



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

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

ДВУСЪДМИЧНИКЪ ЗА МОРИКА ПРОСЪВЪТА И ОБЩОРА

ОЖКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ.

Година I.

Варна, 16. Априль 1935 год.

Брой 14.

Фондъ „Кръстосвачъ Бъло-море“.

Както се съобщи въ единъ отъ първитъ наши броевъ, въ Враца отъ ученицитъ на Слътитъ гимназии е основанъ фондъ подъ името „Кръстосвачъ Бъло-море“. Целта на фонда е да се събератъ сръдства за купуване единъ воененъ корабъ за нуждитъ на народната ни отбрана. Името на фонда „Кръстосвачъ Бъло море“ като че ли предreshава въпроса още отъ сега и опредъля типа на корабъ, който тръбва да се купи отъ събранитъ суми. Въ нъкой сръди това създава опасения, че съ поставяне на такава една задача, ние твърде много се увличамъ и излизаме отъ рамкитъ на нашитъ възможности. Дължимъ да дадемъ едно разяснение за да се разсътятъ всички непоумения.

Инициативата на младитъ врачанци е проява на едно интуитивно чувство за да се попълни единъ пропускъ въ нашата отбрана. Виждайки нашата беззащитностъ на море и извънредно голъмия рътъ на морскитъ сили на нашитъ съседи, младитъ родолюбци, които сж се оказали по предвидливи отъ своитъ бащи въ миналото, искатъ да превлкатъ вниманието на цълия български народъ къмъ нуждитъ на нашата морска отбрана и да го заангажиратъ въ

едно дъло, което може да даде само добри резултати за бждещето на нашата Родина.

Не се съмняваме, че инициаторитъ на това дъло знаятъ добре, че за набавянето на единъ воененъ корабъ, колкото и малъкъ да е той, ще сж нуждни много милиони лева, които не така лесно ще се събератъ при съществуващитъ сега условия. Много трудъ, много усилия ще сж потрбни да се изкара едно такова дъло до благополучния му край. Тръбва силна въра и непоколебима настойчивостъ, която е присъща на млади, ентузиазирани ратници за да се осъществи и реализира такава една идея. Тъ не даватъ програма за строежъ на корабъ и тъ не се нагърбватъ да указватъ на тия, които сж компетентни да разрешатъ въпроса, какъ въ да бжде корабътъ, тъ искатъ само по примъра на другитъ народи да привлкатъ участието на всички родолюбиви българи въ създаване на българската морска мощъ. Ако нашата държава е бедна и бюджетътъ ѝ не е въ състояние да отдъли сръдства за това, народътъ самъ ще тръбва да се притече на помощъ на своята държава, като доброволно я подпомогне съ своитъ пожертвувания.

Избраното име на фонда, „Кръстосвачъ Бъло море“ отбелязва само една съкровена идея, едно знаме, подиръ което тръбва да се привлкатъ усилията на всички. За кои българи името Бъло море не стана синонимъ на единъ свътълъ идеалъ за пълна икономическа и политическа независимостъ. Въ това име се съсръдоточи блънитъ за нашето бждеще, като народъ и държава и то много и силно говори на всъко българско сърце. Когато къмъ него ние прибавимъ думата кръстосвачъ, за насъ става ясенъ символътъ вложенъ въ тъзи думи, които освътятъ пътя на нашето издигане чрезъ морето.

Всъка идея тръбва да бжде въплотена въ единъ образъ, близъкъ и разбранъ отъ народната душа.

Тоя образъ за нашето море е осъщественъ въ гордо порящъ синитъ води на Бъло море, красавецъ — кръстосвачъ, надъ който се вѣе българското знаме.

Това е смисълътъ на името на фонда, а какъвъ реаленъ изразъ ще се даде на сръдствата, които ще бждатъ събрани, това ще кажатъ тъзи, които иматъ довѣрието на българския народъ да мислятъ и да редятъ отбраната на бръговетъ и морето.

ГРЪЦКИЯ ФЛОТЪ И РЕВОЛЮЦИЯТА ВЪ ГЪРЦИЯ.

Революцията въ Гърция свърши, като всѣка „грѣцка революция“. Нейнитѣ причини, развой и последици се изнесоха подробно въ ежедневния печатъ. Въ продължение на две седмици, страницитѣ на вестниците се пълнѣха съ изобилентъ материалъ, голѣмъ дѣлъ отъ който се падна на грѣцкия флотъ, като важенъ факторъ за живота на грѣцката държава въобще и за развой на революцията частно.

Отъ писаното въ пресата и отъ това, което въ действителностъ стана, изпъкватъ три главни факта, подчертаващи ролята на грѣцкия флотъ и значението, което въ Гърция му се отдава. На тия три факта ще се спремъ.

Първиятъ фактъ по последователностъ на събитията бѣ, че всѣка отъ дветѣ страни потърси да осигури флота за себе си. Въ това отношение възстаницитѣ, оценявайки голѣмото влияние, което флотътъ би ималъ въ самото начало на революцията и ролята му въ последствие, привлѣкоха на своя страна по-голѣмата му частъ. Отъ правителствена страна пъкъ се положиха грижи да се запази поне онова, което възстаницитѣ не бѣха още успѣли да привлѣкатъ.

Вториятъ фактъ бѣше желанието, изразено доста ясно и отъ дветѣ страни, да се запазятъ корабитѣ отъ потапяне или повреждане. Въ една радиограма, както четохме въ пресата, Венизелосъ даже отправи

предупреждение до правителството на континента, че ще държи отговоренъ всѣкиго, който би станалъ причина да се загуби нѣкои корабъ, защото флотътъ не принадлежи на тая или оная страна, а на цѣлкупния грѣцки народъ. И действително, нито единъ корабъ не пострада, въпрѣки широко протрѣбенитѣ нападения отъ хвърчилата и корабитѣ на правителството. Флотътъ бѣ ревниво пазенъ и отъ дветѣ страни—доказателство за една висока степенъ на държавническа зрѣлостъ.

Третиятъ за отбележаване фактъ бѣ стоварването десантъ отъ правителствения флотъ въ тила на революционнитѣ войски. Това действие прекъсна връзката между Критъ и Тракия и застраши тила на възстаницитѣ. Следъ неоправданото се очакване да се присъединятъ и другитѣ гарнизони къмъ революционното движение, десантътъ разколеба съвсемъ духа на революционеритѣ, застави ги, наредъ съ другитѣ причини, да напуснатъ безъ бой очерталия се между Солунъ и Тракия фронтъ и да изоставятъ всѣкаквъ по-нататъшенъ опитъ за нападателни действия или съпротива.

Сждбата на революцията бѣ решена.

Това бѣше ролята на грѣцкия флотъ презъ революцията, която, смѣло можемъ да кажемъ, се разви до едно „плашене звѣра отъ да-

лечъ“ или „очакване крепостта да бѣде превзета отвътре“.

Но каква роля би изигралъ тоя флотъ, ако се бѣха оформили два враждуващи лагера, нещадащи нищо и готови на всичко, за постигане поставенитѣ си цели?

Гърция е островна и полуостровна държава съ силно изрѣзани брѣгове. Брѣговата граница на континенталната частъ е около 2 пѣти по-дълга отъ сухоземната ѝ. Почти цѣлиятъ стопански животъ на Гърция протича презъ морето. Прекъсването на морскитѣ ѝ линии за съобщение далечъ не може да бѣде задоволено отъ линиитѣ по сухо къмъ Албания, Югославия, България и Турция. Гърция е много зависима и отъ движението на търговския си флотъ, като богатъ източникъ на стопански блага.

При това стечение на условията, господарѣтъ на флота би билъ неоспорванъ такъвъ на всичкитѣ ѝ острови. Той би владѣлъ брѣговата ивица на континентална Гърция до 20 км. навътре въ сушата. Въ негово владение могатъ да бждатъ всичкитѣ ѝ пристанища и той би можалъ да прикѣсне напълно движението на кораби отъ и за тѣхъ.

Това би значело пълно стопанско залушаване—положение, което метрополията—отечество не би издържала за дълго и което гарантираше успѣха на революцията.

Дудевъ.

НАРОДНИ ФОНДОВЕ ЗА КУПУВАНЕ НА ВОЕННИ КОРАБИ.

Известно е, че въ страната ни има фондове основани въ различни времена и отъ разни срѣди съ целъ на купуване военни кораби, които да се подарятъ на държавата ни, респективно на Флота и съ това сжжитѣ да се подпомогне въ трудната задача да удовлетвори нуждитѣ на отбраната ни отъ къмъ морето и Дунава.

Тѣзи фондове сж:

1) Фондъ „Крейсеръ Отецъ Паисий“, основанъ отъ група желѣзничари презъ 1913 год., възлизашъ на 400,000 лева;

2) Фондъ „Крейсеръ св. Кирилъ и Методий“, основанъ отъ г-ца Мара Евстатијева презъ 1915 год., възлизашъ на 4,000 лева;

3) Фондъ „Комитетъ народенъ флотъ при Флота на Н. Величество“, основанъ отъ служащитѣ въ Флота;

4) Фондъ „Българска военна флота“ при Министерството на вътрешнитѣ работи, основанъ отъ Д-во „Нафта“ презъ 1915 г. възлизашъ на 30,000 лв.

5) Фондъ „Учебенъ корабъ Отецъ Паисий“, основанъ отъ Б. Н. М. Сговоръ презъ 1931 год., възлизашъ на 9601 лв.;

6) Фондъ „Кръстосвачъ Бѣло море“, основанъ отъ ученицитѣ на Слѣтитѣ гимназии въ гр. Враца презъ 1934 год., съ събрана до днесъ сума 100,000 лева.

Сумитѣ на всички тия фондове, които се съхраняватъ въ държавни банки, възлизатъ надъ 1½ мил. лева.

Най-голѣми суми иматъ фондовитѣ „Отецъ Паисий“, основанъ отъ желѣзничаритѣ—400,000 лева и новооснования фондъ „Кръстосвачъ Бѣло море“, близо къмъ 100,000 л.

Обаче всички тия фондове за голѣмо съжаление, едва ли нѣкога ще могатъ да достигнатъ поставената си целъ, защото тѣ, като изключимъ последнитѣ два, нѣматъ изработени устава, които да опредѣлятъ начина на управляването имъ, както и тѣхното използване. Сжщо немислимо е кой и да е отъ

тия фондове по отдѣлно взетъ, да може да достигне необходимата за целта сума и съ това да може да изпълни своето предназначение, защото отдавна сж вече забравени и никакви суми не постѣпватъ въ тѣхъ. Така щото, тия фондове, може да се смѣта, че ще пропаднатъ окончателно, ако не се направи нѣщо за тѣхното използване.

