. ноемврий е заседналъ, обаче съ помощта на влекачи е билъ изтег- лень. Пробойна не е получила, но

откакто първиятъ мореплавателъ, който споредъ Омира, ималъ сърдце- то си бронирано и преди още да бѣде брониранъ коремътъ му, се втурна въ моретата. Но азъ ги из- ложихъ, защото ме доведоха до едно голѣмо откритие: азъ открихъ ка- кво е морската болестъ, да господа, и държа много на това откритие.

Морската болестъ като истинска болестъ не съществува. Когато чо- вѣкъ спи, страданията изчезватъ. Следователно, тѣлото, подложено на движенията на кораба, не страда. За да страдашъ, трѣбва да гледашъ. Ако нѣкой може да ми каже, че слѣпниятъ страля отъ морска бо- лестъ, успѣхътъ на моето откритие ще се провали. Да продължимъ: морската болестъ е болестъ по една грѣшка на сѣтивата. Ще се обясня: Знаете ли какъ циганите учатъ мечките да играятъ? Не! — Тѣ по- ставятъ мечките въ една клетка съ металическа основа, нагорещаватъ я и свирятъ съ гадулката. Мечката започва да повдига крака- та си единъ следъ други, колкото се може по-бързо и това е играта. После въ паметта на бедното жи- вотно остава една връзка между сви-

рната и нагорещената плоча. Когато чуе гадулката, тя мисли, че се мига, е нагорещена и запрчва да танцува.

Отъ мечката минавамъ на човѣ- ка. Въртенето на главата е свире- нето на гадулката, а болестта въ стомаха е нагорещената плоча. Ко- гато ни боли много стомахътъ, въ състоянието си на слабостъ, вижда- ме стаята, че се върти. Въртящата се стая и болестта въ стомаха ста- ватъ нераздѣлно свързани въ на- шата паметъ. Тѣй напримѣръ, ко- гато отъ движенията на кораба ние виждаме и чувстваме да се движатъ пода или стенигѣ, нашето глупаво тѣло си поставя за целъ да е болно и действително става болно.

При такова положение на нѣща- та, за такава морска болестъ има само едно лѣкарство: „да се вла- дѣемъ, да владѣемъ мечката“. Дей- ствително азъ се чувствамъ добре, отъ когато можахъ да се убѣдя, че съмъ добре; Патишъ си много за това, вървайте го! Кулеяски.

Обикни морето и то ще те въз- награди за тази любовъ.

външната му обшивка на протежение 40 метра получила огъвания.

Също така сж били спуснати на вода и два други флотиловодачи, а именно „Le Terrible“ на 30. ноемврий въ Chantiers Naval Francis въ Blainville и „L'Indomptable“, на 7. декемврий въ Forges et chantiers de la Méditerranée въ La Seyne.

Спускането на „Triomphant“ се очакваше също въ декемврий; тоя корабъ е въ постройка въ Dunkirkchen въ корабостроителницата Chantiers de France. Дветъ последни еденици отъ класата „Le Malin“, а именно „L'Audacieux“ и „Le Fantasque“, които бидоха построени въ държавната корабостроителница „Lorient“ сж готови за спускане. Следъ завършване на тая серия отъ 6 кораба, Франция ще притежава 30 флотиловодачи отъ по надъ 2000 тона водоизмѣстване. Презъ време на развитието на тоя типъ, водоизмѣстването отъ около 2100 тона при класата „Tigre“ е нарастнало на 2610 тона при класата „Le Malin“. Единичкиятъ, отъ после удобренъ флотиловодачъ „Mogador“, за чиято постройка сж направени приготовленията въ държавната корабостроителница Lorient, ще претърпи както това се узнава, едно увеличение на водоизмѣстването къмъ 2700 тона и ще получи едно 6-то 13'8 см. оржие.

Следъ привършване на пробитъ си, подводникътъ „L'Espoir“ предприема едно продължително пжтуване. Той е първиятъ подводникъ отъ серията на 6-тѣхъ подводника 1 класа, поржчка отъ 1929 год.

Също и „Auax“, единъ подводникъ отъ сжщия типъ, който обаче биде поржчанъ презъ 1926 год., се намира за сега въ периода на продължителнитъ проби. И двата кораба сж влѣзли въ строя въ месецъ августъ 1933 год.

Отъ новитъ подводни — преследвачи на 23. ноемврий третиятъ корабъ „Ch—3“ е слѣзълъ на вода, „Ch—2“ ще предприеме навѣрно пробитъ си презъ февруарий, а „Ch—4“ въ януарий ще бжде спуснатъ.

Япония. По сжщиятъ начинъ, както Англия запази за вѣчни времена своя „Victory“ и Съединенитъ щати тѣхния „Constitution“, така сжщо и Япония иска да направи национална светиня своя най-известенъ воененъ корабъ „Mikasa“, който служеше за флагмански корабъ на Адмиралъ Того въ боя при Цушима. — Този боеенъ корабъ ще бжде преведенъ въ сжщото състояние, както тогава, и ще бжде изпратенъ въ държавната корабостроителница Йокосука. За набавянето на необходимитъ срѣдства е пустната народна подписка.

Както съобщава Revista Maritima отъ декемврий 1933 г. въ Yokosuka

се намира въ постройка матката за подводници „Taighei“, чийто спускане на вода е трѣбвало да стане презъ януарий т. г.

