

МОРЕПЛАВАНЕТО — ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЪ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.



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

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

ДВУСЕДМИЧНИКЪ ЗА МОРСКА ПРОКЪСТА И ОБНОВА

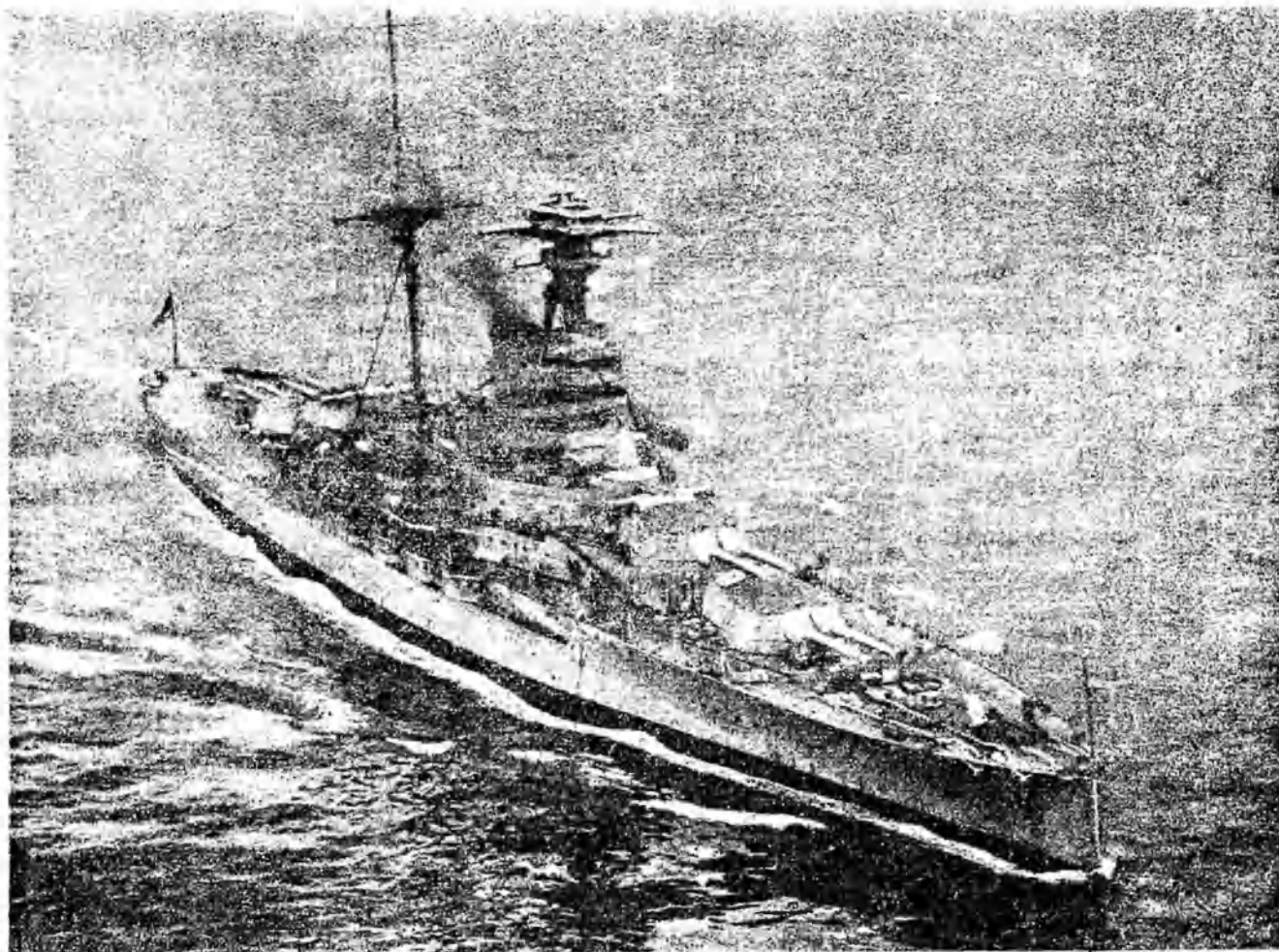
ДЪКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Година V.

Варна, 15 мартъ 1939 год.

Брой 109.

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



Англискиятъ линиенъ корабъ „Resolution“ (Резолюшънъ) отъ птичи полети:—водоизмѣстване 33,500 тона; скоростъ 22 мили; въоръжение:—8—38*1 см. D/42, 12—15*2 см. D 50 и 4—10*2 см. D 45 противвъздушни оръдия; 2—533 мм. торпелни трѣбн. Сиуснатъ из вода на 14.1.1916 год.

КОЛОНА ЗА ЧЕТЦИТЪ

На Хр. П. — София. Могатъ ли търговските кораби да ставатъ военни.

Макаръ търговските кораби да не притежаватъ напълно главните качества на военните кораби, каквито сж: скоростъ, защита, непотопяемостъ и др. презъ Свѣтовната война обаче нѣкои бѣха използвани и като военни кораби, за чисто военни цели. Такива на първо мѣсто бѣха германските търговски кораби „Мьове“ и „Волфъ“ които извършиха легендарни подвизи изъ моретата.

Всѣки търговски корабъ може да бжде използванъ като превозенъ корабъ за войски и войскови тяжести, а следъ известни приспособления и като миненъ заградителъ или спомагателенъ кръстосвачъ. Дори и най-старигъ кораби могатъ да бждатъ използвани въ време на война като кораби — примки за унищожаване подводници или брандери (кораби за задръстване входовегъ на теснинитѣ, входовегъ на пристанищата, устията на рѣкитѣ и др.).

Особенно пригодни за военни цели сж малките кораби, които могатъ да бждатъ използвани като миночистачи, стражни кораби и т. н.

Изобщо може да се подчертае, че главното условие да стане единъ корабъ воененъ е наличността на подготвена и опитна обслуга.

Презъ Свѣтовната война военизиранитѣ английски рибарски кораби, непрестанно се намирали на предна линия въ открито море и, подъ предлогъ че риболовствуватъ въ Северно море, изпълнявали отлично задачата си на предни наблюдателни постове, като осведомявали английското морско командване за движението на германските военни кораби и ескадри.

При съвременното развитие на минното оръжие като активно сръдство за борба на море, при една бждеща морска война, всички държави ще бждатъ принудени да прибѣгватъ до помощта на частнитѣ търговски кораби, както напимѣръ презъ 1914 г. Англия организираше една внушителна миночистачна флотилия около 300 кораба.

Като се има предъ видъ опита отъ войната всички държави насърчаватъ строежа на търговски и рибарски кораби, които съ малко приспособления и устройства широко могатъ да бждатъ използвани за спомагателни задачи при воденето бждещата морска война.

КАЛЕНДАРЪ НА „МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“

— Презъ Балканската война, Дунавската частъ отъ нашия малкъ флотъ формира специални отряди, които взеха живо участие въ действията около Одринъ.

На мнозина специалисти отъ тия моряци, бѣ възложено да обучаватъ една учебна команда около 200 души за действие съ бомбитѣ и подготовката имъ като минно подривни команди.

На 13 мартъ 1913 година, смѣлитѣ дунавци взеха участие въ атаката на крепостта Одринъ, като нѣкои отъ тѣхъ сложиха коститѣ си наравно съ своитѣ сухопѣтни бойни другари.

— За пръвъ пѣтъ нашитѣ моряци се запознаха съ новитѣ оръжия за действие на море — самолетитѣ и подводницитѣ презъ Свѣтовната война.

Още въ началото на войната германското командване изпрати въ Варна нѣколко свои подводници, съ назначение, да подкрепятъ малкия български надводенъ флотъ при отбраната на брѣга за водене неравната му борба съ грамадния и силенъ неприятелски руски флотъ.

Знайно е, че благодарение само на двата германски подводника, намиращи се презъ време бомбардировката на Варна въ Евксиноградското пристанище, рускиятъ флотъ бѣ принуденъ да прекрати стрелбата по града и се отдалечи задъ хоризонта.

Безъ това ценно съдействие на подводницитѣ, въ твърде кратко време градътъ Варна можеше да бжде превърнатъ въ пепелища.

Схващайки голѣмото значение на подводницитѣ за отбраната на своитѣ брѣгове, България се сдоби съ първия си подводникъ № 18. А за да може българскиятъ флотъ да има и добре обучени офицери, бѣха изпратени въ Германия на специализация по подводното дѣло мичманитѣ II р. Димитъръ Георгиевъ Светогорски и Михаилъ Ю. Миховъ.

Тѣзи млади офицери, които въ края на своето обучение действаха съ нѣмски подводници около западнитѣ брѣгове на Англия, загинаха въ водитѣ на Атлантическия океанъ: Мичманъ II р. Миховъ презъ месецъ мартъ 1918 год., а мичманъ Светогорски презъ априлъ сжщата година.

Двадесетъ и една години изминаха отъ смъртта на тѣзи млади български синове, които, получили солидни познания, не можаха да приложатъ сжитѣ при възраждането на малкия български флотъ.