Тукъ не ще се занимаемъ съ причинитѣ, поради които тия фондове днесъ за голѣмо съжаление сж въ пълно забвение, когато иначе тѣ биха имали съвсемъ друга участъ. Ние смѣтаме, обаче, че време е да се турятъ въ редъ всички тия събрани срѣдства отъ народа и най-вече да се направи онова, което ще гарантира достигането на поставената имъ целъ, толкова по-вече, че днесъ ние сме въ много потешко положение по отношение на защитата на морскитѣ ни и дунавски брѣгове, отколкото въ миналото. Наредъ съ това, повишениятъ днесъ интересъ на интелигенцията и народа къмъ въпроситѣ, свърза-

ни съ морето и Дунавъ, за което свидетелствува, съществуването на организацията на Бъл. Нар. Морски Сговоръ, новоосновения фондъ „Кръстосвачъ Бѣло море“, организацията на възпитаницитѣ на Морското училище и редъ още признаци, които налагатъ да се даде животъ на една голѣма държавна идея, каквато е владѣнието на морето и Дунава.

По наше скромно мнение, трѣбва чрезъ единъ законъ наредба всички тия фондове да се слѣятъ въ единъ съ едно общо име, напимеръ, „фондъ РОДЕНЪ ФЛОТЪ“. Всички суми да се прехвърлятъ въ този фондъ и неговото управление да бжде повѣрено на единъ комитетъ, изхождащъ отъ служебни лица на онази служба, която е най-близка до идеята, заложена въ този фондъ, и е най-заинтересована. За да се избѣгнатъ грѣшкитѣ на миналото, които евентуално биха се повторили, именно да се разпожсатъ народнитѣ усилия по преследването на една и съща целъ — покупка на военни кораби, да се забрани основаването на други фондове, при наличието на единъ обединяющъ, какъвто би билъ „фондъ РОДЕНЪ ФЛОТЪ“. Съ същия законъ да се разреши и въпросътъ за източникитѣ, отъ гдѣто този фондъ ще черпи срѣдствата си. Би било грѣшка, споредъ насъ, ако срѣдствата на този фондъ останатъ да се събиратъ по досега практикуванитѣ способности, чрезъ вечеринки, концерти, беседи и пр. Защото досегашния опитъ въ това направление ни показва, че така милиони не се събиратъ лесно или ако се събератъ, ще изтекатъ десетки години, когато нуждитѣ сж неотложни и изискватъ тѣхното бързо удовлетворяване. Тия способности, обаче, иматъ добра пропагандаторска стойностъ и като такива може да се използватъ и за напредъ. Значи необходимо е да се прибѣгне къмъ други начини и способности.

Въ държавата ни и днесъ съществуватъ разни фондове, целитѣ на които макаръ и не толкова общонародни, по силата на специални за-

кони събиратъ народни срѣдства, срещу марки, допълнителни такси и пр. Ако за тия фондове е допуснато подобно събиране на срѣдства, нима за единъ фондъ който си е поставилъ една истинска държавна и общо народна целъ — подпомагане защитата на отечественитѣ граници, би се отказало да се намѣри единъ подобенъ начинъ за осигуряване на срѣдства? Щомъ като се намѣриха срѣдства да се построятъ затвори, толкова повече трѣбва да се намѣрятъ такива и за този фондъ. Може напимеръ на всѣки пѣтнически билетъ да се взема по Б. Д. Ж. една свѣрхъ-такса (нѣма нужда да е голѣма, нека е 1 лв.), или частъ отъ приходитѣ на проектираната държавна лотария и пр.

Споредъ насъ, при желание, което следва да го има въ тия, които ръководятъ сѣдбинитѣ на Отееството, ще се намѣри начинъ и възможностъ да се постави такъвъ единъ фондъ на здрава основа, относно източникитѣ на срѣдствата.

Отъ друга страна, обединяването на тия фондове въ единъ, ще даде възможностъ да се удовлетворятъ тъкмо ония нужди по отношение защитата на воднитѣ ни граници, които даденото време налага. Днесъ въ рамкитѣ на мирния договоръ можемъ да подновимъ съ напълно съвременни кораби, които да замѣстятъ устарѣлитѣ кораби отъ Морската Полицейска Служба. Обаче така както сж основани фондоветѣ, това не можемъ да направимъ, защото сж предназначени за купуване все на крайсери-крѣстосвачи, което днесъ нито е целесъобразно, нито можемъ го стори, докато е въ сила Ньойскиятъ миренъ договоръ. Ето още едно твърде важно съображение, което налага по-скорошното сливане на фондоветѣ въ единъ обединяющъ фондъ.

Освенъ тия съображения, има и друго, отъ морално естество — не по-малко важно. Мнозина, на които е известно съществуването на тия фондове, се запитватъ какво става съ тѣхъ? Нима не сж се събрали още срѣдства достатъчни за да се

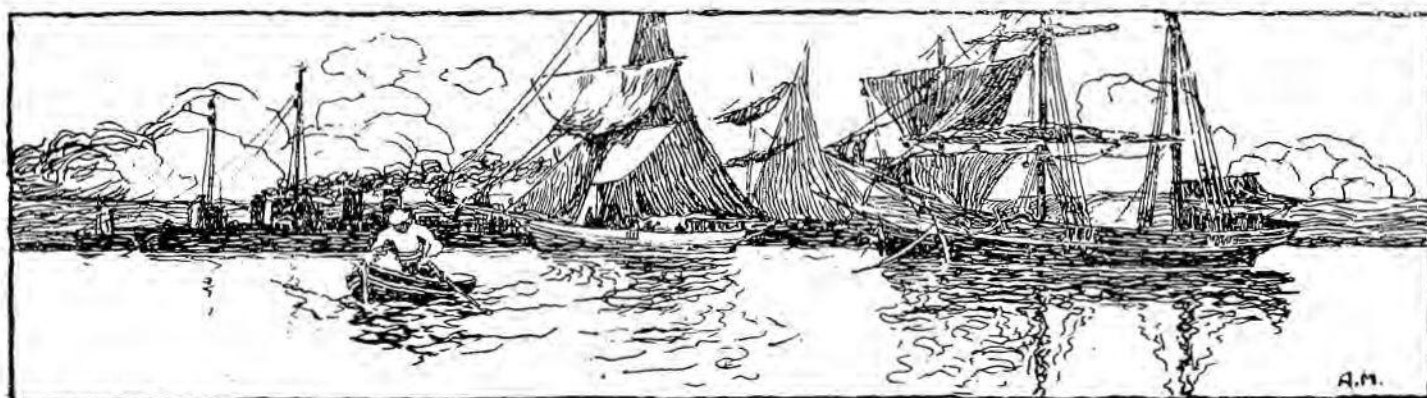
купи поне единъ корабъ? Други недоумяватъ, защо при съществуващи единъ, два и по-вече фондове, все съ една идентична целъ, трѣбва да се основава новъ фондъ, пакъ съ същата целъ, когато и той ще сподѣли участъта на предшестващитѣ фондове. Трѣбва да признаемъ, че обществото съ право си задава тия въпроси. Разбира се, че едва ли нѣкой ще се е намѣрилъ да проучи интересуващия го въпросъ за да си даде и правилния отговоръ, както е случаятъ съ първитѣ четири фонда. Поради липса на устави и др. опущения, направени при основаването имъ, тия фондове рискуватъ да не постигнатъ поставената си целъ. А основаването на нови фондове все съ една и съща целъ показва, че или инициаторитѣ не знаятъ за съществуването на такъвъ фондъ или пъкъ иматъ погрѣшното схващане, че така ще допринесатъ повече полза за осъществяване идеята — защитата на роднитѣ брѣгове. Припомнятъ си старата пословица, че к ж щ а отъ и м а н е не се събаря.

Обаче резултатътъ отъ всички тия фондове, поради липсата на една системностъ и целесъобразностъ, за съжаление е такъвъ, че обществото почти не вѣрва въ тѣхния успѣхъ и полза и отъ тукъ разбира се и липса на оная подкрепа, каквато то, обществото, би дало иначе.

А пълната вѣра въ успѣха и довѣрие къмъ обединяющия фондъ отъ страна на всички ще се възобновятъ, ако препоръчаната по-горе мѣрка се възприеме и налсжи.

Безъ да смѣтаме, че сме дали най-правдивото, изчерпателно и сполучливо разрешение на въпроса за фондоветѣ бихме били доволни, ако се изкажатъ и други по този въпросъ. Така въпросътъ съ фондоветѣ, който днесъ е навремененъ, поради голѣмата нужда отъ подмѣняване на корабния материалъ, предназначенъ за защита на роднитѣ брѣгове, би добилъ едно бързо и правилно решение, за да може въ кжсо време да получимъ очаквания резултатъ.

Дремджиевъ.



ЕВОЛЮЦИЯ НА ТОРПЕДОНОСИТЕЛЪ.

