

МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЪ
ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ
Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЪ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ,
КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

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

ДВУСЪДЕМНИКЪ ЗА МОРИКА ПРОКРЪТА И ОБНОВА

ОТКОВОДИ РЕДАКЦИОНЕНЪ КОМИТЕТЪ

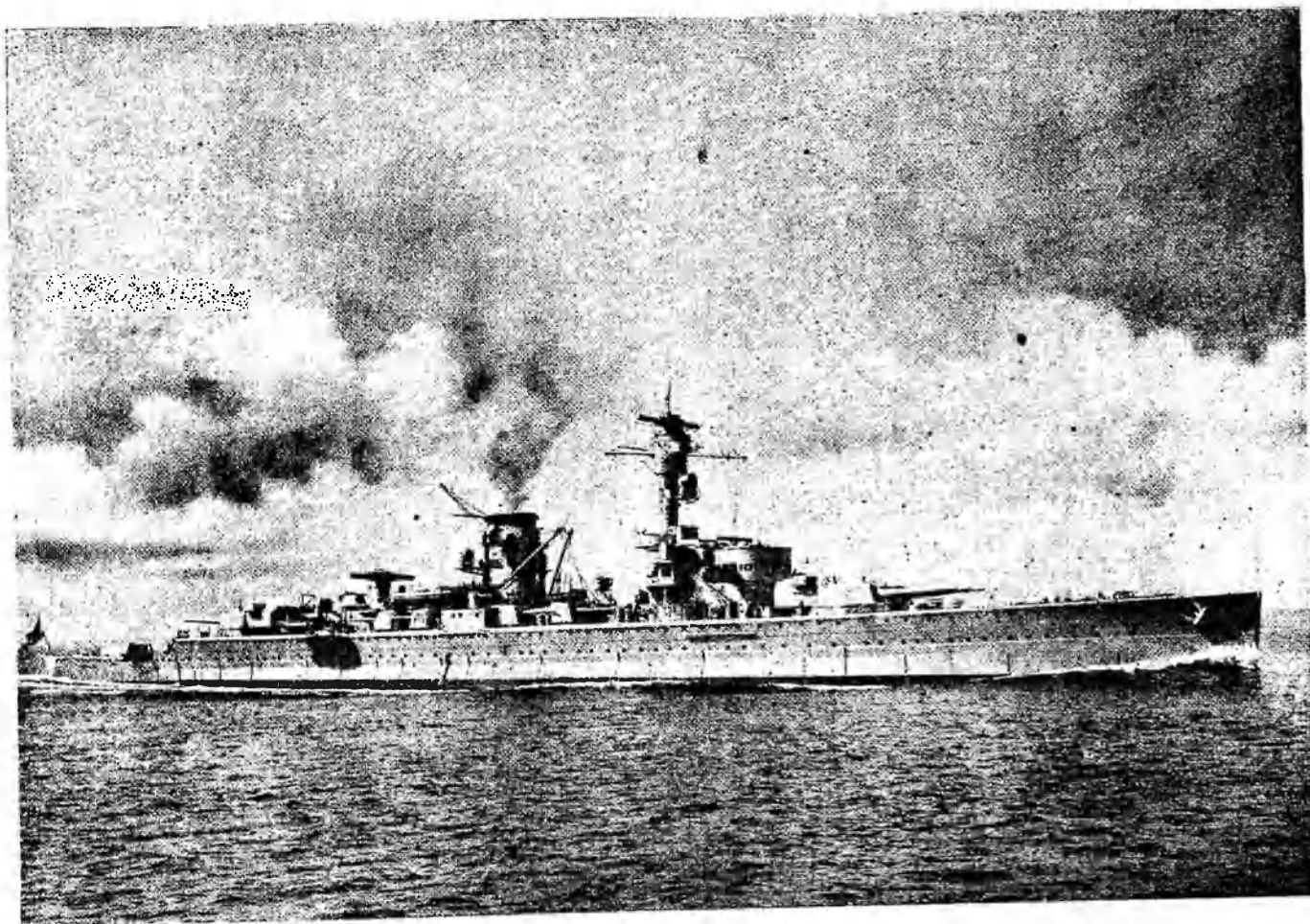
Година IV.

Варна, 1 мартъ 1938 год.

Брой 84.

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

НАКА ГИТА



Съвремененъ кръстосвачъ

КАЛЕНДАРЪ НА
„МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ“

— На 14 февруари 1912 год. отрядъ моряци отъ Дунавската флотилия съ рибарски лодки и твърде оскъдни подръчни сръдства извършватъ единъ наистина смѣлъ и достоенъ за похвала подвигъ, като въ тъмната нощъ успѣватъ да поставятъ минни загради въ водитѣ на Мраморно море, предъ Шаркьой.

Макаръ и малобройни, поставенитѣ мини изпълниха своето назначение, като попрѣчиха на свободното движение, приближаване къмъ брѣга и действие на турскитѣ военни и търговски кораби.

Тая дейностъ на дунавци съставлява красноречиво доказателство за готовността на българскитѣ моряци, да положатъ максимумъ усилия за изпълнение на възложената имъ трудна, на пръвъ погледъ, непостижима задача.

— На 25 февруари 1916 год. заранъта, неочаквано предъ нашитѣ брѣгове се появили и кръстосвали рускитѣ изтрѣбители „Лейтенантъ Пушкинъ“ и „Живой“.

Скоро обаче, тѣ се натъкнали на нашето минно заграждане въ Варненския заливъ, като изтрѣбителя „Лейтенантъ Пушкинъ“ се взривалъ на мина и потъналъ на разстояние 10 мили източно отъ устието на рѣка Камчия.

Изтрѣбителя „Живой“ спусналъ дветѣ си спасителни лодки за да спаси давшитѣ се руски моряци, обаче подъ страха, че е атакуванъ отъ подводникъ, изоставилъ спасителната си работа и бързо се отдалечилъ на изтокъ, навжтре въ морето.

Отъ потъналия изтрѣбитель успѣли да се спасятъ само 4 офицери и 11 моряка, които разпредѣлени въ две лодки излѣзли раздѣлно на брѣга, едната до поста при устието на р. Камчия, а другата при Евксиноградъ, гдето били пленени отъ граничитѣ моряци и дежурния торпедоносецъ „Летящи“.

— На 25 февруари 1916 год. три български водосамолета сж извършили единъ смѣлъ подвигъ, като сж атакували съ бомби при Калиакра една полуфлотилия отъ 7 руски изтрѣбители и 2 голѣми превозни кораби.

Противникътъ получилъ три поражения и се оттеглилъ задъ хоризонта.

Обстрелвани енергично отъ вражескитѣ кораби, водосамолетитѣ получили слаби повреди по крилетѣ и се завърнали благополучно въ летището — Варна.

КОЛОНА ЗА ЧЕТЦИТѢ

П. Г-въ въ Плѣвенско учителъ. Моли да му се дадатъ исторически данни за подводно плаване.

Обитаемостъ. Тѣй като при плаване подъ водата, подводникътъ е напълно откъснатъ отъ свободното въздушно пространство и хората въ него сж принудени, за дишането си, да използватъ само затворения вжтре въ кораба въздухъ, става нужда да се взематъ мѣрки за пречистване на въздуха. За тази цель следъ 4—6 часа отъ потапянето, когато се почувства, че въздуха е нечистъ, пуща се въ действие вѣтрогонъ, който смуче въздуха отъ помѣщенията и го прекарва презъ сждове, пълни съ особень химиченъ съставъ, наречени калиеви патрони. Отъ тамъ пречистениятъ въздухъ се гони обратно въ помѣщенията. Когато пъкъ и това бжде недостатъчно, то отъ време на време се пуска въ помѣщението по малко сгжстенъ кислородъ, който веднага се разширява и опреснява въздуха. За цельта подводника носи съ себе си стоманени бутилки, пълни съ сгжстенъ кислородъ. По този начинъ, подводника може да остане нѣколко дена наредъ подъ водата, безъ да има нужда, само за пречистване на въздуха, да изплава на повърхността.

За да не се развали въздуха въ подводника, въ неговитѣ помѣщения не се допуска горенето на никакъвъ огънь, нито дори на клечка кибритъ, пушене на тютюнъ и пр. Съ сжщата цель, осветлението, отоплението и готвенето на храната става само чрезъ електричество.

Движение на подводника. Надъ водата то се извършва посръдствомъ дизелъ моторъ, а подъ водата всѣкога само съ електродвигателъ, като нуждното електричество се взема отъ електросъбирателитѣ (аккумулятори) на подводника.

За да може да се събере достатъченъ запасъ отъ електричество, то, когато подводникътъ е надъ водата, моторътъ му движи динамомашина за произвеждане на електриченъ токъ, който се събира и трупа въ електросъбирателитѣ, за да се вземе после и се изразходва при подводното плаване.

Така сжщо мотора е скаченъ и движи въздухосгжстителъ, който смучи отъ свободното пространство въздухъ, сгжства го и изпраща въ стоманени бутилки, отъ кждето после, при подводното плаване се взема необходимия сгжстенъ въздухъ, било за издухване потопителнитѣ щерни, било за изстрелване на торпедата или пъкъ за други нужди.