ПОЩА

Редакцията благодари за следнитѣ получени дарения:

1. А. Кангарджиевъ, гр. София, 100 лв.
2. Стефанъ Савовъ, гара Оборище, 100 лв.
3. Ив. Ив. Цачевъ, г. Дѣвинъ 50 лв.
4. Г. Михайловъ, гр. София 50 лв.
5. Т. А. Трайковъ, Варна 50 лв.
6. Х., Казанлъкъ 50 лв.
7. Проданъ Продановъ, Костинбродъ 40 лв.
8. Т. А. Бошковъ, Варна 40 лв.
9. Димитъръ Хр. Николовъ, Казанлъкъ 40 лв.
10. Петъръ Ив. Карагьозовъ, Бургасъ 30 лв.
11. Б. Катрековъ, Ва на 30 лв.
12. А. Цаѣтковъ, Ботевградъ 20 лв.
13. Лазаръ Н. Лаловъ, Ботевградъ 20 лв.
14. Д. Игнатовъ, Кюстендилъ 20 лв.
15. Иванъ П. Яневъ, Ботевградъ 20 лв.
16. Симеонъ Цаковъ, Голѣмо Пещене 20 лв.
17. Д-ръ Пѣю Пѣевъ, Ботевградъ 20 лв.
18. М. Дюлгеровъ, Бургасъ 20 лв.
19. Иванъ Начевъ, гр. Ботевградъ 20 лв.
20. Илия П. Фампарски, Ботевградъ 20 лв.

(Следва).

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

Въ отговоръ на постъпилитѣ запитвания за цената на вестника и условията за получаването му известяваме на изявилитѣ желани да се абониратъ, че вестникътъ се изпраща даромъ, по възможностъ на всички, които желаятъ да го получаватъ, безъ вноса за абонаментъ. Редакцията приема само дарения, които се отбелязватъ въ колоната „Пошта“.

— Въ отговоръ на запитванията съобщаваме, волнитѣ пожертвования за вестника да се изпращатъ по пощата съ пощенски записъ или въ гербови и пощенски марки.

Всички писма, снимки и помощи да се изпращатъ на адресъ

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ—ВАРНА.

Съобщава се на сътрудницитѣ, че статиитѣ имъ сж получени на време въ редакцията, обаче чакатъ редъ за помѣстване.

ВСЕОБЩОТО ВЪОРЖЕНИЕ И НАРОДНАТА ЗАЩИТА.

Презъ последнитѣ месеци свѣтътъ е свидетелъ на твърде оживена външно-политическа дейность отъ страна на почти всички голѣми и малки държави. Множеството невралгични точки на международнитѣ отношения, изпъкващи по-нѣкога съ голѣма острота, ставатъ причина за избухване различни международни конфликти. Вследствие е несправедливо установения редъ отъ мирнитѣ договори и противоречивитѣ интереси на държавитѣ, днешното международно положение, особено въ Европа, се отличава съ голѣма натегнатост. Известни държави ревниво пазятъ своитѣ интереси, а други явно се стремятъ къмъ възвръщането на накърненитѣ имъ права.

При тѣзи създадената международна обстановка, почти всички държави правятъ голѣми усилия за сигурното постигане на тѣхнитѣ политически цели и задачи, като отъ една страна търсятъ политическото сътрудничество на общитѣ интереси, а отъ друга засилватъ своитѣ въоръжения.

Въ зависимостъ отъ финансовитѣ възмож-

ности на държавитѣ, въоръженията на нѣкои отъ тѣхъ достигатъ и до не бивали до сега размѣри и иматъ характеръ на истинско надпреварване за попълване и задоволяване тѣхнитѣ важни и неотложни нужди.

Въ реда на срѣдствата, които се отдѣлятъ за въоръженията, първо мѣсто заематъ разходите, които се правятъ за увеличаване бойната и политическа стойность на военнитѣ флоти на държавитѣ, което извънредно ярко се очертава въ тѣхнитѣ корабостроителни програми, включващи най-различни типове военни кораби, чийто размѣри превишаватъ установенитѣ норми на подписанитѣ до сега морски договори.

При тѣзи условия на международния животъ, привсеобщия стремежъ за въоръжения, вземайки поука отъ последнитѣ международни събития, намъ се налага изводътъ, че наистина е време и ний да заработимъ съ всички сили за всестранната подготовка на нашата народна защита.

Стихийниятъ ходъ на събитията и изискванията на времето ни налагатъ важната необ-

ходимость за създаването на мощна армия и боеспособенъ флотъ, такива каквито отечественитѣ интереси ни диктуватъ.

За постигането на тази върховна задача на днешното време, разчитайки на собственитѣ си сили и възможности, ний трѣбва да се въоръжимъ преди всичко и съ здравия народенъ духъ, който е билъ за насъ и ще бжде всѣкога най-силното ни оръжие.

Сплотени съ преданността ни около Негово Величество Царя и единни съ любовта ни къмъ Родината, нека положимъ всички усилия и да се стремимъ къмъ едно цѣлостно развитие на срѣдствата за народната защита, използвайки всички творчески възможности за това.

Съ пълна вѣра въ тѣзи възможности произтичащи отъ живитѣ народни сили, нека създадемъ необходимитѣ условия за развитието на военния ни флотъ — вѣренъ бранителъ на тѣсно свързанитѣ съ морето народни интереси и най-сигуренъ защитникъ на Отечественнитѣ водни предѣли.

МОРСКА МИСОБЛА

СЪВРЕМЕННО СЪСТОЯНИЕ И УПОТРЕБА НА ТОРПЕДНИТЕ ЛОДКИ.

Неспирното развитие на морските строежи напоследък извади на сцената торпедната лодка, която след като прояви своите добри бойни качества през 1914—1918 г., бѣ почти забравена и изоставена след войната.

Призрацитѣ на бѣдацата война, обаче, които все по-често и по-често се мѣркагь на хоризонта, накараха флотитѣ да си припомнятъ за тѣзи малки корабчета и затова ние виждаме, въ последно време, значителенъ брой отъ торпедни лодки въ флотитѣ на голѣми и малки морски държави.

Презъ 1937—1938 год. за нуждитѣ на английския флотъ бѣха построени 6 торпедни лодки съ 16 тона водоизмѣстване, съ по три мотора по 500 конски сили и развиващи скоростъ около 40 мили. Тѣзи лодки наподобяватъ изцѣло италианскитѣ такива серия 420. Друга серия торпедни лодки напоследък сжщо влезе въ строя съ водоизмѣстване около 26 тона, три мотора по 1,000 конски сили развиващи около 50 мили. Тѣ сж въоръжени и съ по две торпеда 533 м.м.

Въ Франция постройката на торпедни лодки се ограничава въ нѣколко типа, които съ нищо не се отличаватъ отъ италианскитѣ, съ водоизмѣстване 19 тона, скоростъ 50 мили и 2 торпеда 400 м.м.

Въ Германия новопостроенитѣ торпедни лодки иматъ водоизмѣстване 50 тона, въоръжени съ по 2 торпеда 500 м.м. и скоростъ до 40 мили, като напоследък се въвежда една нова серия съ скоростъ 26 мили и водоизмѣстване около 90 тона, нагодени като преследвачи на подводници.

Отъ направения прегледъ се вижда, че английскитѣ и френски торпедни лодки се различаватъ твърде малко по между си. Германскитѣ торпедни лодки, обаче клонятъ къмъ единъ по-голѣмъ тонажъ. Обяснението за това увеличение въ тонажа на германскитѣ торпедни лодки трѣбва да се търси въ обстоятелството, че английскитѣ и френски торпедни лодки ще трѣбва да действатъ предимно въ Сръдиземно море, което е много по спокойно отъ Северното море за което пѣкъ сж пригодени германскитѣ такива.

Напоследъкъ две важни данни за торпеднитѣ лодки доказаха напълно ясно за какво сж годни тия лодки и затвърдиха сжщитѣ въ реда на сръдствата на морското оръжие, именно: първата английска флотилия торпедни лодки, трѣгвайки отъ Англия съ свои сръдства се добра до водитѣ на Сръдиземно море, плавайки и при доста развълнувано море, което обори мнението на мнозина, които мислѣха, че торпедната лодка може да плава само при тихо море. Малко по късно една италианска торпедна лодка счупи свѣтовния рекордъ за разстояние, като за 12 часа измина 1,000 клм. безъ допълнително запасяване, движейки се съ сръдна скоростъ 83 клм. въ часъ и съ това доказа че района на действие на тѣзи малки лодки се доближава вече до тоя на торпедносцитѣ.

При това състояние на съвременнитѣ торпедни лодки, може да се счита, че на тѣхъ могатъ да възлагатъ много и разнообразни задачи въ морската война каквито, главно сж: Подвижна отбрана на брѣга

намиращъ се въ обѣга на противниковия флотъ, защото една група торпедни лодки, готови внезапно да излѣзатъ срещу врага би принесла неоценими заслуги за отбраната.