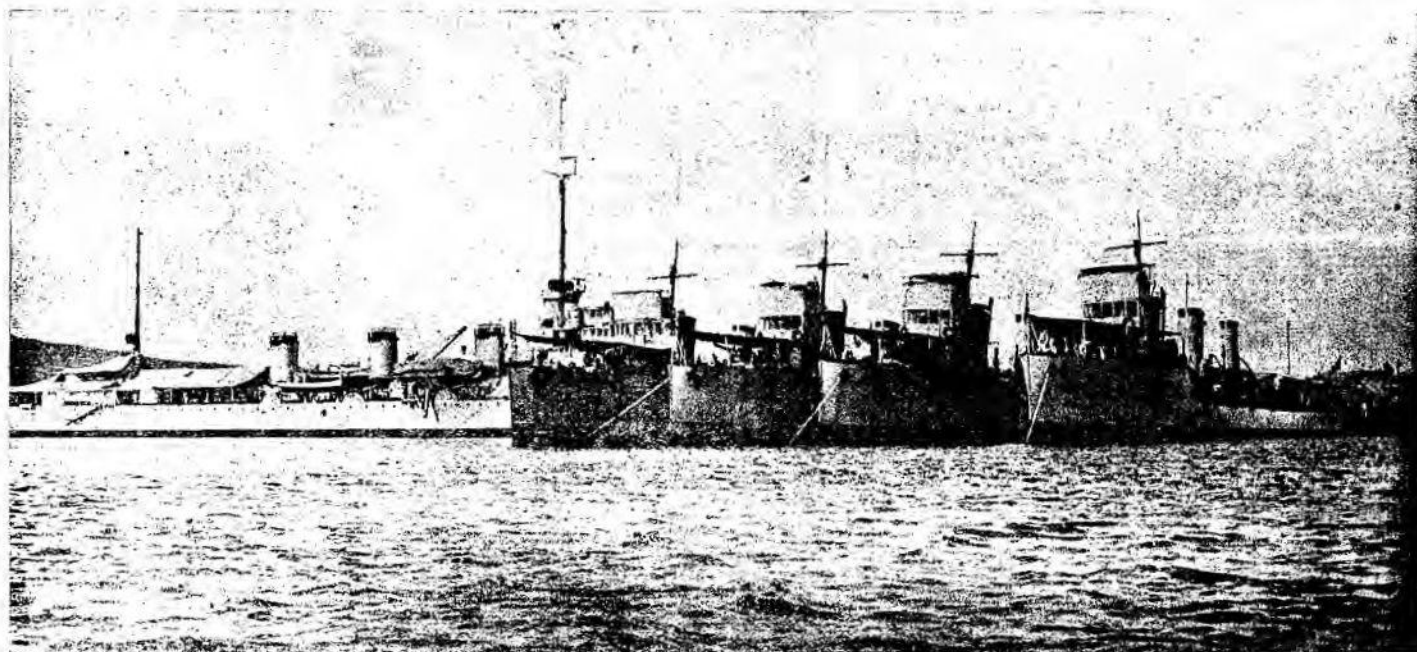
Главното и единствено корабно оръжие до сръдната на XIX-я вѣкъ е било ненарѣзаното оръжие, стрелящо крѣгли снаряди. Корабната артилерия, съставена отъ такива оръжия не е могла да се смѣта, като оръжие за унищожителенъ ударъ. Въ него време, ако на кораба не е попадналъ снарядъ, който да произведе пожаръ, боятъ се е завършвалъ съ абордажъ т. е. корабитѣ се доближавали единъ до другъ и между екипажитѣ се започвалъ бой, както на сушата. Победителятъ въ този бой е завладѣвалъ вражеския корабъ.

Военната мисль се е стремилa да намѣри сръдство, което би довело до по бързо и по сигурно унищожение на противниковия корабъ. По този начинъ се идва до действия съ взривъ на подводната частъ на кораба. Първия опитъ затова е направилъ въ 1875 г. американиецътъ Буш-

нелъ, които е показалъ пълната възможностъ за подводно взриваване на кораба. Трѣбвало е, обаче, да се измени почти цѣлъ вѣкъ до като се създаде новиятъ класъ кораби—торпедоносци, които внесоха значително изменение въ военно морската тактика. Първитѣ торпедоносци сж били твърде малки и не сж били достатъчно мореходни, вследствие на което и не сж могли да бъдатъ достатъчно активни. Русия въ 1880 год. поръчва и създава типъ торпедоносци „Батумъ“ и „Сухумъ“, построени въ Англия, които направили самостоятелно плаване отъ Англия въ Черно море, съ което доказатъ, че при по-добри мореходни качества, торпедоносцитѣ сж способни за самостоятелно плаване. Този опитъ е подтикналъ всички морски държави къмъ интензивно строене на торпедоносци. Появяването на торпедоносцитѣ внася тревога за

големитѣ кораби. Маневритѣ на английския флотъ въ 1885 г. сж потвърдили голѣмото значение на този новъ класъ кораби, при което било определено, че линейниятъ корабъ не може да се защити съ собственитѣ си сили отъ нападението на 3—4 торпедоносца. Това пренася идеята за създаване на новъ типъ кораби за борба съ торпедоносцитѣ. Първа Испания е поръчала въ Англия въ 1886 г. голѣмъ торпедоносецъ „Destructor“ (Изтрѣбителъ), чието название по после е станало нарицателно. Изтрѣбителитѣ сж имали по-силно артилерийско въоръжение отъ торпедоносцитѣ, а торпедно еднакво или даже по-слабо. Тѣ сж имали по-голяма скоростъ и по-голямъ радиусъ на действие, благодарение на по-големото водоизмѣстване и по-добри мореходни качества.

Скоростта на торпедоносцитѣ при бугалата машина е била 22—



Италиански торпедоносци въ Варненското пристанище презъ 1932 год.

23 морски мили въ часъ, като при усъвършенстването и сж достигнати 28—30 морски мили въ часъ.

Въвеждането на парната турбина, като корабенъ двигателъ, прави превратъ въ корабното машиностроене, обаче за известно време до 1916 г. се запазва предѣлътъ на скоростта, макаръ и съ турбиненъ двигателъ, до 30 мили въ часъ. Едва следъ въвеждането на жбчатото предаване движението на парната турбина къмъ винта, е могло да се достигне увеличение на скоростта, тъй като въ този случай движението на турбината не е взк. свързано съ това на вала, т. е. турбината е могла да има по-големо число обръщения, отколкото е ималъ гребниятъ винтъ.

Възможността да се увеличава налягането на парата въ котлитѣ, спомага за увеличаване мощта имъ. По такъвъ начинъ, съ усъвършенстване на парната турбина и въвеждане на котлитѣ съ високо налягане, се е достигнала въ последнитѣ торпедоносци скоростъ до 40 морски мили въ часъ.

Достигнатата въ съвременнитѣ торпедоносци скоростъ 40—42 мили въ часъ сжщо така се указва предѣлна и се налага радикално изменение не само въ конструкцията, но може би, и въ самата идея на корабнитѣ механизми, за да може да се достигне скоростъ къмъ 50—60 морски мили въ часъ.

При развитието на торпедоносци-

тѣ сж се появили две гледища — германско и английско. Германцитѣ сж сѣмтали, че торпедоносецътъ е предназначенъ само за торпедна атака тогава, когато англичанитѣ сж строили свойтѣ торпедоносци така, че при изпълнение задачитѣ си, като торпедни кораби, да могатъ да водятъ артилерийски бой съ нѣмскитѣ торпедоносци.

Така къмъ 1914 год. германскитѣ торпедоносци сж имали по 3 оръжия 8.8 с/м. и по 6 торпедни трѣби 50 с/м, а английскитѣ—по 3 оръжия 10.2 с/м. и по 4 торпедни трѣби 53 с/м. Отъ това се вижда, че германцитѣ сж подчинили всички елементи на свойтѣ торпедоносци на торпедната атака. Развили сж торпедното

въоръжение за смътка на артилерийското, когато англичаните правят тъкмо обратното.

Започнатата въ 1914 год война показала неправилността на германското гледище и нѣмците безъ да намаляватъ торпедното въоръжение сж увеличили артилерийското и довели орждията до четири 15 см.

Така първиятъ торпедоносецъ, предназначенъ само за една атака въ опредѣлени съвсемъ ограничени условия, се е преобразилъ въ съвремененъ голѣмъ ескадренъ торпедоносецъ, пригоденъ да изпълнява разнообразни и сложни задачи: — торпедна атака, артилерийски бой не само съ подобни на себе си торпедоносци, но и съ леки кръстосвачи, разузнаване, охрана, поставачи на мини и пр., въ съответствие на което той е длъженъ наредъ съ мощното си торпедно въоръжение да има и мощно (за своя класъ) артилерийско въоръжение, съ приспособление за носене и хвърляне на мини и подводни бомби и съ апарати за поставяне на газови и димни завеси.

Всичко това и необходимостта, щото торпедоносците да може да придружава ескадрата, сж довели до бързо и значително увеличение на водоизмѣстването му, което е въ противоречие съ основната задача на торпедоносца — торпедната атака, изискваща малка видимостъ и малка поражаемостъ.

Нѣкои държави (Италия, Япония и Германия) наредъ съ голѣмите торпедоносци строятъ и малки (2-и класъ за брѣгова отбрана), които могатъ да се използватъ и въ тѣснини и въ стѣсненъ театъръ, а освенъ това ще могатъ да се ползватъ и отъ малката си видимостъ.

НАБЛЮДАТЕЛЪ.

— Облѣчи си шинела, — смърми строго корабникътъ — ще настинешъ горе! —

Дѣлчо се навеле мълчаливо, взе шинела и се облѣче бързо. Премѣтна бинокъла на врата си и бавно започна да се катери по стожера къмъ коша.

Стигна горе. Премѣтна предпазливо кракъ и стъпи неувѣрено на дървеното дъно. Все още не смѣеше да погледне надолу. Съ напѣганато внимание прибра и другия кракъ. Насмалко щѣше да счупи сигналната лампа.

Качваше се за пръвъ пжтъ, а щастieto му бѣ — на неспокойно море. Той стисна здраво съ ржце желѣзния обржчъ и се облѣгна добре на стожера, защото можеше да изхвъркне всѣки моментъ въ водата.

Съ трепетъ погледна надолу. Стори му се, че се намира на 50 метра надъ кораба и морето — така далечъ

За да може съвременниятъ торпедоносецъ да отговаря на всички изисквания, се е дошло до създаването на усиленъ торпедоносецъ — водачъ, който по въоръжение и размѣри се е приближилъ къмъ лекия кръстосвачъ, като не отстъпва по скоростъ на торпедоносца. Въ италианския и френския флоти този класъ кораби достига до 3000 тона водоизмѣстване. Англия, по чиято инициатива е въведенъ този класъ — водачъ, неотказвайки се отъ названието му, постепенно го изравнява по въоръжение и размѣри съ ескадрените си торпедоносци. Съ това тя се и приравнява къмъ гледищата на Япония и Америка, които не сж въвели водачите въ своите флоти.

Торпедното въоръжение на съвременния торпедоносецъ е порастнало съ 50-100 % отъ онова презъ време на войната, което показва, че макаръ и да се възлагатъ на торпедоносца различни задачи, все пакъ неговото главно оръжие си остава торпедото.

Общоприетиятъ калибъръ на торпедните тржби, съ изключение на Франция и Германия, е 53.3 см. Франция е приела 55 см., а Германия 50 см..

Напоследъкъ всички морски държави сж възприели да съединяватъ въ трйки торпедните тржби, а по новите английски торпедоносци иматъ даже четворни тржби. Числото на торпедните тржби на единъ торпедоносецъ днесъ достига отъ 6 до 12, съединени по три или по четири наедно. По тоя начинъ се явяватъ торпедоносци съ 2, 3 или четири торпедни апарати.