(Следва)

ПОЩА

Редакцията благодари за следнитѣ постъпили дарения:

1. Хараламби Бойчевъ, председ. адм. сждъ Русе 100 лв.
2. Иванъ Павловъ отъ гр. Ломъ, сумата 30 „
3. Теню Ивановъ отъ Бургасъ, сумата 25 „
4. Никола Кулаксьзовъ отъ Бургасъ, сумата 25 „
5. Панайотъ Ивановъ отъ гр. Бургасъ, сумата 25 „
6. Иванъ Вълковъ отъ гр. Бургасъ, сумата 25 „
7. Михаилъ Д. Христовъ отъ Казанлъкъ, сумата 20 „
8. Христо Димитровъ отъ гр. Бургасъ, сумата 20 „
9. Анасти Галиновъ, сумата 20 „
10. Иванъ Кондековъ отъ гр. Бургасъ, сумата 20 „
11. Цачо Стояновъ отъ с. Бугато, Орѣховско, сумата . 20 „
12. Ст. Бъчваровъ отъ с. Габрица, Шуменско, сумата 20 „
13. М. Николовъ отъ с. Аргазъ, Видинско, сумата 20 „
14. Александъръ Продановъ отъ Русе, сумата 20 „

(Следва)

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

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

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

Всички писма, снимки, помощи да се изпращатъ на адресъ **МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ—ВАРНА.**

— Известява се на заинтересованитѣ, че всички излѣзли до сега броеве на „Морски Прегледъ“ сж изчерпани. Редакцията съжалева, че не може да удовлетвори молбитѣ имъ.

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

ДЕНЬТЪ НА СВОБОДАТА.

На 3 мартъ ще се отпразднува съ подобающа тържественност шестдесетъ годишнината отъ освобождението.

Въ тоя день всѣки българинъ трѣбва да се проникне отъ сжщността на свободата.

Свободата е първа необходимостъ за спокойното политическо, културно и стопанско развитие на народа.

Тя е свещена и належаща нужда, осигуряваща естественото разрастване, обогатяване и процъвтване на духовнитѣ и морални народни стойности.

Свободата съставлява оная гранитна опора, върху която се гради сжществуването и могжществото на нацията.

Тя е резултатъ отъ настойчивъ стремежъ за сдобиване на пълна независимостъ въ всестранното и планомерно напредване на народа.

Нѣма нищо по свѣто, по скжпо и по желано отъ свободата.

Всички ожесточени и кръвопролитни свѣтовни войни сж естествена последица отъ неотложната необходимостъ да се получи пълна и всестранна свобода въ действията

и сжществуването на народитѣ.

Свободата изисква и създава редици неуморими, безстрашни и самоотвержени народни дейци, готови да пожертвуватъ живота си за свободното сжществуване на Отечеството.

Безкрайна е плеядата на борцитѣ за нашата свобода.

Безбройни сж героитѣ на българското племе, които, въ името на свободата създадоха легендата при Шипка и сложиха кости по браннитѣ поля на Тракия, Македония и Добруджа.

И въ деньтъ на шестдесетъ годишнината отъ освобождението, народътъ ще отдаде заслужена данъ на хилядитѣ доблестни борци за свободното сжществуване на българското племе и смиренно ще се преклони предъ скжпата паметъ на достойно загиналитѣ за Родината свои синове.

Въ тоя свѣтълъ день, всѣки добъръ българинъ ще се радва на извоюваната съ цената на толкова усилия и скжпи жертви народна свобода и ще съзнае, че за запазване на своето свободно сжще-

ствуване, днесъ, когато свѣтътъ е изправенъ предъ призрака на близко и ожесточено международно стълкновение, по-вече отъ всѣкога българскиятъ народъ се нуждае отъ вътрешно заздравяване, силно сцепление и сплотеностъ около любимия Държавенъ Глава.

Сега, когато всички малки и голѣми държави разходватъ грамадни суми за въоръжение и готовностъ за осигуряване на своята всестранна свобода, дългъ е на всѣки вѣренъ синъ на майката Родина въ деньтъ на тържественното чествуване шестдесетъ годишнината отъ освобождението, да се проникне отъ чувството на пълна сплотеностъ и заработи съ всички сили и срѣдства за запазване на свободното народно сжществуване и отбраната на Отечеството, която отбрана, наредъ съ създаването и екипиране на здрава, силна и дейна армия, включва обезателно и наличието на достатъченъ боенъ флотъ — истински стражъ на отечественитѣ води и сигуренъ защитникъ на роднитѣ брѣгове.

МОРСКА МИСЪЛ

МОРСКО-ПОЛИТИЧЕСКИ БАРОМЕТЪРЪ.

Докато вѣчниятъ миръ е невъзможенъ, борбата за съществуване, изразена въ най-висшата ѝ форма — войната, е вѣчна и неизбежна.

Борбата за съществуване е неумолимиятъ основенъ законъ на природата. Тази борба съществува и се води непрестанно, неумолимо и жестоко отъ всѣко живо същество, като се почне отъ най-нисшето такова и се свърши съ най-висшето — богоподобниятъ човѣкъ.

Откакто свѣтъ съществува и откакто историята е почнала да записва дѣлата на човѣка въ своитѣ страници най-преобладаващото, най-могъщото и най-сѣдбоносното събитие въ живота на човѣка е безспорно войната. И въпрѣки всичкитѣ ѝ унищожения и разорения, въпрѣки всичката човѣшка воля и желание да се избѣгне това голѣмо „зло“, въпрѣки всичкитѣ „сърдечни антити“, „сърдечни съюзи“, „свещенни съюзи“, „договори за вѣченъ миръ“, „общества на народитѣ“ и „конференции за обезоръжаване и ненамѣса“, все пакъ борбата за животъ, изразена въ стремлението къмъ по-големо благосъстояние, повече изгоди, повече богатства и повече надмощие, често пѣти провеждани открито за смѣтка на другитѣ, е предизвиквала и винаги ще предизвиква неизбежното, неумолимо и всѣкога повтарящото се прибиѣване къмъ меча като къмъ последенъ и единственъ сѣдникъ. Войната е истинското въплъщение на митологическия фениксъ, който все наново се ражда изъ пепелищата на миналитѣ пожарища. Най-после, войната е човѣшки вулканъ, който подъ формата на революции, въстания, наказателни експедиции, подтисничества, граждански междоусобици, колониални завоевания или планомѣрна война, непрестанно бушува въ нѣкоя частъ на земното кълбо.

Войната е свързана съ разходване на огромни сръдства. Целесъобразната и разумна подготовка за война не може да бѣде извършена въ единъ кжсъ срокъ. И всѣки народъ, който държи на своята свобода и съществуване, който иска не само да запази, но и да подобри своето благосъстояние, въпрѣки необходимитѣ огромни разходи, се подготвя за това велико изпитание много години отъ по-рано.

Да се бѣде всѣкога готовъ за война, е непоносимо за финанситѣ до-

ри и на крезоветѣ измежду съвременнитѣ държави. Затова всѣка държава поддържа въ миръ само дотолкова въоръжени сили, колкото да не бѣде съвсемъ изненадана, и колкото това е необходимо за редовната и планомѣрна подготовка на народа въ инструктивно, морално и материално отношение. И само когато на политическия хоризонтъ се появятъ буревестнитѣ облаци, когато почнатъ да се чуватъ далечнитѣ тънжежи на гръмотевицитѣ и се почувствува приближаването на стръшната буря, тогава държавитѣ нагрѣгатъ до неимовѣрностъ своитѣ податни сили и финанси и бѣзватъ да се въоръжатъ до зѣби за предстоящото изпитание.

Така бѣше и преди голѣмата европейска война: докато до къмъ 1910 година военнитѣ бюджети и военнитѣ приготовления на държавитѣ течеха спокойно и планомѣрно, безъ извънредни разходи и безъ извънредно засилване, още шомъ пожарътъ пламна отначало въ Триполи, а следъ това на Балканитѣ, и въ Европа замириса на барутъ, всички държави главоломно се хвърлиха въ усилен въоръжения за да не бѣдатъ изненадани и изпреварени отъ своитѣ съседи и за да се приготвятъ за предстоящия гигантски двубой.

Има, обаче, една чувствителна разлика въ материалната подготовка за война на сухопътната въоръжена сила на държавата и въ подготовката на морската такава.

Докато за първата се създаватъ складове, ксито отъ мирно време се пълнятъ съ необходимитѣ орѣжия и бойни припаси, и въ началото на войната цѣлиятъ народъ се вдига на кракъ, формиратъ се нови и нови полкове, дивизии, корпуси и армии, които се въоръжаватъ съ изваденото отъ складоветѣ орѣжия, за военния флотъ това е немислимо. Корабитѣ не могатъ да се държатъ на складъ. Войната за флота почва дори преди обявяването ѝ, така че не остава време за редовна мобилизация. Плюсъ всичко това, морската война, за разлика отъ сухопътната, е несравнено много по-чувствителна къмъ техниката и модерни-тѣ нововъведения. Затова всѣка държава иска да има съ почване военнитѣ действия не само достатъчно, но и напълно модерни и съвременни бойни кораби.