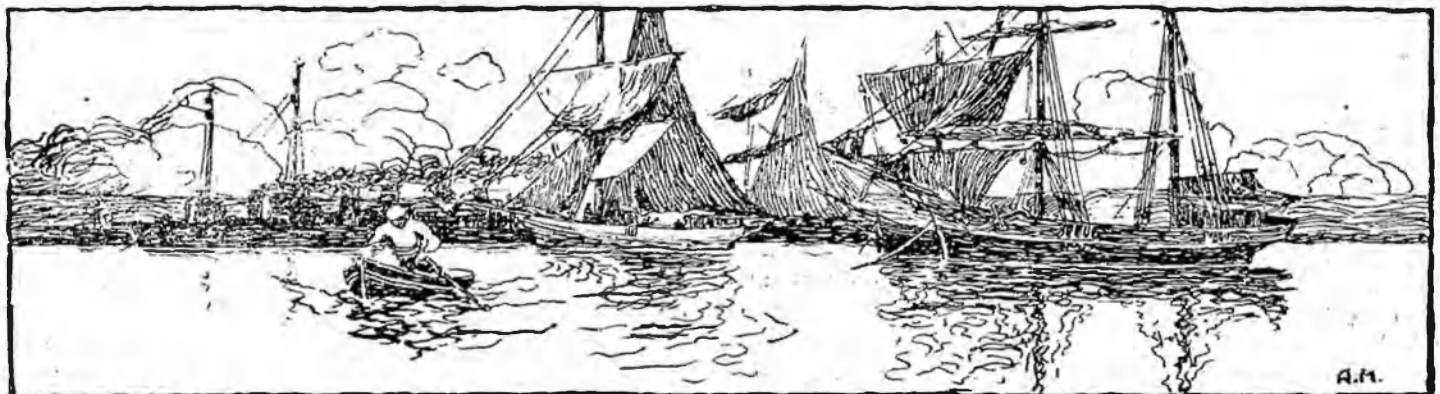
Района на действие, скоростта и морските качества на по-голѣмитѣ такива торпедни лодки (около 50 тона) доказаха че съ усъвършенстването на нафтовитѣ мотори, тѣ могатъ да действатъ и съвмѣстно съ главнитѣ сили на флота, като изпълняватъ задачи подобно на торпедносцитѣ.

Торпеднитѣ лодки сж напълно годни за действие противъ противниковото корабоплаване особено когато действуватъ съвмѣстно съ самолети.

Специални типове торпедни лодки, не много бързходни но поврътливи, съ подходящо въоръжение и добри подслушвателни апарати, биха могли успѣшно да откриватъ подводницитѣ и когато дори последнитѣ сж въ очаквателно положение, като могатъ да ги атакуватъ съ противополождни бомби. Освенъ това тѣзи торпедни лодки сж напълно годни и за нощни торпедни атаки, кждето ще получатъ широко приложение.

Специално пригодени и приспособени торпедни лодки могатъ да се употребятъ и за действия чрезъ промѣкване въ противниксвитѣ бази, които действия извършвани и решителностъ и изненада могатъ да иматъ решително значение за воденето на морската война.

Кукенски.



ВОЕННО-МОРСКА ИСТОРИЯ

ПРОМЪКВАНЕ НА ПОДВОДНИЦИ ПРЕЗЪ ДАРДАНЕЛИТЪ ВЪ СВЪТОВНАТА ВОЙНА.

(По А. Томашевичъ).

Дарданелскиятъ прогокъ е дълъгъ 35 мили, широкъ отъ 0.7 до 3 мили, дълбокъ до 70 метра. Дълбочината на протока по плавателния пътъ е около 57 метра. Въ по-големата си частъ дъното на протока е тинесто; само въ района на носъ Нагара е каменисто.

Стръмнитъ извивки на протока и съществуващитъ постоянни течения, достигащи до 3 мили, а при наличие на вѣтъръ до 5 мили въ часъ, затруднявагъ корабоплаването. Въ горната трета отъ дълбочината, течението има посока отъ Мраморно за Сръдиземно море; на около 25—30 метровата дълбочина течението изчезва, за да стане обратно на по-големитъ дълбочини.

Горниятъ воденъ слой е по малко солень отъ долния, като границата се движи между 10 и 25 метровата дълбочина.

Въ началото на Свѣтовната война отбраната на протока била устроена чрезъ орѣзва артилерия, брѣгово наблюдение и освѣтяване а по късно къмъ априль 1915 год. въ протока били поставени 10 минни линии отъ около 400 мини на едно протежение отъ 10 мили. Миннитъ загради били създадени само противъ надводното корабоплаване, охраняващи отъ брѣговата артилерия съ около 150 орѣдия отъ сръденъ и тежъкъ калибъръ.

Съ цель да се разстрои и унищожи водния превозъ на Дарданелската отбрана презъ Мраморно море, съглашенското командване презъ войната е нареждало промъкването на своитъ подводници презъ Дарданелитъ.

На 17 априль 1915 година английскитъ подводникъ „Е—15“ (730/825 т.) предприема промъкване презъ Дарданелския протокъ. Планътъ на промъкването въ общи черти се състоялъ въ следното: на разсъване подводникътъ трѣбвало да навлѣзе въ протока въ подводно състояние следвайки плавателния пътъ, а за да се отвлече вниманието на отбраната отъ водната повърхность за движението на подводника, самолетитъ трѣбвало да хвърлятъ бомби върху брѣговитъ батареи. За нещастие, обаче при носъ Кефезъ подводникътъ засѣдналъ, а силното течение го изхвърлило на плитко. Макарь и да не получилъ повреда, всички опити на подводника да се снесе отъ плитковината останали безуспѣшни. Засѣдналиятъ и изхвърленъ на плитко подводникъ бива откритъ отъ отбраната и обстрелянъ съ действителенъ артилерийски огънь. Единъ

снарядъ попадналъ въ кулата и убилъ командира, а останалата обслуга, следъ като унищожила повѣрителнитъ документи, изплавала на брѣга, кждето била пленена.

Съ цель да не се даде възможность на турцитъ да използватъ подводника, отъ английска страна билъ изпратенъ подводникъ „В—6“ (280/313 т.), който да унищожи засѣдналия подводникъ. Подводникътъ „В 6“ се приближилъ, изстрелялъ неуспѣшно едно торпедо, следъ което обстрелянъ силно, се връща обратно. Презъ нощта засѣдналиятъ подводникъ билъ търсенъ и отъ английски торпедоносци съ цель за унищожение, но безрезультатно. На сутринята е билъ изпратенъ вторъ подводникъ „В—11“, но поради гъста мъгла, той не успѣва да достигне и унищожи подводника. Едва на следващата нощъ подводникътъ билъ унищоженъ чрезъ торпедирание отъ торпедна лодка.

На 26 априль 1915 год., английскитъ подводникъ „Е—14“ предприелъ промъкване въ Мраморно море. Планътъ за промъкването билъ следния: съ настѣпването на нощта да се навлѣзе въ протока и въ надводно състояние, чрезъ обхождение на миннитъ заграждения, които сж били добре известни на командира, да се провере въ Мраморно море. При изпълнението, обаче поради силния шумъ отъ надводнитъ двигатели (моторитъ) и отдѣлящия се димъ отъ изработенитъ газове, подводникътъ скоро билъ откритъ и обстрелянъ отъ брѣговата артилерия. Това го принудило да се потопии да продължи промъкването въ подводно състояние. Въпрѣки че действието на компаса не било сигурно, подводникътъ успѣва да преудолѣе първата група заграждения около н. Кефезъ. При Чанакъ Кале, обаче подводникътъ билъ извървено много затрудненъ, гдето осъмва предъ минното заграждение. На сутринята надводнитъ сили на турцитъ и брѣговия артилерийски огънь заставили подводника да легне на дъното на протока и да чака по-благоприятни условия. Следъ известно време подводникътъ се повдигналъ на морегледна дълбочина (подъ перископъ), обаче веднага билъ обкръженъ отъ леки бойни кораби на отбраната, като единъ даже направилъ опитъ да го тарани (удвръ съ носъ) но само му счупва една морегледъ (перископъ). Въпрѣки тази крайно неблагоприятна за подводника обстановка, същиятъ успѣлъ да торпедира и по-

топи една турска канонерка. Следъ това подводникътъ отишелъ на дълбочина и въ продължение на 6 часа, съ подводно движение и безъ да използва морегледа си, успѣлъ да се добере до водитъ на Мраморно море.

Подводникътъ извършилъ преминаването на Дарданелския протокъ за 64 часа, отъ ксито 45 часа прекарва въ подводно състояние.

Този успѣхъ на подводникъ „Е—14“ и впоследствие голѣмитъ вреди, които нанесълъ на турското корабоплаване въ Мраморно море, предизвикали отъ турска страна засилване както на брѣговитъ наблюдателни постове, а сжщо и другитъ сръдства за борба противъ промъквачи се презъ Дарданелитъ съглашенски подводници.

На 30 априль 1915 година сжщо благополучно успѣва да се промъкне презъ Дарданелитъ въ Мраморно море и австралийскитъ подводникъ „АЕ—2“ (730/825 т.) който обаче скоро следъ преминаването загиналъ въ неговитъ води.

Въ сжщия денъ е направилъ опитъ за промъкване и францускитъ подводникъ „ЖЮЛЬ“, обаче се взривалъ на заградна мина и загиналъ съ цѣлата си обслуга.

На 17 май 1915 год. подводникътъ „Е—14“ билъ отзвѣненъ отъ Мраморно море. Обратния пътъ презъ Дарданелския протокъ, сжщиятъ подводникъ извършилъ нсшемъ и въ подводно състояние. Района около н. Нагара миналъ плавайки на голѣма дълбочина, а този при н. Чанакъ, движейки се подъ морегледъ следъ като пакъ заелъ голѣма дълбочина. При н. Кефезъ подводникътъ се проврълъ подъ минното заграждение и завръщайки се, доставилъ ценни сведения за обстановката въ Дарданелитъ, които впоследствие били използвани за промъкването на други подводници.