До като торпедните тржби бѣха по една или свързани по две, тѣ се разполагаха по страните на палубата

му се видѣха разпѣнените гребени и залитащите по палубата моряци. Видѣтъ на кораба отъ горе бѣ величественъ. Красива стройна линия, голѣмо разнообразие по пода. Сжщо, както снимките, които бѣ гледалъ въ офицерското помѣщение на нѣмски кръстосвачи, снети отъ въздуха.

Равномѣрниятъ тактъ на машината му се струваше далеченъ и едва достигаше до него по тънкия стожеръ, като лекъ трепетъ, който се увеличаваше, когато винтътъ излизаше отъ водата и сърдито почваше да бие надъ нея. Тогава, остриятъ носъ се заравяше дълбоко въ вълната и излизаше измокренъ и свѣтналъ отъ загребената вода която се преливаше обратно въ морето на струи, като водопадчета.

Отъ време на време се чуваше мърморенето на кърмилната машинка и хрипавия гласъ на верижните приводи.

близко до бортовете. Съ съединяването имъ по 3 и 4 се достигна намаление въ числото на апаратите, което позволи да се поставятъ тѣ въ диаметралната плоскостъ на кораба и да могатъ по тоя начинъ да се използватъ, споредъ нуждата едновременно всички на съответния бортъ.

Бортовото разположение на торпедните тржби има единствено и твърде важно преимущество, че позволява да се увеличи твърде много жгъла на обстрела, който доста се ограничава при поставянето имъ въ диаметралната плоскостъ, особено при доста широките торпедоносци. На това може да се помогне, ако се направятъ апаратите подвижни напрѣчно за да могатъ да се приближаватъ къмъ желанния бортъ.

Почти на всички торпедоносци, съ малки изключения, торпедните апарати сж поставени въ кърмовите имъ части, задъ димовите тржби.

По отношение разположението на орждията нѣма еднообразие въ всички флоти. Японските, италианските и германските торпедоносци иматъ такова разположение на артилерията си, че могатъ да иматъ по-силенъ артилерийски огънь отъ кърмата, а по-слабъ отъ носа, което отговаря на задачата на голѣмите торпедоносци да могатъ да водятъ артилерийски бой съ леки крейсери при отстъпление.

Съ увеличаване числото на орждията на торпедоносците до 6-8, въпрѣки относително голѣмата дължина на торпедоносца, се е наложило да се поставятъ орждията по две заедно, като японците дори сж замѣнили щитовѣтъ съ леки кули. Това разположение на орждията въ двойки намалява общото тегло на установката на артилерията, което

Кърмата танцуваше, отнасяна отъ дългите вълни. Стожерътъ се люшкане силно въ страни и напредъ. Успокояваше се за малко за да си почине и наново почваше люшкането.

Дѣлчо започваше да брои: пета, шеста, осма . . . , хайде пакъ, — сърцето му се свиваше неволно, ржцетъ му се стиснаха по-силно въ обржча, а стомахътъ искаше за пръвъ пжтъ да му изневѣри.

Тревожниятъ тропотъ по палубата го накара да се стресне и той едва сега се сети да погледне напредъ къмъ водаческия корабъ. Вдигна бинокъла и доложи пръвъ.

— Завой на дѣсно, курсъ истински . . . — долагаше мичманътъ на командира.

— „Смѣли“, заемете мѣстото си, като разузнавачъ . . .

Траверсъ Емине. Командирътъ е навънъ и чака за курса. Помощникътъ, който, навѣрно, изпотенъ и подъ носа, въ горещата рубка, бър-

за торпедоносца има таѣрде голѣмо значение.

Освенъ главната артилерия на торпедоносците се поставятъ и по 2-4 зенитни автомата съ общъ почти за всички държави калибъръ 4 см. На французскитѣ торпедоносци и водачи е възприетъ 3-7 см. калибъръ. На американскитѣ торпедоносци и на последнитѣ французски се поставя по едно 7-6 см. зенитно оръдие. Зенитнитѣ оръдия се разполагатъ въ срѣдата на торпедоносца или въ диаметралната плоскостъ, или по бортоветѣ.

При постройката на торпедоносците, водоизмѣстването имъ се разпредѣля за всички товари въ проценти, а именно: за корпуса и раз-

лични устройства и запаси за снабдяване, за въоръжение, за механизми, за гориво и вода. Като се разгледатъ по отдѣлно всички тия товари се вижда, че най-голѣмъ процентъ въ съвременнитѣ торпедоносци взема теглото на механизмите—40—43 %, следъ това иде теглото на корпуса—35—37 %, въоръжение—9—12 % и запасъ отъ гориво и вода—9—11 %. Ако би могло да се направятъ механизми, теглото на които да спадне отъ 12 на 10 клг. за конска сила, то за торпедоносца отъ 2000—2200 тона водоизмѣстване, това би дало икономия отъ 150 тона, а при тегло на механизмите 8 клг. за конска сила, икономията би била 300 тона т. е.

14-15 % отъ водоизмѣстването. Ако отъ тази икономия само 5 % се превърлило въоръжението ще се повиши неговото общо тегло на 16—17 %, а останалитѣ 9—10 % ако се оставятъ за механизмите, то скоростта би се увеличила до 45-47 морски мили въ часъ.

Недѣлчевъ

Владението на морето води къмъ владение на свѣта. Народъ, който владѣе морето, владѣе

1/3 отъ свѣта.

ПО ИЗПОЛЗВАНЕ ТОРПЕДОТО ВЪ НОЩНИЯ БОЙ.

Торпедото се явява като главно оръжие за нощенъ бой. Този, който притежава повече торпедни тръби ще има известно превъзходство надъ противника. Адмиралъ Джелико казва, че преимуществото на германците въ това отношение е било една отъ причините, загдето английскитѣ флотъ е трѣбвало при всички обстоятелства, да се стреми да избегне нощния бой съ германския флотъ. Естествено, не е само числото на торпеднитѣ тръби, които заставиха англичаните да избѣгватъ нощнитѣ боеве. По важната причина се крие въ много по добрата подготовка на нѣмскитѣ кораби за нощни действия, отколкото тѣзи на английскитѣ.

Самото обстоятелство, че следъ свѣтовната война всички държави увеличиха значително чис-

лото на торпеднитѣ тръби на голѣмитѣ си кораби, за самоотбрана или нощенъ бой, иде да подчертае значението, което се дава на торпедото.

Поставяне на нѣкои кораби неподвижни тръби, особено на подводнитѣ пѣкъ, трѣбва да се признаватъ, като съвършено неудоволетворяващи назначението, което имъ се дава. По голѣмитѣ кораби, е необходимо да иматъ подвижни торпедни тръби, които бързо да се насочватъ по целите предъ видъ на това, че въ тъмнината благоприятнитѣ моменти за торпеденъ изстрелъ бързо изчезватъ, при което корабътъ не ще успѣе да се завърти бързо и на сравнително малкъ жгълъ. Освенъ това изискванията за безопасността заставятъ да се избѣг-

ватъ по всякакъвъ начинъ такива повороти въ тъмнината, още повече, че необходимостта да се отклонятъ отъ изстреляното отъ противника торпедо, може да го застави да прави циркулация въ тъмно противоположна посока. Това налага, да се поставятъ въртящи се торпедни тръби.

На лекитѣ кораби, торпеднитѣ тръби трѣбва да бъдатъ така устроени, щото да могатъ да стрелятъ по двата борта. Презъ време на торпеднитѣ атаки следъ Ютландския бой, английскитѣ изтрѣбители сѣ били принудени, следъ като били лишавани отъ способността да маневриратъ, за своята безопасностъ да изстрелватъ торпедата си въ посока обратна на противника, понеже тѣхнитѣ апарати не сѣ мо-

зо чертае, рови изъ таблици, смѣта...

— „Сигнала долу, г-нъ лейтенантъ“!

Приводитѣ пакъ затракаха, задъ кърмата винтътъ забумтѣ по силно и „Смѣли“ съ увеличенъ ходъ се отдѣли отъ строя на отряда.

Вълнитѣ идватъ насреща. Като че ли станаха по-голѣми, но тѣ не смущаваха вече Дѣлчо, който летѣше въ въздуха възхитенъ. Това му се хареса. Спомни си за село. Не знаеше тогава нищо за морето. Челъ бѣ само разкази за неговата жестокостъ, страхотностъ. Въ него бѣ насадено чувството на боязнь къмъ водната стихия. А когато дойде въ града отъ далечнитѣ дипли на Люлинъ и видѣ за пръвъ пътъ морската ширь, той наистина помисли, че далечъ задъ него, нѣма суша, че това е края на свѣта.

А сега? О, какъ широкъ е неговия обзоръ! Колко много вече той знае!

Не само това. Когато, съ кожена торба презъ рамо, той гонѣше доби-

тъка навънъ отъ село при изгрѣвъ слънце, натрѣшъ го нагоре изъ стърнищата и следъ това дръмѣше по цѣлъ день или се караше съ полския пазачъ, бѣ единъ, а сега се чувстваше вече съвсемъ другъ.

Съ жаръ поглѣщаше той знания, съ внимание изслушваше съветитѣ и съ любовъ прегърна службата на кораба. И сега, въ него горѣха други желаниа, други стремежи. Той се възхищаваше отъ морето, той се чувстваше гордъ, че се носи непокънатъ, като победителъ надъ свирепитѣ, съ незнайна сила изпълнени вълни. Той се чувстваше гордъ, че е морякъ

Слънцето не бѣ се още издигнало високо и хоризонтътъ едва се загаряше отъ утринната заря. Лека мъгла покриваше брѣга и правѣше очертанията още неясни.

Водага бѣше тъмна и слънцето я караше да блѣсти като олово. Разузнавачътъ и отрядътъ вървѣха вече на успоредни курсове. Тритѣ ко-

раба на отряда бѣха въ красива върволица и въпрѣки вълнението я поддържаха добре.

Дѣлчо се вираше въ челния корабъ, гледаше презъ бинокъла търсейки сигналъ по стожеритѣ. Следъ това се обърна назадъ да огледа хоризонта, съ погледъ въ лѣво, напредъ—къмъ Св. Иванъ, Созополъ, Св. Никола

За голѣма изненада на младия наблюдателъ, презъ бинокъла той различи силуета на голѣмъ търговски корабъ, който едва забележимо пушеше къмъ Бургазъ. Ядосваше се, че не го е видѣлъ по-рано и побърза да доложи, докато не е получилъ мѣрението отъ долу.