Така, докато сухопътната бойна

сила, материално подготвена въ складоветѣ, се оформява като такава въ самото начало на войната чрезъ мобилизацията, военниятъ флотъ трѣбва да бѣде вече оформенъ, въоръженъ, подготвенъ и снабденъ съ достатъчно съвременни кораби още преди почване на бойнитѣ действия. Ако се чака и за флота да се постѣпи както за армията, държавата сигурно ще остане безъ флотъ, защото когато се почне войната, корабитѣ сѣ вече крайно необходими и за другитѣ, и никой нѣма да ги продава, а често пѣти, поради географически причини, нѣма и да може да дойдатъ до нуждаещата се отъ тѣхъ държава.

Ето защо, държавитѣ въ дълбокия миръ поддържатъ само една малка частъ отъ бѣдещата си сухопътна сила, която ще се развие въ началото на войната, а срещу това поддържатъ флотъ напълно боеспособенъ още отъ мирно време. А когато стане ясно, че наближава войната, и че много време не остава, постѣпва се къмъ усилен строежи и още по-бързо засилване на своя флотъ, който на всѣка цена трѣбва да бѣде напълно готовъ още преди началото на войната. Така бѣше преди Руско-японската война, така бѣше и преди Общо-европейската. Когато борбата започна да приближава, и когато стрелката на политическия барометъръ почна бързо да спада и да сочи къмъ „буря“, тогава германскиятъ, австро-унгарскиятъ, английскиятъ, френскиятъ и японскиятъ морски бюджети въ стрѣмна крива бързо се увеличиха въ началото на 1914 год. петъ пѣти повече, отколкото бѣха презъ 1910 година.

Сега вече всички държави отъ исторически опитъ знаятъ, че крайната победа се печели не на суша, а винаги на море. Ето защо всѣка държава се стреми съ цената на неимовѣрни усилия и крайно стопанско напрежение заблаговременно да си създаде военния флотъ, който да ѝ осигури крайната победа. Защото всѣка държава вече внае, че и най-безболезнена загубената война струва несравнено много по-скъпо и отъ най-скъпо спечелената такава.

За съжаление, като че и сега, въ 1938 год., се намираме въ положение много сходно съ това отъ 1910—12 година. Нима има интелигентенъ човѣкъ, който да не вижда, че хо-

ризонтът все повече и повече се задимнява, че ехото от далечния гръм на свѣтковиците въ Испания и Китай се дочува дори и на Балканитѣ, че политическата атмосфера на Европа се пълни все повече и повече съ електричество и че не е далеч денът, когато и при насъ ще загрещатъ мълниитѣ? Но не само това. Стрелката на политическия барометъръ и сега е неспокойна и стремително спада надолу, както бѣше започнала да спада и следъ 1910 година. А ние знаемъ вече, че най-сигурниятъ политически барометъръ — това сж морскитѣ въоръжения. Следващитѣ таблици най-нагледно ни показватъ какъ стрелката на този сигуренъ барометъръ, показвайки все по-голѣми и по-голѣми разходи за морски въоръжения, главоломно се движи къмъ „буря“:

Морски бюджети за последнитѣ години, въ милиарди левове:

Държави	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
Англия	34.1	29.7	30.5	31.5	36.7	56.8	98.9
С. Щати	50.0	47.9	49.2	56.6	59.3	68.4	76.8
Япония	19.5	19.1	27.3	28.4	30.6	40.1	83.7
Франция	13.5	13.2	15.4	16.0	15.7	17.1	28.3
Италия	11.6	11.4	11.1	10.1	9.7	10.0	14.0
Общо:	128.7	121.3	133.5	142.6	152.1	192.4	301.7

Ето какви и колко кораби строятъ сега по-голѣмитѣ държави:

Държави	Дредноути	Харчилосаи	Крейсери	Изтѣбители	Подводници	Всичко
Англия	5	5	17	40	18	85
С. Щати	2	2	8	36	16	64
Япония	4	3	8	22	50	87
Франция	2	2	2	14	16	36

Ето морскитѣ бюджети за 1937 г. на нашитѣ съседи:

Русия	8,000,000,000	рубли
Ромжния	?	лева
Югославия	388,000,000	„
Турция	423,000,000	„
Гърция	544,000,000	„

Ето и какви военни кораби строятъ нашитѣ съседи, макаръ че всѣка отъ тѣхъ има достатъчно силенъ флотъ:

Държави	Крейсери	Изтѣбители	Подводници	Разни други	Всичко
Русия	4	12	38	40	94
Ромжния	2	4	4	6	16
Югославия	1	4	4	8	17
Турция	2	6	6	11	25
Гърция	1	4	4	12	21

Забележка: Дори Сиамъ строи сега за своя флотъ 11 подводника!

Ето най-после колко военни кораби сж се намирили въ строежъ

въ последнитѣ години и какъ стремително се покачва тѣхното число

За години	1933	1934	1935	1936	1937	1938
Кораби въ строежъ	322	334	542	640	802	1000?

И неволно се поражда въпросътъ: Ние българитѣ, които въ миналото проспяхме две царства и загубихме четири морета и свободата си, които сега, презъ Третото Царство, спечелихме за моментъ свободното море и скоро следъ това пакъ го загубихме (по мнението на известенъ държавникъ на една отъ противнитѣ ни тогава страни: „защото не сме го заслужавали...“), незнаеме ли какво става въ свѣта, въ Европа и около насъ, не виждаме ли какъ трепти и на кжде се движи стрелката на морско-политическия барометъръ (вижъ горнитѣ таблици!), не чувствуваме ли електричеството въ въздуха и приближаващата се буря? До кога тази наша славянска морска слѣпота, до кога тази апатия, безпечностъ и бездейностъ? И дали нѣма съ това си нехайство да заслужимъ нѣкой денъ, пакъ нѣкой чуждъ държавникъ съ основание да ни каже, че не заслужаваме да имаме и последното море, което ни е останало??

Контръ-адмиралъ: Ив. Вариклечковъ.

НАСОКИ ЗА УВЕЛИЧЕНИЕ МОЩНОСТЯТА НА СНАРЯДА.

Въ търсенето пѣтища за увеличение мощността на снаряда, безъ ущърбъ на останалитѣ тактико-технически негови качества, научната мисълъ се насочва къмъ измѣнение системата на набраздяване орджията. Още въ 66-тѣ години на миналия вѣкъ, до изнамиране бавно горящитѣ барути, въ стремежа за увеличение далечината на стрелбата и мощността на снаряда, англичанинътъ Витвортъ предложилъ орджия съ каналъ въ многожгъленъ видъ (полигонолни орджия), съответно измѣнявайки повърхността на снаряда. Посрѣдствомъ направенитѣ опити Витвортъ доказалъ, че съ полигоналнитѣ орджия може да се увеличи значително дължината на снаряда — до 9.5 калибра, при съответното увеличение и далечината на стрелбата, безъ ущърбъ на остапа-

литѣ свойства на орджията и снаряда.

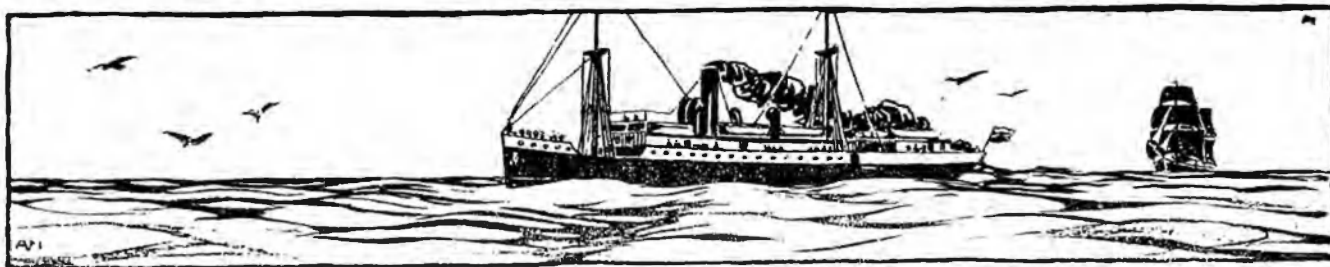
Идеята на Витвортъ обаче, не била осъществена, тъй като въвеждането на пироксилиновия барутъ и други мощни взривни вещества и безъ това дало силенъ тласъкъ въ развитието мощността на артилерията и разрушителното действие на снаряда посрѣдствомъ нарѣзнитѣ орджия.

Понастоящемъ, възможността за по-нататъшното повишение мощността на орджията и разрушителното действие на снаряда се ограничава най-много отъ устройството на канала и водящитѣ части на снаряда, при което търсенето увеличение на тѣхната мощностъ посрѣдствомъ повишение началната скоростъ и особено удължаването на снаряда се явява много трудно. Измѣнение съществуващата система

на набраздяване канала на орджията и водящитѣ части на снаряда ще позволятъ значително повишение мощността на снаряда. Такъвъ опитъ е направилъ французина Щарбоние, който въ сухопѣтната артилерия употребилъ снаряда безъ водещъ меденъ поясъ, но съ готови нарѣзи по корпуса на снаряда, съответни на тия по канала на орджията, при което му се удало да увеличи дължината на снаряда два пѣти, а сжщо теглото и фугасността.