Полша. Споредъ Revista General de Marina отъ ноемврий 1933 г. бюджетътъ на полския воененъ флотъ за 1933/934 год. е билъ по-голямъ отколкото сжщиятъ миналата година; за нови строежи сж гласувани почти двойни кредити.

Португалия. Въ Лисабонъ е дадена поржчка за постройката на единъ шести разрушителъ отъ класата „Vouga“, който ще се именува „Lesculo“. Отъ тази класа разрушителътъ „Vouga“ е предаденъ презъ месецъ юний, „Lima“ — въ октомврий, а „Tejo“, „Duero“ и „Dão“ се доизкарватъ въ Лисабонъ. — Машинната мощностъ достига 33,000 конски сили.

Швеция. Министерството на отбраната се мжи въ следуюция бюджетъ да бжде гласувана една сума отъ 950,000 англ. лири, съ които да построи 1 кръстосвачъ, 2 подводника и 4 торпедни катери.

Испания. Поржчени сж въ Картагенъ испански подводници: водоизмѣстване въ надводно състояние 1050 тона, въ подводно състояние 1370 тона, надводна скоростъ 20'5 мили, подводна 9'5 мили; въоръжение: 1 оржие 10'5 см., 2 картечници и 6 торпедни трѣби съ диаметръ 53'3 см. — Отъ тоя типъ подводници трѣбва да бждатъ построени 6 броя.

Америка. Спуснатиятъ на вода на 6. септемврий м. г. въ Филадельфия американски 10,000 тоненъ кръстосвачъ „Minneapolis“ има следнитъ данни: дължина 176'17 метра, ширина 18'85 м. въоръжение 9 броя 20'3 см. въ кули и 8 броя 12'7 см. оржидия. Конструктивна скоростъ 32'5 мили.

На 15. ноемврий въ Camden е билъ спуснатъ кръстосвача „Trscalocsa“ Въоръжението му, освенъ това на „Minneapolis“ се състои още отъ 2 броя 7'6 см. оржидия. Въ сравнение съ по-раншитъ типове икономията въ тегло, вследствие все по-обширното използване на заваряването, се е отразило благоприятно главно за увеличение бронята.

На 29. октомврий м. г. е спуснатъ на вода подводникътъ „Cachalot“ принадлежащъ къмъ програмата 1931 год. Сжщиятъ има 1130 тона водоизмѣстване. Отъ тазгодишния бюджетъ се намира въ постройка върху хелинга еднотипниятъ подводникъ „Cmttlefish“.

Пампуловъ.

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

ХРОНИКА

На 20 ноемврий въ Аквариума по инициативата на „Научната Дружба“ Професоръ Долински отъ търговската академия въ Варна държа беседа за значението на мореплаването. Беседата бѣше добре издържана и даде ценни сведения отъ областта на търговското плаване. Беседата бѣше отлично посетена.

На 21 ноемврий се отпразнува въ Варна тържествено празника на полицията въ Чер. Св. Ар. Михаилъ въ присъствие на официалнитъ лица се отслужи молебенъ, а следъ това се произведе парадъ на полицейскитъ части.

На 25 ноемврий Негово Величество Царя е присъствалъ на бойния празникъ на Черноморци, въ Бургасъ следъ което е заминалъ за Евксиноградъ съ торпедоносецъ „Смѣли“.

Отъ 25. октомврий до 10 т. м. въ Варненското пристанище сж акустирили следнитъ параходи: „Индерландъ“, холандски — натоварилъ 200 тона сушени сливи; „Дунависъ“, гръцки — разтоварилъ 313 тона коксъ; „Калдея“, итал. разтоварилъ 41 тона разни стоки; „Киринале“, итал. разтоварилъ 44 тона разни стоки; „Дериндже“, германски разтоварилъ 374 тона разни стоки; „Драмось“, англ. натоварилъ 400 глави едъръ добитъкъ и 600 глави дребенъ добитъкъ; „Гашайнъ“, натоварилъ 137 тона бобъ; „Принчепеса Мария“, ром. натоварилъ само пжтници; „Опорто“, англ. разтоварилъ 15 тона разни стоки; „Дери“, ром. натоварилъ 300 тона картсфи; „Челио“, итал. разтоварилъ 75 тона разни стоки; „Абация“, ром. разтоварилъ 97 тона; „Жесморъ“, англ. разтоварилъ 4204 тона; „Юнонъ“, гръцки натоварилъ 79 глави едъръ добитъкъ и 700 глави дребенъ; „Бургасъ“, бълг. разтоварилъ 27 тона разни стоки и натоварилъ едъръ и дребенъ добитъкъ; „Принчепеса Мария“, — само пжтници; „Киринале“, итал. натоварилъ 376 тона бобъ и просо; „Диана“, герм. натоварилъ 89 тона бобъ и др.; „Хермесъ“, холандски, разтоварилъ 178 тона разни стоки; „Сабузия“, итал. натоварилъ 400 глави едъръ добитъкъ и 700 глави дребенъ добитъкъ; „Буксиона“ итал. разтоварилъ 4 тона; „Авентино“ итал. разтоварилъ 43 тона разни стоки; „Челио“ итал. натоварилъ 270 тона бобъ.

ПОЩА

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