— На 330° предъ островъ Св. Иванъ, холандски, търговски корабъ, 6 х. тоненъ, съ курсъ къмъ Бургазъ. Стражникътъ записа и доложи.

— „На старшия корабъ сигналъ“! провикна се отново младия наблюдателъ.

— „Сборъ“!

гли да се завъртат от борта на борта. Торпедоносците, хвърлящи се в атака, трябва колкото е възможно по-малко да се приближават до най-малко разстояние към обекта на атаката. Затова атаката трябва да се произвежда от такава посока, която по отношение на видимостта затруднява нейното откриване; което още така не е способно за свободно маневриране. Освен това трябва да се вземат мерки, шотландски прикрития, като например, искри из

стржбит и др. да не издадат пред време кораба. Опитът показва, че кораб, плаващ с много голям ход, лесно се издава в тъмнината по святащата носова вълна и струята зад хърмата. Разпознаване на силуетите нощно време е много трудно и често пъти не ще могат да се различават нашите от тези на противника. Колко трудно се познава в тъмнината виденият кораб, може да се види от примѣра въ боя при Коронелъ, когато ниско вдигащ се

малък тъмен облак е послужил, като причина за ред недоразумения и невѣрни донесения. Ето защо подготовката на корабите за нощен бой трябва да бъде от главните задачи на мирното време. Особено торпедните кораби трябва да владѣят въ свършенство способността да се ориентират бърже и сигурно въ нощните действия, което ще се достигне съ постоянни нощни действия при най-различни обстановки.

Прациковъ.

УСЛОВИЯТА ЗА РЪЧНО ПЛАВАНЕ ПО ДУНАВА НА ВОЕННИТЕ КОРАБИ.

Преди да говоримъ за създаване нормални условия за плаване, на нашата рѣчна флотилия трябва да разрешимъ въпроса — какво се разбира подъ думите „нормални условия“.

При поставянето на този въпросъ, не трябва да забравяме, че военните кораби, предявяватъ особенни искания къмъ условията за плаване по рѣката, които трябва да бъдатъ взети подъ внимание и изпълнени, въ по-голямата си част, още отъ мирно време.

Като предпоставка на този въпросъ, се явява службата на личния съставъ на рѣчните кораби, при която въ противоположностъ на търговския транспортъ, сме лишени отъ възможността, да имаме добре подготвенъ рѣченъ кадъръ.

Честитѣ смѣнявания на личния съставъ отъ рѣката на морето и обратно, не дава възможностъ на добро и системно опознаване съ рѣката.

Необходимостта да се освободятъ

корабните офицери отъ опекунството на лоцманите, поставя въпроса за намиране лѣтя, по който най-лесно би се дошло да се изучи рѣката въ най-кратко време.

Зависимостта на командирите отъ лоцманите, особено въ военно време, е толкова очевидна, че не заслужава и да се говори.

Неувереността на командирите и двувластието на мостика и др. — това сж отрицателни явления, които съпровождатъ тази зависимостъ.

Следователно, трябва да се приспособимъ къмъ рѣчното плаване, като разрушимъ легендата, за непреодолимите му трудности.

Тукъ навѣрно ще срещнемъ не малко възражения отъ страна на привържениците на старата система, който много лесно може да обори, тъй като въ основата имъ лежи консерватизмътъ.

Като нагледен примѣръ въ подкрепа на горезисложеното ще приведемъ следния фактъ:

Преди общоевропейската война

въ руския балтийски флотъ плаването даже и съ малките торпедоносци, между финландските шхери, се извършвало съ помощта на лоцмани.

Адмиралъ Есенъ, който пръвъ е оценилъ значението на шхерите и необходимостта отъ тяхното добро познаване отъ личния съставъ за плаване по тяхъ безъ лоцмани, е забранилъ военните кораби да се ползватъ отъ лоцмани.

Първоначално е съществувалъ голямъ рискъ, но въ скоро време всички руски военни кораби, отъ най-малкия до най-големия, свободно сж се движели между шхерите, безъ помощта на лоцмани.

Този примѣръ ни показва, че и при много по трудна обстановка е възможно да се създадатъ нормални условия за плаване, които биха позволили, въ сравнително късъ срокъ, да се изучи известенъ воденъ районъ и да се плава свършено безопасно по него.

Основни помагала при тия плава-

Съ увеличенъ ходъ „Смѣли“ се отправи по куреъ на сближение.

— „Моля разрешение да остана въ строя!“

— Да!

Едва що разпознавачътъ се установи отново въ строя и новъ сигналъ на кара Дѣлчо да стресне стражника.

— „Бойна тревога!“

Камбаната заби тревожно. Презъ глава се стурнаха моряците по палубата. Калъфите се извадиха, орждията и картечните се приготвиха за стрелба.

Сжщото оживление виждаше наблюдателятъ и напредъ. Кърмовото знаме се сѣ. Развъ се бодро знамето дигнато на стожера.

Отрядътъ се насочи на сближение съ противника. Атака!

Телеметристътъ долага настойчиво разстоянията. Дѣлчо, наведенъ лекъ напредъ, следеше съ възторгъ какъ малките морски вълчета съ най-голямъ ходъ прескачаха вод-

ните препятствия и сърдито пращаха тумби черъ пушекъ въ въздуха. Обслужитѣ на орждията и картечните се държаха здраво да не паднатъ, измокрени до кости.

Фиктивниятъ бой започна. „Стрелба отъ лѣвия бортъ! . . . артилерийски огънь, картеченъ огънь . . . торпеденъ истрелъ!“

Дѣлчо се изкиска, — холандецътъ изплашенъ сви на лѣво, право къмъ брѣга.

Последенъ „Смѣли“ пусна своето торпедо, отдѣли се отъ строя и направи димна завеса на отряда. Ежекритите свистѣха, дветѣ тръби изригнаха гжстъ черенъ димъ, който въ хубава пропорция оцветяваше дългата завеса, която смути съсемъ противника.

Наблюдателятъ бѣше възхитенъ. Той бѣше прегърналъ здраво стожера и възбуденъ наблюдаваше, като на дланъ истинския морски бой. Какъ съжеляваше, че не може да

проследи поне единъ торпеденъ истрелъ, поне едно снарядно попадение!

Неволно той си спомни разказа на мичмана за атаката на „Хамидие“ и въ него пламна ентузиазмътъ горещото желание за подвизи, за слава. И въ унеса на своята въздушна люлка, затворенъ въ себе си, той даде тържествено, съкровено обещание да бъде славенъ морякъ.

Тремолъ Ивановъ.

Всѣка държава, която иска да стѣпи на собствени крака, трябва да има брѣгъ, а за да запази брѣга, трябва да има флотъ.



ния се явяват рѣчнитѣ лоции и карти.

Какви трѣбва да бждат рѣчнитѣ лоции? Рѣчната лоция трѣбва по съдържание да напомня морската, съ която командиритѣ сж запознати още отъ училищната скамейка, следователно на тѣхъ ще бжде лесно да се запознаятъ и справятъ съ рѣчната лоция.

Плаванията по рѣката сж съпроводени отъ цѣлъ редъ особенни явления и признаци.

Тѣзи явления и признаци въ голѣмата си частъ, трѣбва да бждатъ основно проучени и напълно изяснени.

Къмъ тѣхъ спадатъ: характерътъ на вълнитѣ, образуващи се следъ кораба, минаването отъ плитко къмъ дълбоко мѣсто, характерното измѣнение звука на машинитѣ презъ време на пжтуванието и др.

Всички тѣзи признаци се пораждатъ отъ едни и сѣщи причини на всички рѣки и сж въ зависимостъ отъ мѣстнитѣ условия. Тѣзи мѣстни признаци се явяватъ много често, надеждни указатели въ рѣчната навигация и трѣбва да съставляватъ въведението къмъ общата частъ на лоцията за дадена рѣка.

Общата частъ на рѣчната лоция, трѣбва да съдържа примѣрно следнитѣ сведения:

а) Описание на рѣката, название, протежение, дѣление на участъци, главни притоци, изворъ и др. съ указание какви участъци сж плавателни за голѣми и малки кораби.

Широчината на рѣката въ най-много важнитѣ мѣста, извивки, скоростъ на течението и пр.

б). Замръзване на рѣката (срѣдни норми), крайнитѣ предѣли и данни за ледохода и продължителността на навигацията.

в). Разпредѣление на рѣката по периода на пролѣтни, есенни и др. пъл-

новодия и нормирующитѣ корабоплаванието дълбочини.

г)- Зимниятъ режимъ на рѣката.
д). Общи сведения за хидротехническитѣ съоръжения, мостове, водомѣрни постове, хидрологически станции и др.

Последниятъ пунктъ ще даде кратко описание на рѣката въ тази областъ, тѣй като подробно всичко това ще бжде указано въ лоцията, съставляваща наставлението за плаване.

Следъ физико-географическото описание на рѣката, идва наставлението за плаването.

Тази е най-сжществената частъ отъ лоцията и може да бжде подредена различно.

Най удобно е необходимитѣ за плаване наставления, да бждатъ подредени отъ километъръ до километъръ.

Тѣзи наставления примѣрно трѣбва да съдържатъ направлението, разположението на фарватера, неговата ширина, отклоненията отъ главното направление и неговитѣ особености; особено бележити брѣгови мѣста, както за общата ориентировка на рѣката, така и за плаванията въ даденъ районъ и т. н.

Ние имаме възможность да се запознаемъ съ една такава опитна работа и смѣтаме, че това е най удобния и практически способъ за систематизиране на материала.

Второ пособие за плаване по рѣката се явява картата.

При избора на единъ или други типъ рѣчни карти, първата ни работа е да решимъ въпроса за нейния масштабъ.

Масштабътъ на рѣчната карта трѣбва да отговаря на 3 условия:

1. Масштабътъ на картата трѣбва да бжде такъвъ, че да позволява да се пресмѣта обстрела отъ брѣга.

2. Картата ще трѣбва да бжде

достатъчно едра, за да даде възможность на кораба да се ориентира презъ време на плаването.

3. Масштабътъ на картата трѣбва да позволява, да се използва единъ листъ карта достатъчно продължително време т. е. да не се смѣняватъ често листоветѣ. Най-удобниятъ масштабъ на рѣчната карта е 1:20000 или 1:25000.