Тия нови насоки както и непрестаннитѣ постижения на съвременната артилерийска техника обезпечаватъ създаването на снаряда, които да удовлетвори поставенитѣ горе задачи, необходими за съвременния морски бой.

В. Пеевъ.





МОРСКИ ВЕСТИ

ПОДГОТВЯ СЕ ЕДНА СЕНЗАЦИОННА ТЕХНИЧЕСКА ДЕМОНСТРАЦИЯ.

Най-странния разговор воден нѣкога между двама души ще бѣде бесспорно този, относно сензационната техническа демонстрация, която се подготвя да бѣде извършена презъ тази пролѣтъ отъ двама учени. Единиятъ отъ двамата ще се издигне вънъ отъ границитѣ на нашата атмосфера, а другиятъ ще се спусне на най-голѣмата дълбочина достигната до сега отъ човѣка, въ неговия стремежъ да се приближи къмъ центъра на земята.

До като братътъ на професоръ Пикарь, сѣщо професоръ, подхващайки отново прочутитѣ въ това отношение полети, ще се издигне къмъ стратосферата, обратно, професоръ Айнщайнъ ще слезе къмъ дълото на океана. Професоръ Пикарь замисляше да извърши самъ тоя полетъ презъ миналата година, но понеже неочаквано се отказа отъ излитанията си въ стратосферата, сега неговия братъ го замѣства и ще продължи опититѣ.

Ето вече три години откакто Айнщайнъ построи, поне на книга, клетката, която трѣбва да го отнесе къмъ дъното на океана. Измислениятъ отъ Айнщайнъ апаратъ — клетка, не прилича на клетка отъ родътъ на тѣзи при миннитѣ шахти, съ която се слиза дълбоко подъ земята. Замислената клетка, която по настоящемъ е въ строежъ нѣма да бѣде монтирана на асансьоръ, а въ подводникъ. Последниятъ, въ който ще се намира Айнщайнъ, ще слѣзе на морското дъно на твърде голѣма дълбочина и ще се забие въ пѣска. Отъ тамъ чрезъ единъ винтъ, клетката ще се пусне въ движение и ще се навия като торбушонъ въ мекитѣ пластове на морското дъно, за да достигне възможно по-голѣма дълбочина. Айнщайнъ ще бѣде въ постоянна телефонна връзка съ една яхта — лаборатория, която ще се намира на водната повърхност, непосредствено надъ подводника. До като клетката подобно на земенъ червей прониква все по-дълбоко къмъ центъра на земята — професоръ Пикарь ще се вдига все по-нависоко къмъ разрѣдениитѣ пластове на стратосферата. Издигайки се съ прочутата гондола на една височина отъ 15000 метра учениятъ професоръ, при условия още неизпитани отъ никого ще влѣзе по радиото въ връзка съ великия математикъ.

Апарата на професоръ Айнщайнъ ще носи вѣроятно името на жена му, починала недавно непосредствено следъ като бѣше завършила една своя книга озаглавена: „Нешастието да бѣдешъ жена на ученъ“.

Готовъ да се пригече на помощъ на Айнщайнъ, единъ подводникъ ще държи съ него постоянна връзка и ще може да предава по радиото всичко каквото Айнщайнъ ще съобщава по своя телефонъ, защото неговиятъ сухоземенъ подводникъ ще има твърде малки размѣри, недосѣятъчни, да бѣде инсталирана радиостанция.

Изучаванията, които двамата учени ще извършатъ върху гравитацията, а сѣщо и сравнението на добититѣ данни ще бѣдатъ твърде интересни като се има предвидъ, че тѣ сѣ получени въ единъ и сѣщи моментъ въ две така отдалечени една отъ друга точки въ пространството. Ще бѣдатъ снети пълни данни за периодичното влианіе на слънчевитѣ петна и вариациитѣ на междупланетната гравитация и ускорение.

Възможно е да бѣде организирано преподаване чрезъ всички радиостанции отъ подводника, за да могатъ слушателитѣ отъ цѣлъ свѣтъ да чуятъ скромния но красноречивъ поздравъ отъ човѣка издигналъ се въ висинитѣ до човѣка устремилъ се къмъ центъра на земята. Въ случай, че професоръ Пикарь, който е съ разклатено здраве не би могълъ да се издигне въ опредѣления день, той ще бѣде замѣстенъ отъ д-ръ Хаугтонъ отъ Колумбийския университетъ.

отъ френски Ц. Диковъ.

НОВАТА НАСОКА ВЪ РАЗВИТИЕТО НА ТОРПЕДНИТѢ КАТЕРИ

Напоследъкъ се забелѣзва стремежъ за превръщането на торпеднитѣ катери въ „моторни торпедоносци“, т. е. да бѣдатъ подобени мореходнитѣ имъ качества и бѣде увеличенъ района на действие.

Примѣръ за това представляватъ британскитѣ торпедни катери „Скотъ Пейнъ“ и „Уосиеръ“, притежаващи водоизмѣстване до 25 тона и особено подобени мореходни качества и районъ на действие.

Новостроящитѣ се английски катери ще притежаватъ следнитѣ данни: водоизмѣстване 50 тона; скоростъ 50 мили (93 клм.), въоръжение 2—533 м.м. торпедни трѣби и ще бѣдатъ снабдени за по-голѣма

сигурностъ съ дизелмотори.

Въ почти всички голѣми морски държави торпеднитѣ катери въ последно време сѣ въ усилено изпитание, за установяване на най-подходящия и резултатенъ типъ.

Значението на торпеднитѣ катери е добре известно на морскитѣ сили, които иматъ готови чертежи и изработени планове за бързото имъ и масово построяване въ случай на нужда.

По настоящемъ, всидими сѣ съображението катеритѣ да не се износватъ и остаряватъ, морскитѣ държави държатъ въ строя ограничено число торпедни катери. Ранчевъ.

КРАТКИ ДАННИ ЗА ПОЧИСТВАНЕ НА МИНИТѢ ПРЕЗЪ ПОСЛЕДНИТѢ ГОДИНИ НА СВѢТОВНАТА ВОЙНА.

Списанието „Кризисъ офъ ди Нейвалъ Уоръ“ дава интересни данни относно почистенитѣ и унищожени при брѣговетѣ на Англия заградни мини презъ 1917 год., когато минната опасностъ достигна своя апогей.

Споредъ тия сведения, срѣдното число на унищоженитѣ мини за всѣки месецъ презъ 1916 г. било 178, а за месецитѣ презъ 1917 год. е достигнало до 355 м. Числото на открититѣ и унищожени презъ 1917 год. заградни мини се разпредѣля по месеци така:

Януари	250 м.	Юли	418 м.
Февруари	380 м.	Августъ	352 м.
Мартъ	473 м.	Септември	418 м.
Априлъ	515 м.	Октомври	237 м.
Май	360 м.	Ноември	184 м.
Юни	470 м.	Декември	188 м.

Всичко . . 4237 м.

Тази таблица показва голѣмото число мини унищожени въ първата половина на годината и намалението презъ втората, дължащо се на значителния брой потопени германски подводни минозаградители и ограничение на тѣхното действие около английскитѣ брѣгове.

Числото на миночистачитѣ потопени отъ заградни мини било срѣдно 57 на месецъ презъ последното шестмесечие на 1916 г. като презъ първата половина на 1917 г. достигнало до 10, а въ последното полугодие на сѣщата година спаднало на 4.

Числото на потопенитѣ или повредени отъ заградни мини търговски кораби презъ първата половина на 1917 год. било 90 и въ втората — 40.

Отъ руски: С. Димитровъ.

НОВАТА МОРСКО — ВОЕННА БА- ЗА ВЪ СИНГАПУРЪ

Новата военна морска база на Англия, наречена „Източень Гибралтаръ“ е открита миналата седмица по единъ шуменъ и тържественъ начинъ. Ето нѣкой любопитни сведения за довчерашната благи почва, превърната днесъ въ една отъ най-силнитѣ морски крепости въ свѣта.

„Източния Гибралтаръ“ се намира на главния търговски пътъ между Индийския океанъ и Китайското море. Въ случай на нужда тая крепостъ може да даде убежище на половината отъ цѣлия воененъ флотъ на Англия и да обезпечи безопасността на съобщенията на Англия и нейнитѣ задокоеански владения — Австралия и Нова-Зеландия.

Новата морска база представлява отъ себе си въ висша степенъ сложна отбранителна крайбрѣжна система, съ множество батареи отъ 370 и 450 мм. орджия. Тѣ сж разхвърляни по всички острови и могатъ да обстрелватъ неприятеля на разстояние отъ 56 км. съ такава точностъ, каквато има войнишката пушка при стрелбата на разстояние 540 метра. Постоянниятъ гарнизонъ на Сингапуръ се състои отъ 10,000 войници.