На 19.V.1915 год. презъ нощта подводникъ „Е—11“ предприелъ промъкване презъ Дарданелитъ, движейки се въ подводно състояние но на морегледна дълбочина и ползвайки се отъ даннитъ получени отъ „Е—14“. Макарь и на нѣколко пъти морегледа (перископа) да е бивалъ забелязанъ и обстреляванъ, подводникътъ успѣлъ благополучно да достигне до разсъване водитъ на Мраморно море, като преминава Дарданелитъ всичко за 7 часа.

Подъ влияние на успѣшнитъ действия на „Е—11“ въ Мраморно море, който като проникналъ дори въ Златния рогъ и потопилъ тамъ

турския параходъ „Стамбулъ“, отбраната на Дарданелитѣ решила да загради протока не само съ мини но и съ противоподводни мрежи, направени отъ здрави стоманени и телени вжжета и поставени напрѣки до възможно най-голъма дълбочина въ протока.

На 7 юни 1915 год. подводникътъ „Е—11“, връщайки се отъ Мряморно море и провирайки се подъ минното заграждане, неговия носъ закачилъ минното вжже на една заградна мина. Въ подводника се чували ударитѣ на мината. Изплавайки на морегледна дълбочина, командирътъ видѣлъ презъ морегледа, че една заградна мина плавала заедно съ самия подводникъ. Въ този моментъ отъ брѣга билъ откритъ по подводника артилерийски огънь. Подводникътъ се потопилъ на по-голъма дълбочина и се отеглилъ обратно въ Мраморно море. Тукъ, за да се освободи отъ закачената мина, подводникътъ наводнилъ отчасти носовитѣ си щерни, изпразнилъ кърмовитѣ и получавайки по този начинъ надлъженъ наклонъ съ пълненъ заденъ ходъ успѣлъ да се освободи отъ мината, която можела да му коства живота.

Подводникътъ наново се насочилъ въ протока като миналъ подъ миннитѣ заграждения на голъма дълбочина. Презъ време на движението подводникътъ попадналъ въ райони съ рѣзко измѣнение гжстотата на водата (по голъма гжстота поради нееднаква соленостъ на пластове въ горното и долно течение), на протока, вследствие на което неочаквано изплавалъ и, следъ като билъ уравновесенъ, скоро попадналъ въ вода съ по-малка гжстота, загубилъ способността си да плава на желаната дълбочина, което било трудно отстранено и, утежненъ твърде много, полетѣлъ съ голъма скоростъ на долу като съ голъмо усилие билъ задържанъ преди да се удари въ дъното на протока.

Презъ месецъ юни 1915 год. турцитѣ вече започнали поставянето въ Дарданелския протокъ противоподводни мрежи преграждащи една дълбочина 35—40 м. отъ повърхността. Мѣстото на поставянето на мрежата е било избрано въ най-тъсната частъ на протока, именно при н. Нагара. Съглашенския флотъ открилъ поставянето на мрежата и затова ежечдневно по 2—3 пжти били извършвани въздушни нападения съ по 3—4 самолети съ цель да разрушатъ мрежата и пречатъ на работата. Въпрѣки противовъздушната отбрана, тѣзи въздушни нападения силно затруднили поставянето ѝ.

На 26 юли 1915 г., работата по поставянето на мрежитѣ била привършена, като съ мрежата билъ преграденъ почти цѣлия протокъ северозападно отъ плитковинитѣ на н. Нагара, като на северния край

билъ оставенъ тѣсенъ проходъ за турскитѣ кораби. Общата дължина на мрежата—бонъ била 1550 метра, охранявана отъ моторни лодки, въоръжени съ бомбохвъргачки и обстрелвана отъ три брѣгови батареи отъ по 10 орждия всѣка.

На 19 юни 1915 г., преди завършването постановката на противоподводната мрежа, се заплита въ нея промъкващия се въ Мряморно море английски подводникъ „Е—12“. За да може да се освободи отъ нея подводникътъ се потопилъ на голъма дълбочина и започналъ да дава последователно пълни предни и задни ходове съ които подводникътъ се освободилъ отъ мрежата, но откъсвайки и влачейки задъ себе си едно парче мрежа. При това действие пострадалъ чувствително единъ отъ електромоторитѣ на подводника, което ограничило възможността му за нонататъшни подводни действия и той трѣбвало да се върне.

При обратното движение презъ Дарданелитѣ, движейки се само съ единъ електромоторъ подводникътъ изпиталъ голъмо затруднение при управлението му подъ водата поради силното течение. На 28 юни подводникътъ успѣва благополучно да достигне базата си.

На 30.VI. 1915 г. английскиятъ подводникъ „Е—7“, получавайки отъ „Е—12“ сведения за положението въ протока, миналъ подъ миннитѣ заграждения и противоподводнитѣ мрежи, преследванъ отъ страженъ торпедоносецъ. Дори отъ брѣга било пуснато торпедо, но безъ да попадне въ цельта, подводникъ „Е—7“ отишелъ въ Мраморно море.

Съ по голъми или по малки трудности и други промъквания на подводницитѣ били все успѣшни. На 26.VII. 1915 год. въ 5 ч. 30 м. обаче французския подводникъ „Мариотъ“ (530 630 т.) отивайки въ Мряморно море се заплелъ въ мрежата, а за да се освободи отъ нея нищо не помогнало. Подводникътъ загубилъ способността да се движи ни напредъ ни назадъ и неочаквано изплавалъ предъ чанакскитѣ батареи, които открили огънь. Получавайки нѣколко снарядни попадания и нѣмайки възможность да се гурка, командирътъ на подводника решилъ да го потопи, следъ което обслужата била пленена. Подобна била участъта и на „Е—7“ на 5.IX. 1915 г.

Тѣй като на подводницитѣ все се удавало да се промъкватъ и подъ мрежата, турцитѣ замѣнили първата съ такава захващаща до 70 м. дълбочина; често попадащитѣ въ нея подводници и, при освобождаването имъ, сжщитѣ ѝ причинявали голъми разкъсвания, което наложило поставянето на втора мрежа до 70 метра дълбочина, грижливо охранявана отъ надводни леки кораби и брѣгови батареи. Въпрѣки това, обаче подводницитѣ продължавали

да се промъкватъ презъ Дадранелитѣ, използвайки голѣмитѣ дълбочини въ срѣдата на протока и разкъсанитѣ отъ преднитѣ подводници мѣста.

На 25 октомври, при завръщането си отъ Мряморно море подводникъ „Е—12“, попадналъ въ новата съ 80 м. дълбочина противоподводна мрежа, което било забелязано отъ стражнитѣ кораби. Давайки промѣнливи пълни предни и задни ходове подводникътъ откъсналъ отъ мрежата едно голъмо парче отъ което сжщиятъ натежалъ и започналъ да потъва на голъма дълбочина. Командирътъ заповѣдалъ да се изпразнятъ потопителнитѣ щерни на подводника и съ пълненъ ходъ искалъ да намали дълбочината. Въпрѣки всичко подводника продължавалъ да потъва, тѣй като носовото хоризонтално кърмилото се закленило на 10° на потъване а електрическото му управление се повредило. Подводникътъ билъ вече на 75 м. дълбочина и продължавалъ да потъва. Дебелитѣ стъкла на командната кула, не издържайки водното налъгане, се счупили и започнали да пропускатъ вода. Наложило се да се затвори водонепроницаемата врата на първото отдѣление. Съ голѣми усилия, обаче отъ подводника успѣли да отклонятъ предното хоризонтално кърмилото и преминали на ржчно управление. Подводникътъ започналъ бързо да изплава, но изкочилъ на повърхността предъ самитѣ минни заграждения. Веднага билъ обстрелянъ отъ стражнитѣ моторни лодки. Единъ снарядъ попадналъ въ командната кула. Отъ сътресението при взрива се повредили нѣкои механизми и освѣтлението на подводника изгаснало. Жирокомпасътъ се повредилъ; магнитниятъ компасъ билъ разбитъ; дѣномѣра сжщо отказалъ да работи. Въ това положение, съ голъма трудность командирътъ успѣлъ да подведе подводника на 15 метра дълбочина, а за да избѣгне преследването, решилъ да се потопи на 60 метра дълбочина. Нѣмайки възможность да се ориентира, подводникътъ пакъ изплавалъ безъ движение. Нѣколко снаряда попаднали въ мостика и кулата. Подводникътъ съ трудность наново успѣва да се скрие подъ водата, кждето едвамъ можалъ да бжде уравновесенъ. Следъ половинъ часъ, обаче, подводникътъ наново билъ изхвърленъ на повърхността отъ течението и повторно атакуванъ. Чрезъ потопяване, командирътъ на подводника „Е—12“ успѣлъ да избѣгне атакитѣ. Къмъ н. Килидъ Бахаръ подводникътъ наново попадналъ на препятствие и вече съ почти изтощени акумолатори, съ нѣколко промѣнливи хода, най-после успѣлъ да се освободи отъ висящото на него парче противоподводна мрежа.

Следва)

Данаджиевъ.

ВОЕННО-МОРСКА ГЕОГРАФИЯ

ИНДИЙСКИЯТЪ ОКЕАНЪ ВЪ ВОЕННО-ГЕОГРАФСКО ОТНОШЕНИЕ

(По R. Gadow, конт. адм. о. з. Продължение отъ бр. 108).