Не по малко значение за рѣчната карта има оцѣтяването на брѣга и брѣговитѣ предмети. Коритото на рѣката трѣбва да бжде въ бѣлъ цвѣтъ, за да може да се чертае съ моливъ по него.

Условнитѣ означения на рѣчната карта, трѣбва да бждатъ съвършено еднакви съ тия на сухопжтнитѣ карти. Сжщото се отнася и за названието на разнитѣ пунктове.

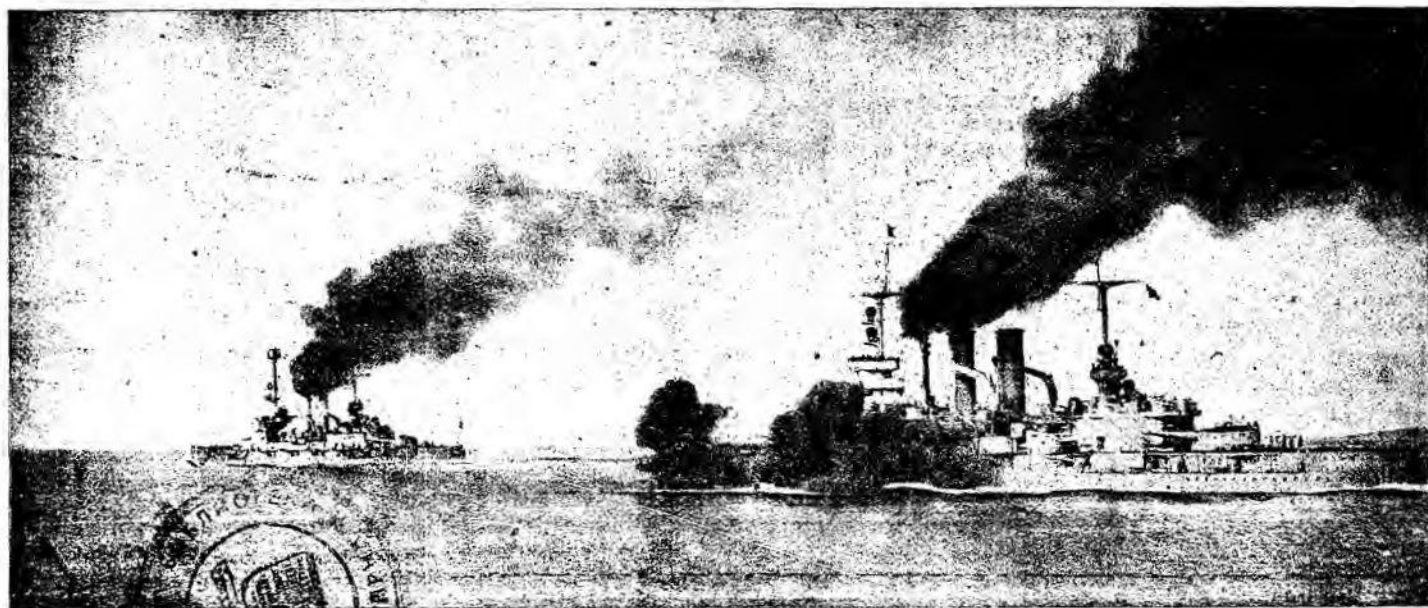
Гореизложеното е само общи бележки на минимума пособия, които сж необходими за плаване по рѣката, съ указание въ общи черти тѣхната сжщность.

Не се засѣгатъ въпроситѣ, обезпечващи безопасното плаване, като системата на ограждане на опаснитѣ мѣста, службата, която се грижи за оповестяване измѣненитѣ условия за плаването, правилата за плаването по рѣката и др.

Не трѣбва да се забравя, че на военнитѣ рѣчни кораби ще имъ се случи да плаватъ и действуватъ въ такива райони, кждето нѣма нормални рейсови плавания и при неблагоприятни условия на времето.

Новото, което предявяватъ военнитѣ кораби къмъ рѣчното плаване, не трѣбва да плаши рѣчниците, напротивъ ще трѣбва чрезъ съвмѣстна и дружна работа на военнитѣ моряци и рѣчниците, да се създадатъ нормални условия за плаване по Дунава, при най-разнообразна обстановка и условия.

Т. Тодоровъ.



Изъ Германския воененъ флотъ Артилерийска стрелба.

СТРАНИЧКА ОТЪ ДЕЙСТВИЯТА НА ДУНАВСКАТА ФЛОТИЛИЯ ПРЕЗЪ БАЛКАНСКАТА ВОЙНА.

Следъ заемането на пристанището Деде-агачъ отъ нашитѣ войски, отъ Дунавската Флотилия се изпраща команда подъ началството на лейтенантъ Фурнаджиевъ, който е назначенъ за комендантъ на пристанището, съ назначение:

1. да заеме и организира наблюдателната служба по крайбръжието;
2. да организира превозването на войскови части, тяжести и припаси за 4-а армия въ Сароския заливъ, като се грижи за безопасността при пътуването;

3. да завежда и ръководи разтоварването на всички припаси, предназначени за армията, както и на търговската стока, предназначена за вътрешността.

Така поставени задачите на тая малка частъ отъ Дунавската Флотилия, на пръвъ погледъ не показватъ нѣщо много особено. Тѣ придобиватъ своето голѣмо значение, въ живота на армията и народа, само като се съпоставятъ съ условията, при които се е намирало снабдяването на армията и страната въ време на Балканската война, когато по-редъ причини, сега известни на всички, снабдяването на една значителна частъ отъ нашата армия е могло да става само презъ Деде-агачъ по вода, а България е могла да се съобщава съ европейскитѣ държави пакъ само презъ пристанището на Деде-агачъ. А най-добре

дейността на тая малка частъ се характеризира отъ следнитѣ данни, които показватъ каква голѣма работа е извършила по снабдяването на армията и населението за единъ

сравнително малъкъ периодъ отъ време — 20.XI.1912 г. до 20.VI.1913 г.

Приложенитѣ таблички сж свършенно ясни за да не искатъ никакви обяснения.

Таблица за разтоваренитѣ въ пристанището припаси въ тонове.

Брашно	Галети	Съестни припаси	Сирене	Колониални	Едъръ рог. добитъкъ—глави	Овесъ	Ечмикъ	Сено	Каменни вжглища	Варна, бобъ и леица.	Разни припаси	Всичко
8,400	590	15,945	3,514	3,071	1,481	15,605	940	34,561	12,430	220	15,332	110,208 тона 1481 глави

Таблица за изнесенитѣ припаси за снабдяване 4-а армия

Разни припаси	Хлѣбове	Обози	Разни багажи	Муниции	Оръдия	Провизии	Воллове	Крави	Овци	Таблица за пренесенитѣ хорв, добитъкъ и фуражни припаси отъ Д.-агачъ за Кавала съ паракъ „Варна“ и „Борисъ“	
4,100 т.	4,680 бр.	15 т.	185 т.	32 т.	16 бр.	53 т.	195 гл.	95 гл.	258 гл.	Офицери . . .	891
										Войници . . .	58,235
										Коне . . .	4,506
										Магарета . . .	26
										Фуражи . . .	17,197
										Разни тяжести	567

С. Хранковъ.

ТОРПЕДОНОСИЦИТѢ СЛЕДЪ ЮТЛАНДСКИЯ БОЙ.

Торпедоносцитѣ въ Ютландския бой встѣпиха въ нова фаза на използване. Ютландския бой даде примѣръ на дневни атаки отъ торпедоносцитѣ. До тогава торпедоносцитѣ се използваха ограничено, обикновено въ последната фаза на боя (използване на успѣха) и то предимно нощемъ.

Фактически въ Ютландския бой, ние не виждаме успѣшни дневни атаки, съ изключение попадналото торпедо въ „Marlborough“. Редъ атаки минали безрезултатно. Още въ първитѣ моменти на боя станало ясно, че торпедоносцитѣ трѣбва да се подведатъ въ атака подъ прикритие.

Първата двустранна атака отъ торпедоносцитѣ въ решителната фаза на боя, подчертала принципитѣ на тактиката относително обезпечение на торпедоносцитѣ въ периода на заемане позиция за атака. Огънь на противоминната артилерия се оказалъ непълно действителенъ, за да задържи презъ деня на почетно разстояние торпедоносцитѣ, отъ голѣмитѣ кораби.

Опитътъ отъ това сражение показва: че на торпедото не трѣбва да се гледа ка о на оръжие на случая,

атакитѣ трѣбва да се извършватъ организирано и че разпилѣнитѣ торпедни флотилии между боевитѣ отряди, маневрирането на които е подчинено само на целитѣ на артилерийския огънь-не съдействатъ за успѣшното имъ използване.

Въ Ютландъ вземаха участие много торпедоносци и отъ двѣтъ страни, но безъ успѣхъ, защото тамъ атакуваха отдѣлни флотилии при случайна обстановка.

Интересенъ примѣръ на предварително обмислено и организирано масово използване на торпедоносци въ Ютландския бой, се явява атаката на германскитѣ торпедоносци на английската линия, при втория поворотъ на Шееръ.

Той подвежда своитѣ торпедоносци напредъ, поставя напредъ и линейнитѣ кръстосвачи и круто отива на сближение съ тѣхъ. Смѣтайки круто да повърне и да хвърли торпедоносцитѣ въ атака на английската колона отъ линейни кораби,

Този маневъръ той изпълнилъ добре, но не до края; той довелъ торпедоносцитѣ до 4 мили, което се явява доста голѣма дистанция за

сигуренъ торпеденъ залпъ. Ако той имаше твърдо намѣрение да атакува английската линия и да ѝ нанесе голѣми загуби трѣбваше да продължи още на сближение и да хвърли торпедоносцитѣ отъ минимални разстояния за торпедна атака; тогава успѣха на торпедната атака би откупилъ евентуалнитѣ жертви, които биха нанесли нѣмскитѣ кръстосвачи отъ това голѣмо сближение. Все пакъ тази атака остава, като отличенъ примѣръ за предварително обмислена и подготвена дневна торпедна атака подъ прикритието на голѣмитѣ кораби.

Ив Ивановъ.

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





МОРСКИ ВЕСТИ

ВЪГЛИЩА ИЛИ НАФТЪ.