Базата разполага съ своя собствена електрическа станция, съ болница и много казармени помѣщения, строени така, че войницитѣ и моряцитѣ да не страдатъ отъ голѣмитѣ тропически горещини, тъй като Сингапуръ се намира на 90 км. северно отъ екватора.

При построяване на базата особено внимание е било обърнато на санитарнитѣ условия.

Градъ Сингапуръ въ това отношение послужилъ като образецъ, тъй като тамъ санитарното дѣло стои на голѣма висота и всѣкаква опасностъ за зараза отъ малария е отстранена. Съ упоритъ трудъ и настойчивостъ всички блата сж били окончателно присушени.

За устройството на базата Сингапуръ сж изразходвани огромни суми, обаче знайно е, че за защитата на своитѣ интереси и затвърдяване могществото си на море Англия не жали срѣдствата. П. Р.

КАКЪ БѢ СЪЗДАДЕНЪ ПЪРВИЯТЪ ЛЕДОРАЗБИВАЧЪ.

(Изъ историята на Ермакъ).

Единъ отъ сътрудницитѣ на в. „Фигаро“ срещналъ въ Парижъ единъ отъ бившитѣ офицери на ледоразбивача „Ермакъ“, който както е известно, недавна потегли заедно съ проф. Шмидъ на помощъ на Папаници. „Ермакъ“ както се знае е старейшина на рускитѣ ледоразбивачи. Той е построенъ по проекти-тѣ на адмиралъ Макаровъ. Въ най-голѣма тайна, пазена грижливо отъ всички, адмиралъ Макаровъ разработилъ проекта въ всичкитѣ му подробности и чертежи.

„Въ 1896 год., разказалъ рускиятъ офицеръ на журналиста отъ Фигаро,“ — всѣка мисль за създаването на ледоразбивачъ би била не само смѣла, но и непостижима. Адмиралъ Макаровъ самъ ми е разказалъ за единъ свой разговоръ съ нѣкакъвъ норвежки специалистъ по плаване всрѣдъ ледоветѣ.

Макаровъ обяснилъ на норвежеца, че ледоразбивача, движейки се съ пълна бързина ще се хвърля върху леда и следъ това, при падането си, съ своята тежестъ, ще разчупи леда. Норвежеца слушайки, забѣлезалъ.

— Безъ съмнение Вашия ледоразбивачъ следъ такова усилие ще падне върху леда, но ще падне толкова дълбоко, че нищо вече не ще го вдигне...

Както е известно ледоразбивачътъ билъ построенъ отъ английската фирма Арметронгъ, съ парични срѣдства събрани отъ Сибиръ. За първото изпитание на кораба адмиралъ Макаровъ решилъ да пресѣче покритиятъ съ дебелъ леденъ пластъ Финския заливъ.

Въ пързото си плаване, разказвалъ офицерътъ, ние потеглихме отъ Англия въ началото на месецъ мартъ.

На 14 мартъ на изтокъ отъ Ревелъ, срещнахме голѣмо ледено поле което трѣбваше да пресѣчемъ. Адмиралъ Макаровъ даде заповѣдъ да се върви срещу леда. Минутата бѣше тържествена.

Съ силенъ грохотъ, а следъ това съ трѣсъкъ, ледътъ се разчупи. Въ

началото всичко вървеше необикновено добре. „Ермакъ“ се движеше съ скоростъ 15 км. въ часъ. Но ледоветѣ ставаха все по-твърди и по-дебели и на другия день принудиха ледоразбивача да спре.

Адмиралъ Макаровъ заповѣда ледоразбивачътъ да даде заденъ ходъ, следъ което отново съ пълна скоростъ да се хвърли върху леда. Тази операция се повтаряше множество пжти до като най-подиръ нашитѣ усилия бѣха възнаградени.

На 17 мартъ сутринята, посрещнатъ отъ ликуващия народъ „Ермакъ“ пристигна въ Кроншадското пристанище. Орджията гърмѣха, камбанитѣ биеха тържествено, военнитѣ музики свиреха. За пръвъ пжтъ покритиятъ съ ледъ Фински заливъ бѣ пресѣченъ отъ корабъ. Следъ три дни стигнахме въ Петербургъ, където бѣхме приети и поздравени отъ царя. Азъ и сега си припомямъ за тази щастлива минута. Тогавъ бѣхъ на 25 години“. М. Пешевъ.

КОЛКО СОЛЪ СЪДЪРЖА МОРСКАТА ВОДА.

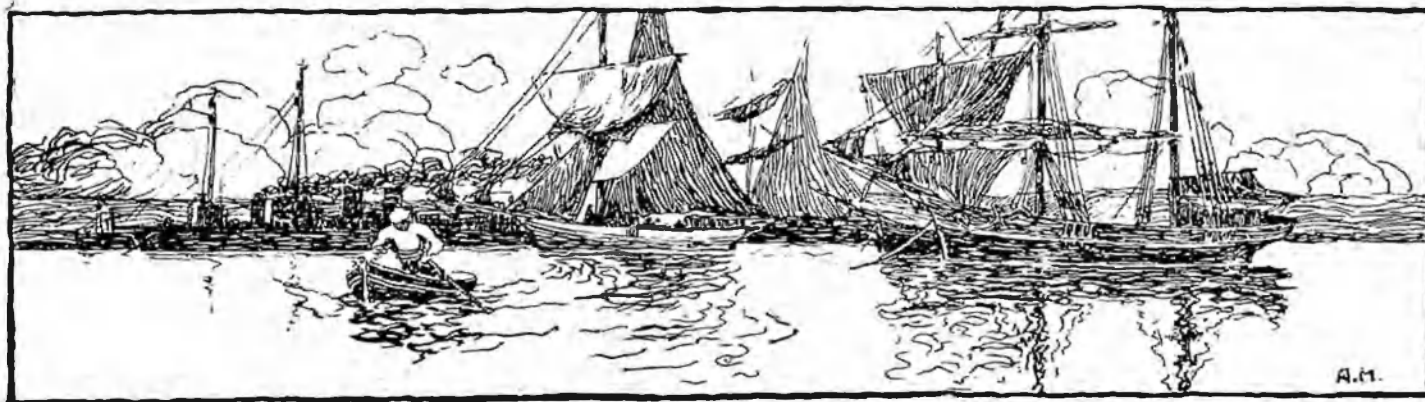
Изчислено е, че водата на всички морета и океани, които опасватъ земното кълбо притежава срѣдна соленостъ 3‰, т. е. по 3 гр. солъ на всѣки литъръ. Или общо, всички морета и океани съдържатъ 14 билиона тона солъ.

Ако една морска повърхностъ само отъ 1 кв. км. съ дълбочина 200 метра съдържа 6 милиона тона солъ, то може да се има представа за общото количество солъ въ морскитѣ води на цѣлата земна повърхностъ.

Като се има предвидъ, че единъ товаренъ влакъ е съставенъ отъ 50 вагона, побираши всѣки единъ по 10 тона солъ, то за пренасянето на солта, съдържаща се въ квадратния километъръ морска повърхностъ съ дълбочина 200 метра, ще сж необходими 12,000 товарни влака.

Ако всички морета и океани се пресушатъ, на морското дъно ще остане равномерно разпредѣленъ пластъ солъ съ дебелина 60 метра.

Тая солъ разпредѣлена равномерно по цѣлата повърхностъ на сушата ще състави единъ пластъ съ дебелина 150 метра. Т. Вълковъ.



СВЕДЕНИЯ ЗА ЧУЖДИТЪ ФЛОТИ.

РОМЖНИЯ.

—Както всички държави, така и Ромжния въ последно време полага сериозни грижи за своето превъоръжение и засилване на морската си мощь.

През 1937 год. отдѣлението за флота при Министерството на Войната бѣ отдѣлено и премина подъ управлението на новосъздаденото самостоятелно „Министерство на Въздушната отбрана и флота“, подведомствено на съставения специаленъ съветъ на Националната отбрана.

За министър на Въздухоплаването и флота въ началото на 1937 г. бѣ назначенъ инженеръ Раду Иринеску, бившъ морски офицеръ, преминалъ частъ отъ своето морско образование въ Германия.

По настоящемъ, главното бойно ядро на ромжнскитъ морски сили се състои отъ 4 изстрѣбителя: „Режина Мария“ и „Режеле Фердинандъ“ притежаващи водоизмѣстване по 1850 тона; „Марещи“ и „Марашеши“ (по 1410 т.), и построениятъ въ Италия подводникъ „Делфинулъ“.

Съгласно решението на кралъ Каролъ относно засилването на военния флотъ, възложена е на Италиански корабостроителници построяката на 2 нови подводника отъ вида на „Делфинулъ“, които ще притежаватъ следнитъ данни: Водоизмѣстване: надводно 650 и подводно—300 тона; надводна скоростъ 14 и подводна 9 мили; въоръжение: 8—533 м.м. торпедни тръби и едно 102 м.м. орджие.

Освенъ това започната е въ Галацъ усилената постройка на корабостроителница за военни кораби, съ срѣденъ тонажъ.

Постройката, стойността на която възлиза приблизително на единъ милиардъ леи е възложена на фирмитъ Рѣница и Викарсъ.