Следъ 1860 г. индуситѣ, у които гражданското самочувствие се е много повдигнало, сж почти монополизирали дребната търговия и занаятите. Най после трети и четвърти въпроси; това сж комунистическия и нарастващата престъпностъ. Всички тия вътрешни проблеми на тѣзи страни налагатъ военната сигурностъ на този край. Едно нападение отъ вънъ е малко въроятнo. Присъствието на италианската колониална армия въ Абисиния предизвика създаването въ Южна Африка на една постоянна войска отъ 50,000 редовни бѣли и други опълченски цвѣтни части. Обърнато е особено внимание и на въздушнитѣ сили. До сега войсковитѣ подѣления бѣха около 1,200 д. пехота съ малко артилерия и по значителни милиционни и полицейски отряди.

Пжтъ отъ Капшадтѣ къмъ австралийскитѣ пристанища води по южния край на Индийския океанъ. Разстоянието отъ метрополията по него е по-големо отколкото презъ Суезкия каналъ, но въ случай на нужда може спокойно да се използва. Австралия лежи отчасти изолирана и е доста отдалечена, както отъ голѣмата морска база Сингапуръ, така и отъ Йокхама. Населението, индустрията и най-важитѣ източници на сурови материали сж съсредоточени въ ю. и. областъ и въ пристанищата Бризбънъ, Сидней, Мелбърнъ, Хобартъ и Аделаида. Севернитѣ провинции, поради липса на трансконтинентална ж. п. линия, изглеждатъ като откъснати отъ по-оживения югъ. Напрѣчнитѣ съобщения сж сжщо така затруднени поради честата смѣна на влаковете: ж. п. линии сж съ различна ширина — резултатъ на лоша ж. п. строителна политика. Сигурното снабдяване на Австралия съ земно масло и готови фабрики, както и износътъ на вълна, кожа, месо и пшеница за майката — отечество, сж тѣсно свързани съ морската отбрана. Ето защо Австралия заема подходящо мѣсто въ грижитѣ за защитата на Индийския океанъ. Именно по нейно постоянно настояване се създадоха, срещу евентуално японско нападение, морската база въ Сингапуръ и укрепленията въ Портъ Дарвинъ. Недостатъчното бѣло население (около 55 мил. души) въ едно простран-

ство, което би могло да изхрани 30 мил. души, незначителната имиграция и раждаемостъ, създаватъ тукъ сериозна проблема, която засѣга китайското и японско свръхнаселения, а така сжщо и беднитѣ откъмъ земи други европейски държави. Австралийското министерство на войната има 3 отдѣления: сухопътни, морски и въздушни войски. Морскиятъ флотъ въ 1937 г. броеше 3 тежки кръстосвача отъ по 10,000 т., единъ по старъ кръстосвачъ, 10 изстрѣбители, единъ самолетносаачъ и др. по-малки. Тѣхната база е Портъ Джексонъ при Сидней. Други пристанища за товарене на горивни материали сж Портъ Филипъ при Мелбърнъ и Албани. Австралийскиятъ флотъ размѣня съ английскиятъ флотъ офицери. Постоянната войска брои около 1,600 д., отъ които се взема и командния съставъ за милицията (28,000 д.). Милицията обхваща 5 пех. и 2 конни дивизии при 3 годишна доброволческа служба. Въдушнитѣ войски иматъ единъ постоянненъ кадъръ отъ 900 д., разпредѣлени въ 7 ята, които въ мирно време се използватъ и за разни стопански цели. Въ извънъ австралийскитѣ части, като Изг. Нова Гвинея (Папуа) заедно съ нѣкогашнитѣ германски владѣния Кайзеръ Вилхелмовата Земя, Бисмаркова Архипелагъ, Соломоновитѣ острови, Самоа, Ниуру и т. н., въпрѣки голѣмото имъ стопанско значение, отбраната е на по-ниска степенъ. Сжщото се отнася и за Нова Зеландия. Отдалечена на около 1,000 м. мили отъ Австралия, тя по-лесно би се свързала съ Англия чрезъ Пичамския каналъ, отколкото презъ Индийския океанъ. Пичамския каналъ, богата, населена съ 1¼ мил. д. отъ английски произходъ, тя разполага съ единъ съставенъ малък флотъ отъ 2 кръстосвача, 2 торпедносоца и др. съ база Дезертпортъ при Аукландъ, съ джкъ и кранове. Войската брои 300 д. действувачи и около 40,000 милиционни, териториални и др. части. Единъ малък въздушенъ флотъ отъ 120 лѣтци съ 2 дузини самолети допълва отбраната. Въпросътъ за мѣстното население, въ противовѣсъ на Южна Африка, не е отъ важно значение за вътрешната сигурностъ на Австралия и Нова Зеландия, поради низкия културенъ уровень на

расата и нейния незначителенъ брой (70,000 австралийци и 68,000 маори въ Нова Зеландия).

Морскиятъ пжтъ отъ Капшадтѣ за Цейлонъ пресича по срѣдата водитѣ на Индийския океанъ. И този пжтъ минава презъ редица опорни пунктове, между които е укрепеното пристанище и кабелна станция Портъ Луисъ на о. Мавриций. Маскаренскитѣ острови, както и споменатитѣ вече Сейшелски, Чаго, Маладивски и Лакедивски бѣха отнети преди 12 г. отъ индийското правителство и подчинени на министерството на колониитѣ поради тѣхната стратегическа стойностъ. Въ Цейлонъ този пжтъ се свързва съ идващия отъ Суезъ. Тукъ е вратата за Индия, цитаделтъ на цѣлата грамадна отбранителна система около Индийския океанъ.

Значението на Индия за благосъстоянието и устойчивостта на империята проличава отъ воденитѣ вече две столѣтия въоръжени и политически борби. По пространство почти колкото Европа, безъ Русия, съ 350 мил. население, Индия дава, чрезъ своитѣ тропически, полутропически произведения и минерални богатства, годишенъ доходъ на империята надъ 500 мил. лири стерлинги. Между земледѣлскитѣ растения изпъкватъ: чаятъ, оризътъ, пшеницата и царевичата отъ предпланинитѣ на Хималая; плодовете, картофитѣ и памукътъ отъ Деканъ; оризътъ, югата, тръстиковата захаръ и др. около рѣкитѣ Индъ и Гангъ. Тукъ е страната за девалоризацията на златото. Годишното производство на каменнитѣ въглища е около 20 мил. тона. Добиватъ се още желѣзни руди, главно манганъ и земно масло въ Бирма, Асамъ и Пенджабъ. Индустрията е направила голѣмъ напредъкъ. Вътрешнитѣ ж. п. линии, обаче, както и въ Австралия не сж съ еднаква ширина. Една въздушна линия води отъ Карачи къмъ Делхи — седалището на правителството и друга къмъ Бомбай. Населението, почти 1/5 отъ това на цѣлия свѣтъ, е раздѣлено главно на два религиозни лагера: мюсюлмани и будисти, които раздори сж една отъ главнитѣ опори на британското владичество. Надъ 80,10 отъ населението се занимава съ най-примитивно земледѣлие и въпрѣки всич-

ки богатства, това население, отъ гладъ, бълести, рано женене застарява още въ своята 25 год. възраст. Само 8,7% сж грамотни. Наброени сж 222 различни езици и диалекти, между които два индустански, които минават за официални. Разпокъсаността на народа, който живѣе въ най-дълбоко суевѣрие, се увеличава твърде много и чрезъ кастовото дѣлене. „Самостоятелнигѣ“, но обвързани чрезъ договори княжества, наброяватъ до 562. Сжществуваа, идеята за създаването на една голѣма федеративна държава отъ 11 автономни области, съ единъ парламентъ отъ 2 камари, при единъ английски генералъ гувернаторъ, който ще може да удобрява или не решенията на парламента и да влияе върху водената политика. Това ще бжде първиягъ преходъ къмъ извоюване правата на Индия като независимъ доминионъ.

Въ военно географско отношение границитѣ на Индия сж много благоприятни; само на с. з. има проходими достъпи съ останалата частъ на Азия извънъ бригадско владичество. Тукъ се разиграватъ вѣчните борби — възстания, наказателни експедиции и пр., които създаватъ бойна обстановка за английската армия и въ мирно време. По-западно, въ Белуджистанъ, се простира пустинна преграда къмъ Иранъ. На с. з. граница важна проблема е уреждане отношенията съ Афганистанъ, намиращъ се подъ чуждо влияние, главно руско. На изтокъ се простиратъ Асамъ и Бирма, чиито граници допиратъ Тибетъ и Сиамъ; тѣ не изискватъ толкова грижи за отбрана.

Индийската войска брои около 360 хил. души, отъ които $\frac{1}{4}$ се държи за осигуряване на вътрешния редъ. Отъ общото число — 58,000 души сж бѣли редовни и 30,000 бѣли британски спомогателни войски.

За морската отбрана правителството разполага съ единъ малъкъ флотъ имашъ предимно полицейски задачи. Къмъ него е придадена, обаче, друга английска ескадра, състояща се отъ 3 кръстосвача и 6 торпедоносца, на които е предоставена охраната на Персийския и Бенгалския заливи, главно на бирманскитѣ пристанища (Рангонъ) и Малакския протокъ.

Укрепнитѣ опорни точки на

индийскитѣ морски сили сж: Бомбай на западъ, Тринкомали на о-въ Цейлонъ, Мадрасъ, Калкута и Рангонъ въ Бенгалския заливъ, Пенангъ и най-вече Сингапуръ.