Въ майската книжка на английското списание „Gurnal of the R. yle United Service Institution“ отъ 1934 г. е помѣстенъ докладътъ на адмиралъ Р. М. Скелтонъ на тема: „Въглища или нафтъ за военния флотъ“, направенъ въ присѣдствието на авторитетни представители отъ флота. Изглежда, че този докладъ е целилъ да се привърши досегашниятъ разгорещенъ споръ и се вземе окончателно решение въ Англия по този въпросъ. Въ него ние срещаме следните интересни мисли:

Въпросътъ за използването на въглищата или нафта, като гориво за съвременните военни кораби въ настоящето време, не е само английски „въпросъ“.

Действително, при наличието въ Англия на грамално въглищно производство и запаси отъ най-добрите сортове въглища, а отъ друга страна, при пълната липса на нафтови извори въ страната, напълно естественъ е стремежътъ по нѣкакъвъ начинъ да се използватъ именно въглищата за нуждите на военния флотъ.

По-нататкъ докладчикътъ, бившъ главенъ инженеръ-механикъ въ английския флотъ, прави интересенъ анализъ на условията за използване на въглищата или нафта за нуждите на флота и излага хода на опитите направени въ Англия и резултатите по отношение извличане нафта отъ въглищата, пулвиризацията на въглищата, различни смѣси и пр. Споредъ мнението на докладчика, колоидалното гориво, на което още неотдавна въ Англия сж възлагали голѣми надежди, се е указало непригодно за военните кораби. Споредъ сжщия, преимуществата на течното гориво за военния флотъ, въ сравнение съ въглищата, сж следните: увеличение продължителността на плаването, при равно тегло на запасите отъ гориво, приблизително два пѣти по-вече; по-голяма автономностъ въ морето; (по-продължително оставане въ морето безъ да се използватъ базите на флота); по-голяма мощностъ на машините и по-голяма скоростъ на движение при равни по тегло машинни установки; обратно, при равна мощностъ на машините — по-малко тегло на машинната установка и по-малкъ обемъ, която икономия би могла да се използва за усилване на другите корабни елементи: броня, въоръжение и пр.; по-

малка обслуга за обслужване на машините; по-голяма гъвкавостъ при управлението, напримѣръ, да се премине отъ 15 на 30 възела ходъ на съвременния торпедоносецъ е нужно само 10-15 м.; по-малко време за попълване топливните запаси въ базата и по-бърза готовностъ да се излъзе въ морето съ личенъ съставъ, който не е билъ преуморенъ отъ тежкото товарене на въглищата; поддържане пълна мощностъ на машините (100%) презъ всичкото време на използването на течното гориво, вмѣсто 60% мощностъ при въглищно отопление; отсъствие на димъ — едно голѣмо тактическо преимущество;

Възможностъ за преливане на топливото за уравниване на крена или диферента въ случаи на авария; по-лекъ транспортъ въ отдалечените бази за топливни запаси; по-голяма устойчивостъ при пазене на топливото и невъзможностъ да се разваля.

Най-после, не по-малко важно е преимущество и въ корабостроително отношение: при ограниченъ тонажъ, въ корабъ съ въглищно гориво не могатъ да се вмѣстятъ тѣзи тактически елементи, които биха могли да се включатъ при корабъ въ течно гориво. Сава Н. Ивановъ.

БОРБА ЗА СКОРОСТИ И ТОНАЖЪ.

„Нормандия“ и „Куинъ-Мери“, както е известно, сж имената на два съвременни презокеански колосипараходи, притежание съответно, на Компани—Женералъ — Трансатлантикъ (Франция) и „Кунардъ-Уайтъ-Старъ“ (Англия). Въ ежедневната преса се изчесоха твърде много технически подробности по тѣхния строежъ. Въпрѣки, че корабите още не сж готови и скоро нѣма да почнатъ своите плавания, дирекциите на горепоменатите дружества, обаче, още отъ сега сж почнали преговори относно бъдещето използване на тѣхните първенци и разграничаване на дружествените интереси въ трафика презъ северния Атлантически океанъ. По всичко изглежда, че френската „Нормандия“ ще прави голѣма конкуренция на английските компани, и че последните сж малко обезпокоени по този въпросъ и искатъ, на всѣка цена, да сж на чисто, както по отношение бъдещето плаване на „Нормандия“ и „Куинъ Мери“, така и, изобщо, по намѣренията на французите. Интересно е, че френската

компания е съобщила на английската, че тя не възнамѣржава да строи другъ параходъ отъ типа на „Нормандия“ и че последниятъ билъ достатъченъ да обслужва френския и принадлежащия къмъ него отъ други страни презокеански трафикъ, защото единъ двоенъ рейсъ Европа—Америка и обратно, заедно съ престойте, нѣмало да надминава повече отъ 14 дни. При това положение на нѣщата, френската компания вѣрвала, че рейсите на „Нормандия“ ще бждатъ рентабилни т. е. корабътъ ще се изплати скоро, даже и безъ субсидия отъ държавата.

„Нормандия“ се почти довършва. Оповестено е рече, че първиятъ рейсъ на кораба ще започне отъ 29 Май 1935 г., Хавъръ—Ню-Йоркъ.

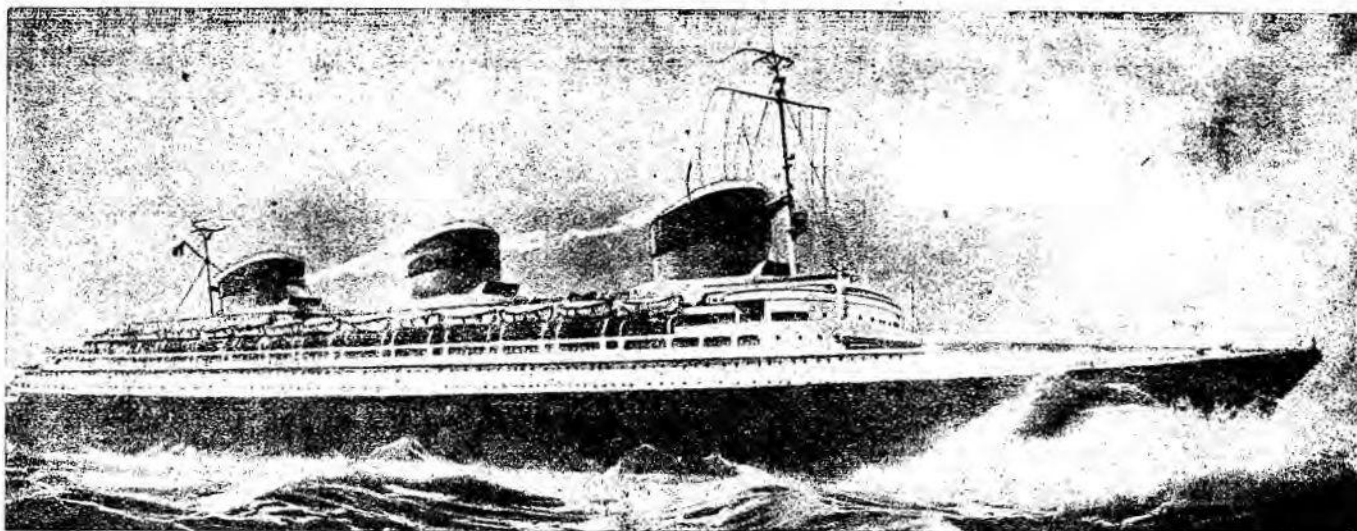
Малко криво, може би ще стане на англичаните, като видятъ изпълнения силуетъ на „Нормандия“ да носи „синята лента“, докато тѣхната „Куинъ Мери“ стане съсемъ готова и съ своята по-голяма скоростъ отнеме, наново, „синята лента“ отъ „Нормандия“.

Известно е сжщо, че „синята лента“ е едно отличие, една честъ за най-бързия презокеански параходъ. За сега още носители на „синята лента“ сж германските „Европа“, и „Бременъ“. Изобщо, критериятъ за бързина на досегашните презокеанци бѣ 22 мили. Съ влизане въ строя на „Нормандия“ и „Куинъ Мери“ това число пораста до 30 мили, които скоростъ се очертава вече, като международна.

Италианците, които стоятъ на челото на нѣколко рекордни скорости (авиация, бойни кораби и др.), и тукъ не искатъ да останатъ назадъ. Предвидени сж значителни суми, съ които коренно да се преустроятъ нѣкои досегашни тѣхни презокеанци така, щото да взематъ по 30 мили въ часъ.

Спокойно може да се каже, че презокеанските колоси настигатъ вече дори и бързите кръстосвачи и че при една бъдеща война сжщитѣ презокеанци, превърнати въ спомагателни кръстосвачи или войскови транспорти, съ голѣми трудъ биха се догонили и унищожили отъ единъ обикновенъ кръстосвачъ.

Но какво значи единъ корабъ съ 30 мили за Черно море? То значи, че ако единъ такъвъ корабъ вдигне котва отъ рейда на Варна въ 8 ч. то въ 9 ч. той е вече при н. Емине а въ 10 ч. — на котва въ Бургаския рейдъ. Ако ли, пъкъ,



Общият видъ на бъдещия най-голямъ параходъ въ свѣта—„Нормандия“ който се строи за Французското паракодно д-во „Женералъ Трансатлантикъ“.

корабътъ пътува направо за Цариградъ, той ще пристигне тамъ още сщия денъ на обѣдъ т. е.

пътниците ще почнатъ закуската въ Варна, ще-я превършатъ къмъ Черния носъ, а обѣдъ ще полу-

чатъ на кея въ Цариградъ. Вечерята могатъ да бждатъ пакъ въ Варна. Зашевъ.

ИЗЪ ЖИВОТА НА СЪЮЗА НА ВЪЗПИТАНИЦИТЪ НА МОРСКОТО УЧИЛИЩЕ. ЕДНО ТЪРЖЕСТВО.

На 14. т. м. Залата на Варненската Търговска Индустриална Камара стана арена на едно рѣдко и мило тържество, което по своето значение надхвърля границитъ на едно мѣстно събитие и добива общонароденъ характеръ, защото въ него се отбеляза едно стихийно проявление на високи нравствени качества на българина, на този добросъвестенъ, скромненъ, трудолюбивъ и обичащъ своята родина българинъ, върху плещитъ на който се крепи нашата държава.

Варненската колегия отъ Съюзътъ на възпитаницитъ на Морското училище при Флота на Н. Величество чествува своитъ почетни членове, отличили се въ живота дейни труженици свои колеги и нѣкои отъ бившитъ свои възпитатели, учители и началници.