Отъ състоялитъ се преговори съ Француски и италиански корабостроителници относно построяката на множество търговски кораби, известно е, че на корабостроителницитъ въ Генуа е възложена построяката на четири товарни кораба стойността на които ще възлиза на 475 м. леи.

Корабитъ сж предназначени да обслужватъ съобщението Дунавъ—Близкия Изтокъ.

ПОЛША.

Новопостроениятъ изстрѣбитель „Блискивица“ еднотипенъ съ „Громъ“ е приключилъ благополучно своитъ пробни плавания.

Така сжщо и строящиятъ се въ корабостроителницата на Хавъръ — Франция минния кръстосвачъ „Грифъ“ е завършилъ пробнитъ си плавания и въ скоро време ще бжде изпратенъ въ Полша.

ИТАЛИЯ.

Намиращитъ се въ постройка два линейни кораба съ водоизмѣстване по 35000 тона, „Виторио Венето“ и „Литорно“, споредъ последнитъ сведения притежаватъ следнитъ данни: дължина 230, широчина 31'6 и газене 8 метра; мощностъ на машинитъ 150,000 конски сили; скоростъ 31—32 мили (59 клм.); въоръжение: 9—381 мм. орджия поставени по 3 въ кула; 12—152 см. по 2 въ кула; 12—90 мм. противосамолетни орджия и 4 самолета.

ДАНИЯ.

Въ началото на настоящата година държавната корабостроителница въ Копенхагенъ е завършила построяката на тритъ нови подводници: „Хавкалвенъ“, „Ховкооденъ“ и „Хавфруенъ“. И тритъ подводника съставляватъ единъ типъ и съгласно нѣмското списание „Морски Прегледъ“ притежаватъ следнитъ данни: Водоизмѣстване 300 тона; дължина 47 метра; 2 винта; скоростъ надводна 16 мили (29 клм.); въоръжение: 2—40 мм. противосамолетни орджия и 5—456 мм. торпедни тръби, разположени по 3 на носа и по 2 на кърмата.

Тая малка държавица, освенъ новитъ подводници притежава още и следнитъ бойни кораби:

3 бронирани кръстосвача за брѣгова отбрана съ общо водоизмѣстване	10,700 т.
8 подводника	1,500 т.
23 торпедоносца	4,510 т.
6 минопоставача	1,218 т.
1 корабъ-майка за подвод.	465 т.
11 различни кораби	6,163 т.
52 кораба съ водоизм.	24,556 т.

ТУРЦИЯ.

Съгласно изработения преъ 1937 год. строителенъ планъ, предвижда се увеличение на турскитъ морски сили съ построяката на следнитъ бойни кораби: 2 кръстосвача съ водоизмѣстване по 8000 тона, 4 изстрѣбителя, 6 подводника и 4 минопоставача.

По-вечето отъ постройкитъ сж възложени на италиански корабостроителници.

Преди шесть години новитъ турски изстрѣбители и подводници бѣха сжщо построени въ Италия.

Постигната е спогодба, стойността на строящитъ се кораби да бжде заплатена чрезъ доставянето отъ Турция на сурови материали, предимно каменни вжглища и хромова руда.

Два отъ подводницитъ сж заложени въ строежъ при държавната корабостроителница въ Златния рогъ.

ХОЛАНДИЯ.

Отъ гласувания общъ бюджетъ на държавата възлизащъ на 152 милиона гулдена, предвидени сж 37,200,000 гулдена (1,785,600,000 лева) за флота.

Съгласно строителния планъ за настоящата година ще бждатъ заложени въ строежъ следнитъ кораби: 1 кръстосвачъ подобренъ типъ на „Де Ройтеръ“ (6500 тона; 7—150 мм. орджия), който ще замѣни кръстосвача „Суматра“; 6 флотиловодачи; 6 подводника; 8 минопоставача и 12 миночистача.

Освенъ това предвидени сж 2 милиона гулдена (96 мил. лева) за въоръжаване на търговскитъ кораби и подготовката за използването имъ като спомагателни кръстосвачи.

Новиятъ кръстосвачъ ще притежава по-дебела бронировка и ще бжде въоръженъ съ 8—150 мм. поставени по 2 въ кула и 6—40 мм. противосамолетни орджия.

— Споредъ изявленията на министера на отбраната, морскитъ сили, намиращи се въ водитѣ на Холандска Индия трѣбва да бждатъ увеличени до следния съставъ: 3 кръстосвача, 2 флотиловодача, 12 изстрѣбителя, 18 подводника и 72 самолета.

ГЪРЦИЯ.

Гърция сжщо полага усилия за своето морско въоръжение. До колкото е известно отъ изложеното въ чуждестранната преса, предвидена е построяката на нови изстрѣбители и подводници, отъ които по настоящемъ два изстрѣбителя и нѣколко подводника се намиратъ въ строежъ отъ английски корабостроителници.

Новостроящитъ се изстрѣбители ще иматъ водоизмѣстване по 1,500 тона и скоростъ 39 мили. Окончателно ще бждатъ завършени презъ 1938 год.

Предвижда се сжщо до 1942 год. да бждатъ построени още 6 изстрѣбителя.

Отпуснати сж голѣми парични срѣдства за укрепяването и защитата на морскитъ брѣгове, особено тия на Атинския и Патраски заливи.

ФИНЛАНДИЯ.

Тая северна държавица, създадена следъ Свѣтовната война е съзнала напълно необходимостта отъ боенъ флотъ и разполага съ следнитъ кораби:

2 бронирани кръстосвача съ водоизмѣстване по 4,000 тона; 4 подводници, построени презъ 1930 и 1931 год.; 6 канонерки съ водоизмѣстване по 400 тона; 7 торпедни катера 1 учебенъ кръстосвачъ и 62 различни бойни и спомагателни кораби.

СТРАНИЦА ЗА МЛАДИТЪ

КРАТКИ СВЕДЕНИЯ ЗА СЪЗВЕЗДИЯТА НА НАШАТА НЕБЕСНА ПОЛУСФЕРА

(Продължение от бр. 83)

„Змей“ и „Змееносец“.

„Змеят“ и „Змееносецът“ сж две обширни съзвездия, преплетени едно въ друго. Въ древно време въображението на наблюдателя е рисувало „Змееносецът“ като мъжъ държашъ въ ржката си змея, извиращъ се между неговитѣ нозе. Какъвъ е билъ този мъжъ, не може да се каже определено. Той се приема и за Ескулапъ, който, бидейки убитъ отъ мълнията на Зевса, билъ помѣстенъ въ съзвездията, а сжщо и за Форбосъ — освободител на островъ Родосъ отъ змея и пр.

Наблюдавайки небето вечерно време, къмъ срѣдата на месецъ септември, ще откриемъ на западъ отъ съзвездието „Херкулесъ“ едно друго съзвездие въ видъ на неправиленъ четирижгълникъ, което се нарича „Змееносецъ“. Заставайки съ лицето си къмъ югъ и продължавайки своето наблюдение ще забележимъ, че отъ горе и долу съзвездието е обградено съ звезди въ видъ на лента, пресичаща „Змееносеца“. Това е съзвездието „Змей“ на който главата се намира надъ „Змееносеца“, а опашката подъ него (фиг. 1).

Тия две съзвездия сж съставени отъ звезди отъ малка величина. Въ „Змея“ има само една звезда (α) а въ „Змееносеца“ две (α и η) отъ втора величина. Вследствие на това, търсенето на тия две съзвездия съставлява по-голяма трудностъ, тъй като нѣматъ звезди съ характерна свѣтлина.

„Лебедъ“.

„Лебедъ“ е едно отъ красивитѣ съзвездия на нашата небесна полусфера. Но освенъ това се намира въ най-красивата за наблюдение частъ отъ млѣчния пжтъ, точно тамъ, гдето той се раздвоява на две ивици и преставлява неизчерпаемъ източникъ за наблюдения.

Съгласно даннитѣ въ митологията, съзвездието „Лебедъ“ представлява самия Зевсъ, съблазнилъ Леду или пъкъ това е певецътъ Орфей,

който следъ своята смъртъ е превърнатъ въ лебедъ.

Наблюдавайки нашата небесна полусфера въ тъмна ношъ, къмъ срѣдата на месецъ октомври ще забележимъ въ югозападна посока отъ съзвездието „Цефей“ въ млѣчния пжтъ красивото съзвездие „Лебедъ“, което съ разположението на звездитѣ си образува крѣстъ, като звездитѣ α , λ и β лежатъ по дължината на млѣчния пжтъ, а звездитѣ ϵ и δ — перпендикулярно на тѣхъ. На това мѣсто млѣчния пжтъ е особено свѣтълъ и приковава любо-

селя въ 1838 год. Измѣрването разстоянията до звездитѣ е било мечта за астрономитѣ. „Лебедъ“ се намира отъ насъ на разстояние, което се преминава отъ свѣтлината за 74 години.

„Лира“.

Между съзвездията „Лебедъ“ и „Херкулесъ“, вънъ отъ млѣчния пжтъ се намира съзвездието „Лира“. Това е лирата на Аполона.