Военното пристанище Сингапуръ изпъква като най-голѣмо дѣло за империята. Отлично избрано, на Малайския протокъ презъ който минава почти цѣлия източно азиатски морски трафикъ, съ стратегическо влияние върху Зундскитѣ острови, на северъ до Хонгконгъ, на ю. и. до Австралия и на югъ по Индийския океанъ, Сингапуръ изпъква като главенъ опоренъ стълбъ на Британската империя. Той има кранове и докове за най-голѣмитѣ параходи на свѣта; силни брѣгови укрепления, осигуренъ тилъ къмъ Малайския полуостровъ, много летища и пр. които подчертаватъ и неговата военна сила.

Презъ 1937 год. въ областта на Индийския океанъ е имало следнитѣ английски морски сили:

Южна Африка—2 кръстосвача и 4 торпедоносца;

Австралия—4 кръстосвача, 10 изтрѣбитела, 1 самолетносачъ и др.

Нова Зеландия—2 кръстосвача и 2 торпедоносца;

Индия и Перс. заливъ—3 кръстосвача, 11 торпедоносца и др. които на гледъ не сж много внушителна сила. Къмъ нея, обаче можемъ да прибавимъ и далекоизточната ескадра състояща се отъ: 6 кръстосвача, 1 самолетносачъ, 1 миненъ кръстосвачъ, 9 изтрѣбитела, 7 торпедоносца, 1 флотилия подводници и пр. съ база Хонгконгъ.

Настоящото морско въоръжение на Англия цели повече създаване на единъ силенъ флотъ за далечния изтокъ.

Стратегическото осигуряване на Индийския океанъ се допълня отъ кабелната и радио мрежи. Въ мирно време, чрезъ сигурната кабелна връзка Лондонъ би могълъ да извършва своитѣ финансови сдѣлки въ главнитѣ стокови и парични свѣтовни борси и да запази за своята лира стерлингъ почетно мѣсто. Сжщето може да се каже и за английския печатъ. Въ военно време значението на кабелитѣ нараства още повече че тѣ даватъ бързи и тайни предавания, особено следъ като се изнамери способа за едновременно предаване и приемане.

Явявайки се като главенъ обектъ за разрушение отъ неприятеля, кабелитѣ би трѣбвало да минаватъ презъ собствени владения и да бждатъ осигурени отъ морския флотъ. Кабелтъ отъ Англия за Южна Африка минава презъ Азорскитѣ о-ви и Зеления носъ—следователно остава отчасти зависимъ отъ Португалия. Линията презъ Сръдиземно и Червено морета може лесно да бжде прекъсната между Портъ Саидъ и Суезъ. Тя изисква и сигурни отношения съ Египетъ. Иначе всички останали кабелни линии: отъ Дурбанъ презъ Мавриций за Сингапуръ, край Кокосовитѣ острови и Килингъ презъ Зундския протокъ за Сингапуръ, отъ Мавриций презъ Сейшелскитѣ острови за Адень, за Коломбо или за Момбаса, както и Адень—Коломбо—Сингапуръ—Хонгконгъ сж напълно британски. Единствениятъ чуждъ кабелъ (френски) е между Мавриций—Мадагаскаръ и Мозамбикъ (Португ. Изт. Африка). Австралия е свързана съ станцията на о-витѣ Килингъ, която презъ 1914 г. бѣ нападната отъ германския кръстосвачъ „Емдентъ“.

Радиостанциитѣ, макаръ и да не даватъ пълна тайна, допълватъ кабелнитѣ станции. Особено необходими сж тѣ за подържане връзка съ военнитѣ кораби и направляване на търговското корабоплаване чрезъ съобщения за времето, за поява на неприятель, за военна пропаганда и т. н.

Вѣроятността за нападение въ областта на Индийския океанъ на цѣли ескадри или отдѣлни кораби, каквито бѣха случитѣ презъ Свѣтовната война съ „Емдентъ“ и „Волфъ“, е голѣма. Това особено изпъква, когато родината на противника е наблизо или пъкъ последния разполага съ силенъ флотъ и добри опорни пунктове за него. Поради географски причини отбранителнитѣ мѣрки въ Индийския океанъ за сега сж насочени предимно срещу Япония, чиито аспирации сж известни и всѣко едно тѣхно увеличение има признаци, че засѣга последната чувствително. А това ще продължава и въ бждешето, тъй като английското господство върху Индийския океанъ, крепи най-скъпитѣ брилянти на Английската корона. Поручикъ Недевъ



ВЪОРЖЕНИЕ И ТЕХНИКА

СЪВРЕМЕННИТЪ ГОЛЪМИ ИЗТРЪБИТЕЛИ.

Въ чуждия печатъ се даватъ интересни сведения за насокитъ въ строежа на съвременнитъ военни кораби. Така, напоследъкъ за голъмитъ кораби на военнитъ флоти се изтъква, че тонажътъ имъ клони къмъ намаление, а този на изтърбителитъ се увеличава. Голъми брой отъ най модернитъ торпедни кораби, наричани водачи и изтърбители, по голъмина и тонажъ се приближаватъ вече до малкитъ кръстосвачи.

Това стремление къмъ увеличение на тонажа, особено се подчертава въ тѣзи отъ изтърбителитъ, чието назначение е да бждатъ водачи на флотилии, какъвто е напримеръ френския „Могадоръ“, който, при пълни запаси, има водоизмѣстване до 3,000 т., а въоръжение 8—138 м.м. орджия, 4—37 м.м. противовъздушни и 9—545 м.м. торпедни тръби.

Подобни данни срѣщаме и въ полския изтърбителъ „Громъ“, построенъ въ Англия, който има водоизмѣстване 2200 тона, а въоръжение 7—115 м.м. орджия, 4—76 м.м. противовъздушни и 6—533 м.м. торпедни тръби. Сжщо американския флотиловодачъ „Портгеръ“ има водоизмѣстване 1850 тона, а въоръжение 8—126 м.м. орджия, които сжщевременно сж и противовъздушни и 8—533 м.м. торпедни тръби. Японския „Хубуки“, сжщщото водоизмѣстване, е въоръженъ съ 6—126 м.м. орджия, 2 противовъздушни и 9 торпедни тръби отъ 533 м.м.

Редомъ съ увеличаване тонажа на тѣзи кораби расте, както и трѣбва да се очаква, скоростъта особено на голъмитъ изтърбители и се движи между 34 мили за японскитъ и 38 и повече мили за францускитъ изтърбители.

Английскитъ торпедоносци типъ „Трибалъ“ иматъ около 1850 тона водоизмѣстване а за въоръжение 7—115 м.м. орджия и 8 торпедни тръби отъ 533 м.м.

Ако сравнимъ гореизложенитъ данни за голъмината на новитъ флотиловодачи съ изтърбителитъ, които въ миналото имаха обикновено отъ 600 до 700 т. водоизмѣстване, виждаме, че съ новитъ насоки въ строежа на изтърбителитъ, последнитъ сж удвоили своя тонажъ. Най-известнитъ такива кораби сж тѣзи отъ класа Мехенъ, които иматъ водоизмѣстване 1395 тона, съ 3 орджия отъ 126 м.м., които сжщевре-

менно сж и противовъздушни и 8 533 торпедни тръби съ скоростъ 36.5 мили.

Такова увеличение на тонажа въ изтърбителитъ се наблюдава и въ изтребителитъ на всички други флоти.

Отъ горнитъ данни се вижда много ясно, че това увеличение на тонажа въ изтърбителитъ се дължи главно на необходимостъта за тѣзи кораби, да се комбиниратъ въ тѣхъ по-вече срѣдства за борба именно по-големо въоръжение, скоростъ, непотопяемостъ и районъ на действие. За постигането на тѣзи условия, налага се увеличението преди всичко на тонажа.

Тѣзи голъми торпедни кораби, наречени флотиловодачи, иматъ назначение да придружаватъ навсѣкжде ядрото на голъмитъ флоти, като въ време на бой, ще отбиватъ торпеднитъ атаки насочени срещу собственитъ голъми кораби отъ страна на противниковитъ изтърбители, подводници, самолети и пр.

По малкитъ изтърбители иматъ за главно въоръжение торпедото, а съ голъмата си скоростъ тѣ иматъ пълна възможностъ да произведатъ дневни и нощни торпедни атаки или да извършватъ разузнавателна и охранна служба на флота. За изпълнението на тѣзи важни задачи, възлагани на изтърбителитъ налага се и нарочно създаване на необходимитъ срѣдства и възможности за успѣшното имъ постигане, чрезъ съответното въоръжение и скоростъ, което предизвиква увеличаване тонажа имъ. Цицелковъ.

ГЛЪХНЕНЕ НА РАДИОПРЕДАВАТЕЛИТЪ.

Глъхненето на радиопредавателитъ обикновено се явява на разстояние 200 до 250 клм. особено при къси вълни.

На що се дължи глъхненето? обяснението на това явление се дължи на следнитъ причини:

Радиовълнитъ на предавателя се разпространяватъ по всички посоки. Едни отъ тѣхъ пълзятъ по земната повърхностъ и се наричатъ земни, а други отиватъ въ пространството и се наричатъ пространствени. Земнитъ вълни се разпространяватъ добре, ако нѣматъ на пѣтя си планини, подземни руди, електрически юзини, или пъкъ ако се плъзгатъ по водна повърхностъ. Все пакъ тѣхната сила чувствително отслабва на разстояние 100—150 клм. далечъ отъ предавателя и тогава приемането въ толкова отдалеченитъ радиоприемници е лошо и слабо.