Чествуванитъ бѣха кап. I р. Ив. Вариклечковъ началникъ на Флота на Н. Величество, кап. I р. о. з. Недѣлчо Недевъ директоръ на Бѣлг. Пар. Дружество, бившъ преподавателъ въ Морското Училище и н-къ на Учебна Частъ, кап. лейт. Кирилъ Светогорски, бившъ н-къ на Морското Училище, учителъ Цачо Геновъ 27 години преподавалъ математика въ Морското Училище, Асенъ Николовъ и Боянъ Абаджиевъ, възпитаници на Морското Училище и двамата отличили се въ живота, като дейни, стопански деятели.

Въ 10 ч. 30 м. подъ звуцитъ на флотската музика въ препълнения салонъ на Търговската Камара влѣзоха чествуванитъ и заеха мѣстата си на естрадата. Тѣ бѣха посрещнати съ

ставане на крака отъ присѣжествуващитъ. Музиката на флота и хорътъ на морскитъ възпитаници изпълниха „Шуми Марица“ и химна на Царя.

Председателътъ на колегията г-нъ Стоенчевъ съ една встѣпителна речъ откри тържественното заседание. Председателътъ прикани всички да почетатъ, преди всичко, памятьта на загиналитъ въ войнитъ и починалитъ възпитаници на Морското Училище съ ставане на крака и едноминутно мълчание. Презъ това време музиката и хорътъ изпълниха „Покойници“.

Следъ това се даде думата на подпредседателя на Съюза на в. на М. У-ще г-нъ Христо Спировъ, дошелъ като представителъ на Г. У. Т. на Съюза за тържеството. Г-нъ Хр. Спировъ съ една силно прочувствена речъ описа живота на училището отъ основаването му 1881 год. въ Русе до днешкашния денъ. Не може да не се трогне човѣкъ, когато се разкрива предъ него трудниятъ и трънливъ пътъ на това училище, подържено съ една удивляваща настойчиностъ, въпрѣки всички и въпрѣки всички. Съществуващо дълго време безъ свой бюджетъ, издържано отъ трохитъ на и безъ това оскудени срдѣства на нашия флотъ, крепено съ нервитъ и кръвта на нашитъ моряци възпитатели и възпитаници, които еднакво иматъ заслугата за да го виждатъ и днесъ още живо, дееспособно и вѣрно на своето назначение.

Следъ речта на г-нъ Спировъ, председателътъ г-нъ Стоенчевъ поднесе изработенитъ художествено

грамоти за почетното членство на чествуванитъ. Поднесени бѣха на чествуванитъ и съюзни значки.

Даде се време да се поднесатъ поздравленията отъ всички официални лица и дружества, взели участие въ чествуването. Поради многото поздравления голѣма частъ отъ тѣхъ бѣха депозирани писмено на председателството.

Тѣзи, които се изказаха, еднородно подчертахъ свѣтото възхищение отъ дѣлата и проявитъ въ живота на възпитаницитъ на Морското Училище.

Най-накрая председателътъ г-нъ Стоенчевъ предложи на одобрение правилника за изразъ на уважение къмъ почетнитъ членове. Въ този правилникъ е вложенъ всичкия дълбокъ смисълъ на почитта и уважението, върху които се гради основата на тази висока нравствена проява на благородни пориви на признателния и чистъ българинъ.

Тържеството, което има мѣстото си на 14. т. м. бѣ предшествено отъ една двуседмична агитационна дейностъ за морето и неговото значение за живота на страната. Тая дейностъ се прояви съ изнасянето на нѣколко сказки въ общинската зала „Съединение“.

Сказкитъ, които бѣха изнесени сж: Спѣнкитъ на нашето корабоплаване отъ г. Куповъ на 3.IV, Морето въ народната ни пѣсенъ отъ г. Мутафовъ на 6.IV, Търговското корабоплаване—Дунавската проблемъ отъ машинния инженеръ лейт. Островъ, на 8.IV, Индустриални, авиационни и технически

новости отъ г. Ив. Стоенчевъ на 11.IV, Ние морето търговския и воененъ флотъ отъ г. Хр. Спировъ на 13.IV. На 6.IV бѣ изнесена една радио-беседа отъ Мичманъ Паспалиевъ на тема: **Морето, морския бръгъ и тѣхната отбрана.**

Всичкитѣ сказки бѣха извънредно интересни и дадоха една отлична картина за значението на морето и какъ този въпросъ е застъпенъ у насъ.

Въ послѣдствие ще изнесемъ въ резюме съдържанието на всички тия сказки, които сж отъ твърде голѣмъ интересъ.

СЪОБЩЕНИЕ.

Дунавската Полицейска Служба въ гр. Русе—наследница на бившата Дунавска Флотилия—събира фотографически и ръкописни материали, които заедно съ събранитѣ вече такива отъ „Фондъ история на Дунавската флотилия“ да послужатъ въ скоро време за написване на една изчерпателна история на Дунавската флотилия и нейната наследница — Дунавска Полицейска Служба. Историята на Дунавската флотилия ще бѣде написана къмъ края на есента 1935 г., следъ което тя ще бѣде отпечатана заедно съ необходимитѣ портрети, снимки, скици и пр.

Молятъ се всички служили въ Дунавската флотилия или тѣхнитѣ близки да изпратятъ въ управление то на Дунавската Полицейска Служба — Русе, най-късно до 15 май 1935 година:

1. Своитѣ спомени отъ службата имъ въ флотилията, написани по възможности на пишуща машина.
2. Портрета си отъ времето, когато сж служили въ флотилията съ необходимитѣ данни, написани на гърба на портрета.
3. Снимки отъ корабитѣ, живота и бойнитѣ действия на флотилията презъ войнитѣ 1885, 1912—1913 и 1915—1918 год.
4. Сегашнитѣ точни адреси на свои другари, служили въ флотилията, които иматъ ценни материали или снимки въ връзка съ историята на флотилията.
5. Всичко друго, което е въ връзка съ историята на флотилията и което би улеснило написването ѝ или би осветлило нѣкои отдѣлни факти или епизоди.

Всички изпратени снимки, портрети и ръкописни материали, следъ като се префотографиратъ или следъ като се снематъ преписи, въ едномесеченъ срокъ ще се повърнатъ добре запазени на притежателитѣ имъ.

Тия отъ тѣхъ, които желаятъ да оставятъ изпратенитѣ исторически материали въ формирания музей при Дунавската Полицейска Служба

ЖАЛЕЙКА

На 15.т.г.въ 12¹/₂ часа по обѣдъ следъ дълго боледуване почина

К-нъ I. р. о. з. Никола Ст. Лафчиевъ.

Покойникътъ е роденъ въ гр. Дръново презъ 1866 год. Свършилъ военното училище въ 1887 г. е преминалъ на служба въ Дунавската флотилия, дето е издържалъ установения изпитъ за морски офицери и се превежда окончателно въ флота.

Носи службата си въ Дунавската флотилия, като единъ редовенъ и просвѣтенъ офицеръ и въ 1900 год. при основаването на Морската Частъ е преведенъ въ Варна. Тукъ последователно заема длъжности въ новообразуванитѣ части. При идването на учебния кр. „Надежда“ е билъ назначенъ старши офицеръ, следъ това му става командиръ, а въ послѣдствие началникъ на Морската Минна Отбрана.

Презъ службата си е билъ преподавателъ въ Морското Училище по математика.

Презъ цѣлата си служба, той се е отличавалъ съ своя благъ характеръ и добросърдие. Добъръ офицеръ и добъръ човѣкъ той е запазилъ добри спомени въ своитѣ съслуживци и подчинени.

Миръ на праха му!

ба да съобщятъ да не имъ се повръщатъ материалитѣ.

На всѣка пратка да бѣде написанъ точниятъ адресъ на изпращача.

Отъ Управлението на Дунавската Полицейска Служба-гр. Русе.



На 28. мартъ Варна бѣ посетена отъ 30 души екскурзанти ученици отъ Славянски гимназии, водени отъ своя директоръ г-нъ В. Атанасовъ и учителитѣ. Това сж основателитѣ на фонда „Кръстосвачъ Бѣло море“. Младитѣ ентузиастични морелюбци бѣха посрещнати тържествено на гарата отъ представителитѣ на Флота, на Б. Н. М. С. и отъ Варненскитѣ гимназии.

На другия день следъ престигането екскурзантиитѣ посетиха Морска Пол. Служба, дето н-ка на М. и Р. П. С. К-нъ I. р. Варикличковъ ги поздрави и имъ даде възможността да разгледатъ корабитѣ. Следъ това екскурзантиитѣ бѣха разведени по морето съ корабитѣ на службата.

На другия день посетиха Евксиноградъ и морския музей. Следъ обѣдъ имъ бѣ държана беседа по инициативата на Б. Н. М. С. за значението на морето.

Вечерта екскурзантиитѣ сърдечно изпратени, си заминаха за Враца.

На 11. априлъ въ Бургазъ е пристигналъ новиятъ българския търговски параходъ „Сердика“. Параходътъ има специални хладилници и е приспособенъ да носи закланъ добитѣкъ и птици. Купуването на този параходъ е една придобивка за нашето корабоплаване.

На 14 с. м. стана тържественото освещаване на парахода въ Бургазъ въ присѣствието на гл. Дир. на желѣзницитѣ и пристанищата г. полковникъ Колчевъ и н-ка на корабоплаването г-нъ кап. I р. Славяновъ, съ участието на бургазкия гарнизонъ, официални лица и множество граждани.



Вестникъ „Морски Прегледъ“ излиза всѣко 1. и 16. число и се изпраща безплатно.

Желающитѣ да го получаватъ, да се отнесатъ писмено до редакцията.

Желающитѣ да сътрудничатъ въ вестника да изпращатъ статиитѣ си до редакцията. Сътрудничеството е безплатно и хонораръ за статии не се плаща.

Печатанитѣ въ други вестници и списания статии не ще бждатъ приемани за печатане въ „Морски Прегледъ“.

За преводнитѣ статии да се указва, къде сж печатани въ оригиналъ,

РЕДАКЦИОННИ.

-- За сведение на сътрудничитѣ. Понеже сж отстранени техническитѣ прѣчки, за бждеще ще могатъ да се отпечатватъ статии придружени съ всѣкакъвъ видъ скици и чертежи. Желателно е тѣ да бждатъ чисто изработени съ тушъ.

Всичко, което се отнася до вестника, да се адресира до редакцията на „Морски Прегледъ“ при Морската Полицейска Служба — Варна.