Най-свѣтлата звезда на това съзвездие се нарича „Вега“. На всѣки наблюдател тази звезда прави впечатление съ своя блѣсъкъ Следъ „Сириусъ“, тя е най-свѣтлата звезда на нашето небесно полукълбо. Веднага следъ залѣзъ слънце първа се появява на небесния сводъ „Вега“, а съ настѣпване на тъмнината, около нея се появяватъ петъ по-слаби звезди, които заедно съ „Вега“ образуватъ съзвездието „Лира“.

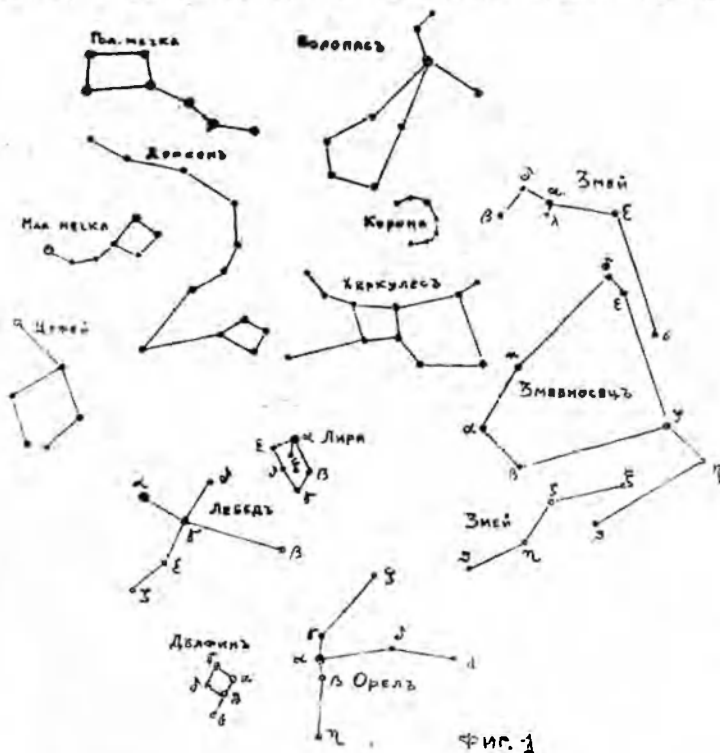
„Орелъ“.

Малко по на югъ отъ съзвездието „Лебедъ“, и „Лира“ въ млѣчния пжтъ се намира съзвездието „Орелъ“. Това е птицата посветена на Зевса.

Главната звезда на това съзвездие (α) се нарича „Алгаиръ“. Тя е отъ първа величина. Всички останали звезди въ съзвездието сж отъ трета величина.

Общо присто е щото звездитѣ въ всѣко едно съзвездие да се обозначаватъ съ буквитѣ отъ гръцката азбука подъ редъ, споредъ тѣхната величина. Между това, въ съзвездието „Орелъ“ означена съ буквата (ζ) звезда вмѣсто втора се явява седма по величина на блѣсъка си. Очевидно е, че тази звезда блѣднее и е възможно съ течение на времето да излъчва толкова слаба свѣтлина, че да се наблюдава изключително само съ телескопъ. Поради това звездата β отъ съзвездието „Орелъ“ представлява интересъ за астрономитѣ, които усилено я наблюдаватъ и изследватъ свѣтлината ѝ. (Следва)

П. Недѣлчевъ



знателния наблюдател за дълго време къмъ себе си (фиг. 1)

Най-свѣтлата звезда на съзвездието „Лебедъ“ се нарича „Денебъ“. Между звездитѣ λ и β понѣкога може да се открие една промѣнлива звезда, наречена „Мира“. При измѣняване на своята свѣтлина, когато се приближава къмъ насъ, тя достига до пета величина и може да се забележи съ просто око. При отдалечаването си, обаче, достига до 13 величина и може да се наблюдава само съ телескопъ.

„Лебедъ“ е забележителенъ и съ това, че той е послужилъ като първо съзвездие за определяне разстоянието од слънцето. Това определение било извършено отъ Бес-

МОРСКА ЛИТЕРАТУРА



МОРЯШКА ПЪСЕНЬ.

Послѣдни слънчеви лъчи,
Замиратъ бавно на небето.
Утихватъ морскитъ вълни,
Заспива тихо и морето.

И корабътъ като лебедъ бѣлъ
Се носи леко въ самотата.
Самичкъ дълъгъ пѣтъ поелъ,
Той пори съ мощна грѣдь водата.

И тиха нощъ обгрѣща леко
Безкрая въ своя черъ мантиль.
Тѣй тихо е—а тамъ далеко
Морякътъ пѣсень е поелъ.

Пѣсень дивна, менъ позната
Що вси морета огласява.
Тя живѣе въвѣ душата
На моряка и разпраща:

За чудно—хубави земи
Далечни, нови, непознати,
За вино, пѣсни и жени,
И за кристалнитъ палати

На морски хубави сирени,
За тѣхнитъ вълшебни пѣсни,
За тъмни глѣбини студени,
За нощи страшни съ бури бѣсни,

За млади храбри синове
Съ младежки пламъкъ въ душитъ
Край китни родни бръгове
Паднали въ кървавъ бой съ вразитъ.

И днесъ морето въ нощенъ часъ
За подвига имъ смѣлъ натиева.
Моряка съ своя ясенъ гласъ
За тѣхъ пѣй пѣсень—тя отеква,

Нѣкъде въ безкрая нощенъ.
Смирено вслушвамъ се унесенъ
Въ говора тѣй тайнственъ мощенъ
На тая чудна морска пѣсень,

Пѣсень що се днесъ разнася
По вси морета на земята,
На вси езици тя оглася
На нощи чудни тишината....

Тѣмень мракъ край насъ царува
И леко вечерникъ полѣхва,
Корабътъ самичкъ плува
И бавно пѣсеньта заглѣхва...

Д. С. Роевъ у-къ Морско Н. В. У-ще.

СИЛАТА НА ВѢТЪРА.

Мнозина облажаватъ моряцитъ, защото тѣ, плувайки съ своитъ кораби по всички морета и океани, иматъ възможностъ да посещаватъ и разглеждатъ различни далечни страни и да се любоватъ на многобройнитъ чудновати и прекрасни картини, които се разкриватъ така обилно предъ тѣхнитъ орлови погледи.

И наистина, кой би могълъ непрестанно да кръстосва моретата и съзерцва ежедневно златистия слънчевъ изгревъ, потъналитъ въ тропическа зеленина острови и сбагренитъ въ ярки цѣтове ориенталски градове съ величавитъ имъ паметници на древно могъщество и архитектура?

Кой би могълъ да бже често наблюдателъ на трѣскавия кипезъ на живота въ ориента и далечнитъ страни, да вкуса отъ рѣдкитъ тропически плодове и изучава практически нравитъ и обичаитъ на различнитъ туземни племена и народи, населяващи островитъ и сушата по земното кълбо?

Безспорно, че само пътешестве-

никътъ, разполагащъ съ достатъчно свободно време и разходващъ за своитъ странствувания грамадни парични сръдства.

Въ въображението на всѣкого, живѣящъ на сушата се разкриватъ действително само блѣскавитъ рамки, слънчевитъ гънки на моряшкия животъ, съ положителната възможностъ за осъществяване различнитъ приказни мечти въ които плува човѣшката душа.

Но малцина знаятъ съ цената на какви тежки изпитания, съ каква ожесточена борба противъ разрушителната сила на атмосфернитъ и водни стихии моряцитъ извоюватъ тая своя възможностъ да странствуватъ по моретата

Морето не всѣкога е спокойно и гладко, и плуването съ корабитъ не всѣкога се счита за приятно и желанно удоволствие.

Въ обширния океанъ, вѣтърътъ не среща никаква прѣчка и съпротива при своето действие. На море повече отъ всѣкъде на друго мѣсто се чувствува силата на вѣтъра, който действително играе твърде

важна роль за движението и безопасността на корабитъ.

Та нали вѣтърътъ е главната причина за образуването на вълнитъ; нали той съ своята сила възпрепятсвува за свободното плаване на корабитъ?

Много често вѣтърътъ, съ своитъ внезапни пориви е изненадвавъ всѣки морякъ и съ постоянното си, продължително духане е разигравалъ издъно дълбокитъ водни маси и бивалъ причина за загиването на корабитъ, които, при невъзможностъ да се борятъ съ стихийния му напоръ сж бивали изхвърляни като малки тресчици на крайбрежнитъ скали.

Единствено моряцитъ знаятъ и сж изпитвали твърде чувствително силата на вѣтъра.

Цѣната на всички предимства и възможността за приказенъ животъ, за който ние тага много облажаваме моряцитъ, е безпорно вѣчната имъ борба, борба на животъ и смъртъ срещу духащитъ съ всички сили вѣтрове.

Презъ нощта на 9 срещу 10 февруари, българският кораб „Княгиня Мария Луиза“ се намираше на път от пристанището Фамагуста, на остров Кипър, за Бейрут, вратата на Сирия и Ливан.

Небето бѣ покрито съ тежки, тъмни облаци и отъ северозападъ бѣ задухалъ отначало слабъ вѣтръ, който постепенно се усиляше и надипляше въ широки гънки неспокойните води на Сръдиземно море.