Пространственитъ вълни достигатъ на височина 200 километра отъ земята т. е. до електронния пластъ на сгратосферата, гдето се пречупватъ и се отразаватъ отново къмъ земята, и то подъ такъвъ жгълъ, че стигатъ земната повърхностъ на около 200—250 клм. далечъ отъ предавателя; като се срещнатъ съ земнитъ вълни, започватъ взаимно да си влияятъ споредъ физическия законъ за интерференцията на вълнитъ. Обикновено следъ 250 клм. далечъ отъ предавателя, приемането става отново чисто и ясно. Тѣй между 100—150 до 200—250 клм. по права линия отъ предавателя, се образува една ивица отъ 50 до 100 клм., въ която предаването е лошо и приемането е неясно. Това е полето на глъхненето, а самото явление се казва „глъхнене“ (на английски федингъ на нѣмски — шзундъ). Съ това явление може да се обясни, защо приемници които попадатъ въ глъхнешното поле, иматъ лошо приемане, а за други, отдалечени повече отъ 250 клм., приемането е отлично.

Глъхненето е природно явление, което сегашния човѣшки наученъ гений още не е успѣлъ да преодолѣе. Борбата съ глъхненето може да се води само чрезъ построяване на повече предаватели, които взаимно се допълватъ и по този начинъ унищожаватъ глъхнешитъ полета.

Инж. Петровъ.

РАДИОПРЕДАВАТЕЛНАТА АПАРАТУРА НА „ВИЛХЕЛМЪ ГУСТЛОВЪ“.

Най новиятъ и най хубавъ параходъ на „Сила чрезъ радостъ“ е „Вилхелмъ Густловъ“, който носи надъ две хиляди души пътници и екипажъ. Това е разкошенъ първокласенъ океански параходъ, съ който вече хиляди нѣмски работници сж кръстосвали моретата до Норвегия, Испания и Италия.

Радиослужбата на „Вилхелмъ Густловъ“ разполага съ апаратури за дълги и къси вълни, които служатъ още и за телеграфни и телефонни съобщения. Службата има 5 различни радиопредаватели: единъ предаватель „Телефункенъ“ за телеграфни съобщения съ мощностъ 175—220 вата при вълни 585 до 950 метра; два предаватели за къси вълни „Лоренцъ“ съ мощностъ 70 и 150 вата съ дължини 15—65 м. и 15—90 м., служещи за телефонни и телеграфни съобщения; и четири приемници за дълги, срѣдни и къси вълни.

А. Б.

СВЕДЕНИЯ ЗА ЧУЖДИТЪ ФЛОТИ

МОТОРНИ ЛОДКИ СЪОРЖЕНИ СЪ РАДИОПРЕДАВАТЕЛНО СЪКМЯВАНЕ.

Хиляди товарни и пътнически кораби, кръстосващи океани, морета и рѣки, сж съоржени съ радиопредавателно и радиоприемателно съкмяване за използване въ случай на злополука. Но и по малките плавателни съдове, като моторни лодки и вътроходи сжщо се нуждаятъ отъ такова радиосъкмяване. Въ Германия почти всички моторни лодки сж обслужвани съ радиопредавателни и радиоприемателни апарати, особено плаващите по крайбрежието на Северно и Балтийско морета, които сж въ услуга на водосамолетите. Въ случаите, когато нѣкой водосамолетъ бива принуденъ да слѣзе на вода въ открито море, дежурниятъ мотор. лодки улавятъ даденитъ сигнали за помощ и веднага се насочаатъ за даване помощ на водосамолета. Тия мотор. лодки сж съоржени съ насочващи радиопредавателни апаратури и съ радиоапарати за самолети, марка „Телефункенъ“, и работятъ съ вълни отъ 50 до 100 и отъ 500 до 1,000 метра. Съкмяванията сж много добре пригодени за телеграфно и телефонно съобщаване. Тѣхното обслужване е просто и лесно и заематъ малко мѣсто.

Такива съкмявания за радиосъобщения изчиратъ огличко приложение и въ лодки, които извършватъ полицейско охранната служба по крайбрежието. Апаратътъ може да се употребява още и като телеграфъ и телефонъ. Единъ малкъ моторъ снабдява съкмяването съ електрически токъ. Като антена служи единъ телескоповиденъ стожеръ, който съ помощта на ржчка може да се издига по желание на височина до 4 и половина метра.

Мотор. лодки пътуватъ съ включачъ радиоприемникъ, за да не пропуснатъ нито една радиовестъ. Приемането се извършва съ високовълнителни, а не съ слушалки. Телефоннитъ разговори съ това съкмяване сж възможни на разстояние до 30 километра, а за телеграфни съобщения — за още по голѣми разстояния въ открито море. Въ пристанищата или около брега, обсега е по малкъ, но не слѣза подъ 5—6 километра. Това, обаче е напълно достатъчно за поддържане на връзка съ бреговитѣ станции и служби. Бреговитѣ станции сж построени по сжщия начинъ като тия въ моторнитѣ лодки. Премаива се обаче къмъ по-силни радиопредаватели съ мощностъ до 70 вата. Инж. Илиевъ.

ДАНИИ ЗА ГЕРМАНСКИТЪ МОРСКО-УЧЕБНИ ЗАВЕДЕНИЯ.

Въ германския флотъ се полагатъ голѣми грижи за обучението и добрата подготовка на личния съставъ.

Къмъ нѣмските морски сили е създадена нарочна учебна инспекция (учебенъ отдѣлъ) съ седалище гр. Киль, командванъ отъ вице-адмиралъ Шустеръ. Въ негово подчинение сж: Морската академия, Морското училище въ Мюрвикъ, Кърмчийското училище, въ сжщото селище; тритѣ подофицерски школи въ Фридрихсортъ, Везермюнде и Пльонъ; учебнитѣ кораби: „Шлезвигъ Холщайнъ“, „Шлезвигъ“, „Емденъ“, „Горхъ Фокъ“, „Хорнсъ Весель“ и „Албертъ Лео Шлагетеръ“; морско спортното училище въ Мюрвикъ.

Морско артилерийскиятъ отдѣлъ се командва отъ контръ-адмиралъ Грасманъ. Въ негово подчинение сж: кръстосвачътъ „Кьонигсбергъ“; артилерийското училище въ Киль съ придаденитъ къмъ него артилерийски учебенъ корабъ „Бремзе“ и артилерийски учебни лодки „Фуксъ“, „Драге“, „Ягуаръ“ и „Едуардъ Юнгманъ“; Морското противосамолетно — брегово артилерийско училище въ Свинемюнде съ придаденитъ къмъ него артилерийски учебни кораби „Брумеръ“ и арт. учебни лодки „Делфинъ“ и „Людвиговъ Пройсеръ“; артилерийско изпитателнитѣ отделения: за корабитѣ, въ Киль, и за брега, въ Свинемюнде.

Торпедниятъ отдѣлъ въ Киль се командва отъ вице адмиралъ Гютингъ. Въ негово подчинение сж: Торпедното училище съ флотилията учебни торпедоносци въ Мюрвикъ, Торпедоизпитателната станция въ Екенфьорде; Подводното училище съ флотилията учебни подводници и противоподводната група въ Нейшадъ; противогазовото училище и химико физическата изпитателна станция въ Киль.

Освенъ отбелязанитѣ учебни заведения, германския флотъ разполага още съ: минозаградно училище съ необходимата мично-изпитателна станция въ Киль; морско-разузнавателното училище въ Мюрвикъ и училищата за корабни механици въ Киль и Везермюнде.

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ.

Нови леки кръстосвачи. На новитѣ кръстосвачи „Белфастъ“, и „Единбургъ“, явяваши се като увеличенъ подобренъ вариетъ на типа „Бирмингамъ“, е увеличено противовъздушното артилерийско въоръжение.

Основнитѣ данни на тѣзи кораби сж: водоизмѣстване 10,000 т., скоростъ 32.5 мили, въоръжение 12—152 мм. Д—50 орждия, и торпедни трѣби. Защита—броневы поясъ 127 мм. въ срѣдната частъ, и 100 мм. къмъ краищата; брснирана галуба — 52 мм. (по други данни—80 мм.); боевата рубка—100 мм.; орждейтѣ кули за главната артилерия—25—30 мм. Кръстосвачитѣ отъ типа „Бирмингамъ“ се считатъ за много удачни. И двата кръстосвача сж спуснати на вода въ началото на 1938 година.

Вълковъ

Я П О Н И Я.

Десантни срѣдства. При десантнитѣ операции при Танкъ и Шанхай японскиятъ флотъ използвалъ четири типа десантни срѣдства.

1. Брегови моторни лодки, използвани за пренасяне на тяжести.

2. Бронирани моторни катери дължина 15 м., скоростъ 10—12 мили, въоръжение две картечници; помѣщенieto за обслугата бронирано.

3. Малки десантни лодки: съ дължина около 12 м., скоростъ 8 мили, превозващи 40 человекъ. Въоръжение—една картечница, разположена въ носовата частъ; газене около 90 см.

4. Голѣми десантни ботове: съ дължина 18 м. скоростъ 8 мили, превозващи 90 человекъ. Винта е скритъ въ тунелъ а двигателя и управлението на кораба сж въ кърмовата частъ. Тѣ сж бронирани; газене около 90 см.