Издигайки се отъ гребенъ на гребенъ, корабътъ танцуваше въ непрогледната нощ и се направляваше къмъ тихото пристанище.

Призори на 10 февруари, далеко предъ носа се откриха прѣблѣсващите на фара „Расъ Бейрутъ“, който мигаше като будно око въ бурната нощ и показваше на пътуващите въ развълнуваното море кораби пътя къмъ крайната имъ целъ, мѣстото, гдето могатъ да намѣрятъ подслонъ и се приютятъ отъ беснѣщия вѣтръ и вълнение.

Колкото обаче, „Княгиня Мария Луиза“ се приближаваше къмъ Бейрутъ, толкова вѣтрътъ духаше по-ожесточено и съ по-голяма сила; надигаше високи талози, които подмѣтаха кораба подобно на малка орѣхова черупчица.

Пристанището съ спокойните води е близо, обаче влизането въ него е разрешено само следъ разсъмване и то, посредствомъ водачъ.

Налагаше се следователно, „Княгиня Мария Луиза“ да застане на котва предъ Бейрутъ до съзоряване и пристигането на водача.

Вѣтрътъ задуха съ крайната сила. Морето закипѣ и се покри съ бѣла пѣна. Стожеритъ и различните корабни вѣжа запѣха своята страховита симфония, подъ звуците на която, корабътъ се залюшка значително, като се изгубваше въ бездната между две вълни или се издигаше високо върху разпѣнените гриви на огромните талози.

Посредъ силниятъ вой на вѣтра, отъ командния мостъ на кораба се чу изсвирване и се даде отсѣчена заповѣдъ:

„Спустни котвата!“

Освободена отъ своите спирачи, последната полетя къмъ тъмната бездна и затрака като картеница съ своите котвени звена.

Подъ силния обаче, напоръ на вѣтра, котвата не можа да зѣдържи и звената продължиха своето изнизване съ оглушителенъ трѣскъ, който отекваше злоецо въ нощта. Носовата частъ на кораба се покри съ бѣла пара, а отъ котвения барабанъ се отдѣляха огънь и искри.

Всѣкога, при спущане на котвата, корабътъ спира движението на своите машини, дори дава и заденъ ходъ, за да прекрати своята инерция. „Княгиня Мария Луиза“ сѣщо

преустанови своето движение на машината, обаче вѣтрътъ духаше съ такава сила, щото въ много кратко време корабътъ се понесе бързо къмъ брѣга, веригата се силно опъна и скъса, като остана заедно съ котвата на морското дъно.

Съ срѣденъ ходъ „Княгиня Мария Луиза“ заанцува срещу вълнението, обаче въпрѣки движението на машината, корабътъ бавно се носеше къмъ покрититѣ съ пѣна крайбрѣжни скали.

Дадена бѣ и последната, пълна скоростъ на машината, но и сега корабътъ едва пѣплеше и се отдалечаваше бавно и едвамъ видимо отъ грозящата го смъртна опасностъ.

Какво би станало ако вѣтрътъ задуха съ още по-голяма сила? Тогава, въпрѣки движението на машината и своята единствена котва, корабътъ не би могълъ да се задържи срещу бушувашото грамадно вълнение и неминуемо щеше да намѣри своята гибелъ на крайбрѣжните скали предъ Бейрутъ.

Корабоначалникътъ, съ многократни и различни заповѣди за движението на кърмилото, направляваше твърде умѣло „Княгиня Мария Луиза“ срещу бѣсния пристѣпъ на издигащите се високо разпѣнени вълни. По неговото лице се четеше забележително спокойствие.

Въ най-трудните мигове за съществуването на кораба, необходими сѣ именно спокойствието, самообладанието и желѣзната воля на корабоначалника.

Въ най-критическия мигъ, изъ пристанището излиза моторната лодка съ водача, която, изгубвайки се често отъ видимостъ между водните планини, твърдо се насочва къмъ „Княгиня Мария Луиза“.

Лодката съ голѣма мѣка приближава кораба и водачътъ, издебвайки удобния моментъ, бързо се хваща за спуснатата висяща вѣжена стѣлба и чевръсто се покатерва по нея на кораба.

Последниятъ предпазливо се отпраща къмъ входа на пристанището.

Скоро „Княгиня Мария Луиза“ преминава между входните вѣхи и се приютява отъ голѣмото вълнение задъ вълноломните стени на Бейрутъ, обаче опасността още не е преминала: Вѣтрътъ удвоява своята сила и непрестанно бучи и съска.

Корабътъ спуща своята котва и подавайки дебели вѣжета отъ носа и кърмата на брѣга, полага значителни усилия да се завърже на кея, но силниятъ насрѣщенъ вѣтръ не позволява това.

Котвата не държи и „Княгиня Мария Луиза“ бавно, но сигурно се насочва съ цѣлата си маса къмъ стоящите на котва голѣми вѣтроходи, които, ако не успѣе да се задържи ще бѣдатъ неминуе-

мо смазани и раздробени. Надеждата е въ издържливостта на многобройните вѣрзала—дебелитѣ конопени и здравитѣ стоманени вѣжа.

Съ всички срѣдства, корабътъ прави отчаяни усилия да се долепи и задържи на пристанищната стена, обаче, силата на вѣтра и тукъ проявява своята стихийностъ.

Едно следъ друго вѣжетата не издържатъ и се късатъ, като че ли сѣ тънки копринени конци.

Скоро положението става почти безнадеждно. Хората, напѣтствани и насърдавани умѣло отъ своя корабоначалникъ и другитѣ корабни офицери, работятъ бързо, сръчно и безшумно.

Срещу едно скъсано вѣже, къмъ брѣга полетяватъ съ голѣма вещина по две други. Въ най-сѣдбоносния мигъ, подаденитѣ две свършенно нови, набавени непосредствено преди отплуването на кораба дебелите вѣжа издържатъ най-по-диръ и притеглятъ бавно кораба къмъ брѣга.

Опасността е премината. Корабътъ е задържанъ и съ помощта на многобройните сивѣжа устоява здраво срещу бѣсния напоръ на вѣтра.

Срещу силата и напора на последния сѣ противопоставени, хладнокръвието, сръчността и забележителното спокойствие на обслугата, която излиза победителъ въ борбата съ бушувашата стихия.

Ето какъ, животътъ на кораба и неговата обслуга сѣ застрашени и сѣ често въ зависимостъ, понѣкога само отъ издържливостта на нѣколко нови вѣжета.

Въ тия сѣдбоносни моменти всѣки отъ обслугата по своему изживѣва действителността на обстановката свързана съ вѣроятния завършекъ на неговия житейски пътъ, чувствува ледениятъ дѣхъ на смъртта, която снове наоколо, обаче напрѣга сетни сили и нерви, и съ свойственото на моряка хладнокръвие, изпълнява слѣпо даденитѣ нареждания и очаква спокойно отредената му сѣдба.

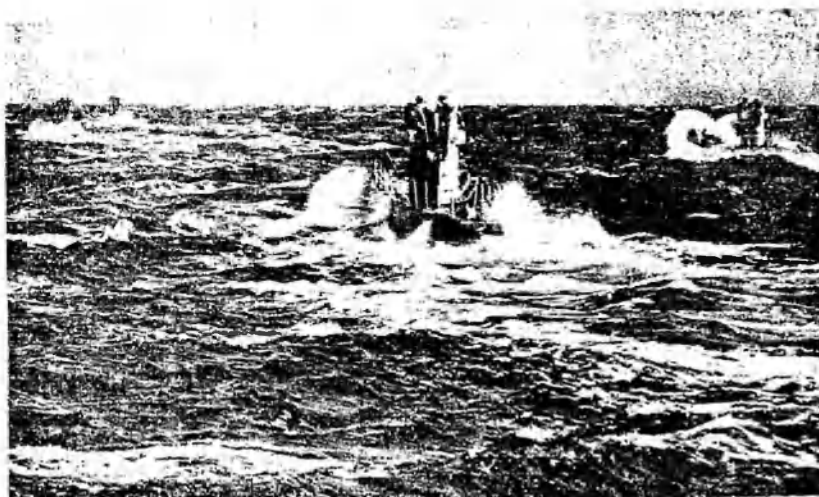
А вѣтрътъ често духа по просторната водна ширъ и много пѣти подхвърля на изпитание моряцитѣ, които устояватъ здраво на неговитѣ упорити пристѣпи.

Въ създаденитѣ сѣдбоносни моменти, когато вѣтрътъ пѣе своята страховита симфония по корабните вѣжа и праща разпѣнени водни маси срещу стоманенитѣ корабни стени, морякътъ си спомня за топлото и уютно жилище на сушата и облажава тия, които стоятъ на спокойствие тамъ и следятъ отъ заледенитѣ прозорци, какъ вѣтрътъ си играе съ пухестнитѣ бѣли снѣжинки и изплаква жаловито въ куминитѣ...

Куюджуклиевъ.



Сутринно почистване на палубата



Флотилия подводници въ развълнувано море



Артилерийска стрелба отъ боевъ корабъ