Всички тѣзи десантни срѣдства се превозватъ на кораби съ водоизмѣстване около 10,000 тона съ хангаръ въ носовата частъ.

Плавателнитѣ срѣдства отъ втория типъ се помѣстватъ на палубата въ кърмовата частъ; тѣзи отъ третия по срѣдата на горната палуба. До плавателнитѣ срѣдства отъ 4 я типъ се достига чрезъ отворитѣ по стената на кораба на височина на водолинията. Голѣми плоски врати даватъ достѣпъ до плоската кърма, чрезъ която, както се предполага, десантнитѣ срѣдства се спускатъ на вода.

Куценски.

Адмиралскиятъ параводъ „Робертъ Лай“, притежание на организацията „Сила чрезъ радостъ“, притежава зала, за тържествено празнуване на другарството между пътниците. Залата служи за танцъ.

Вънъ отъ това още една танцъ-зала дава възможностъ на веселитѣ пасажери — германски работници да танцуватъ до насита.

МОРСКА ЛИТЕРАТУРА



ЗАКЛЕХЪ СЕ!

(по случай клетвата на младитѣ моряци и възпитаници отъ флота на Н. В. — на 3. III. 1939 г.)

*Изопналь тѣло кат'стоманена струна,
Въ моментъ тържественъ, святъ, великъ,
Той хвана знамето, с' жаръ го целуна
И загледанъ в' него прошепна за мигъ:*

*„Предъ тебъ, светино, клетва полагамъ,
За върностъ на Царь, Родъ и Родина;
Да умра за тѣхъ, дълга си налагамъ,
Както сториха предъ насъ мнозина.*

*Заклехъ се! Реватъ гърдитъ снажни, юнашки.
Заклехъ се! Отеква далечъ по бръгътъ.
Заклехъ се! Отвърщатъ редицитъ моряшки.
Заклехъ се! Да чуй ни чакъ врагътъ!*

*Морякътъ-воинъ, откърменъ с' духа на борцитъ,
Поднася днесъ с' готовностъ своя животъ,
С' радостъ, сила, с' жаръ въ очитъ,
Предъ олтаря на своя великъ народъ.*

Любомиръ Топаловъ.

КАЛКАНОВА ЛОВИТБА.

Калканътъ е придънна риба. Живещъ въ лежащо положение, той има кръгло плоско тѣло, чиято багра се мѣни споредъ околната срѣда. Незабележимъ, той успѣшно напада пляката си, като сжщевременно е запазенъ отъ нападане. Посрѣдъ незначителнитѣ му люспици личатъ здри костени шипове, които сж сжщественъ неговъ белегъ. Отъ тукъ и турското му име калканъ балж, което означава риба съ шипове... Правдиво и сполучливо би звучала българската дума „шиповецъ“, споредъ менъ, вмѣсто „калканъ“...

Населява както плиткитѣ прибрѣжни води, така и дълбочинитѣ на откритото море. Достига до осемъ килограма тежина. Месото му е вкусно. Цени се добре.

Отъ 1926. година насамъ ловътъ на калканъ у насъ се застѣпва отъ българии. Преди това време, той бѣ въ ржцетѣ на турски рибари—лазове.

Калкановата ловитба започва обикновено презъ мартъ, но ако времето е добро и позволи—тя може да започне и малко по-рано. Трае до края на май.

Мѣстата, въ които се извършва ловенето, сж изпърво по-далечнитѣ, и следователно—по дълбокитѣ води, въ чието дѣно е сравнително топло. Това налага, щото ранниятъ риболовъ да става далечъ отъ брѣга, де то дълбочината достига до петдесетъ колачи (ржчни разтѣганя)—до 20 мили югоизточно отъ Созополъ, до 30 мили отъ Несебъръ, а още повече отъ Варна. Колкото водитѣ се затоплятъ, толкова и мѣстата на калканолова сж по-близо до брѣга, докато се достигне разстоянието две—три мили.

Естеството на лова предполага

употрѣбата на моторни лодки—меходни и устойчиви, при участието до десетина души.

Лодката бива натоварена съ мрежи, наречени „пощи“. Всѣка поща представя самостоенъ риболовенъ уредъ—мрежа до 1½ колачи дълбока, съ очи до 30 см., дълга отъ три до петъ хиляди колачи. Долната частъ на пощата е снабдена съ оловни кжсове или кабини, за да потѣва мрежата, а горния край (яката) има гжби, за да може мрежата да стои отвесно, но не и да плава по повърхността на водата, както е въ други случаи: придънниятъ животъ на калканътъ налага това.

На всѣки петстотинъ колачи има завързано вжже: въ долния край съ нарочна котва съ подвижни рокове, а надъ водата съ плавникъ и знаменце, за да се отбележи, че сж пуснати мрежи. Следъ като бжде поставена една поща, къмъ изтеглянето ѝ се прибѣгва следъ три дни, като се смѣта, че ако се удължи това време, наловената риба ще загуби своята прѣснота и добрата пазарна стойностъ.

За сполучливо справяне, плавникитѣ се набелязватъ съ числа, защото има случаи, когато вълни, вѣтрове и течения, отмѣстватъ мрежитѣ—и риболовцитѣ могатъ да се заблудятъ.

Калканътъ, като придънна риба, се движи низъ морското дѣно, безъ да очаква нѣкаква опасностъ. Най-малко, че е предъ поставена нарочна клопка. Така той нахълтва въ дадено око на мрежата. Въ стремежа си да се освободи, движи грапавото си, покрито съ шипове тѣло. Все повече и повече се омотава, докато най-сетне остава да лежи неподвиженъ и немощенъ въ мрежата.

Хвърлянето и изтеглянето на тритѣ пощи става безъ да се допустне престояване на пуснатитѣ мрежи, освенъ ако влсшаването на времето попрѣчи.

Калкановитѣ мрежи струватъ около 40,000 лева. Ловътъ е особено тежъкъ. Той обвързва рибаритѣ съ денонощемъ непрестаненъ трудъ. Следъ вдигане на мрежата, което е много трудно, следва разправянето и подреждането, траещо цѣль денъ. А веднажъ седмично, мрежитѣ биватъ изпирани...

Студъ, лошо време, загубване мрежитѣ, когато бурята ги отвлеча на голѣмо разстояние—ето трѣнливиятъ пжтъ на калканоловцитѣ. Има случаи, когато проникнатитѣ отъ пиратски духъ лазове, крадатъ улсвената риба, пѣкъ нерѣдко и самитѣ мрежи.

Гранитна твърдостъ и велико търпение трѣба да се противопоставятъ срещу неприятнитѣ изненади, съ които е изпѣстрено рибарското прище въ случая, и изобщо.

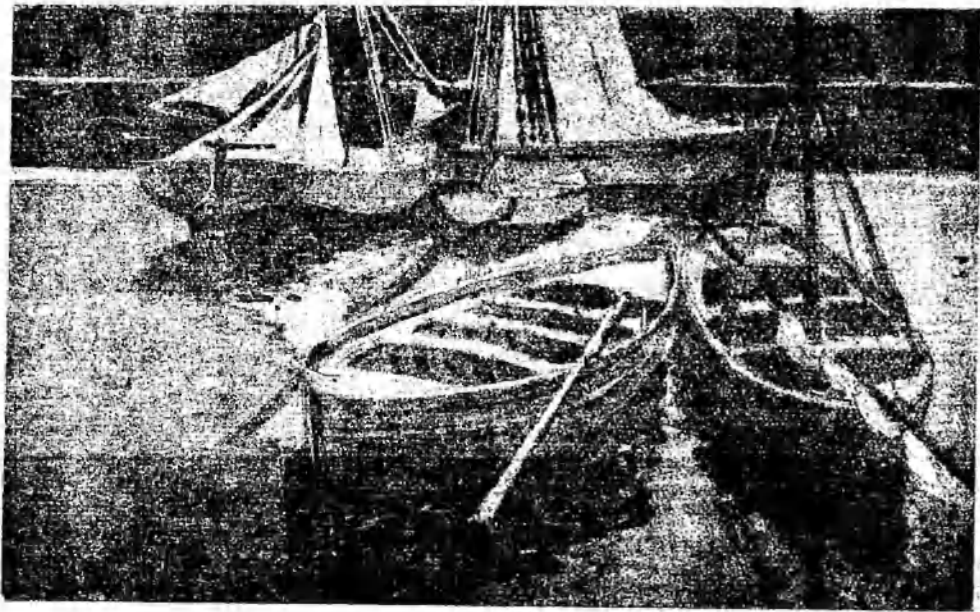
Скрѣбно е, когато не бждатъ достойно наградени и оправдани направенитѣ жертви.

И нѣкъ—калкановата ловитба е значително доходна—и е съблазнителна примамка за рибаритѣ.

Мрежитѣ имъ се кжсатъ, гниятъ, остаряватъ. Замѣнятъ ги съ здрави, нови.

Има нѣщо непромѣнливо, трайно—и скрѣбно възторжено въ суровата дружба и тежка борба съ морето—острогжбиятъ тигъръ, който изпълнява волята на своя укротителъ и похитителъ, само ако той зорко бди и непрекъснато вѣрва!...

Крумъ Къичевъ.



Въгрозди

Рисулка отъ Ал. Мутафонъ



Рибарч. край Васишко