МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЬ ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЪ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ, КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.



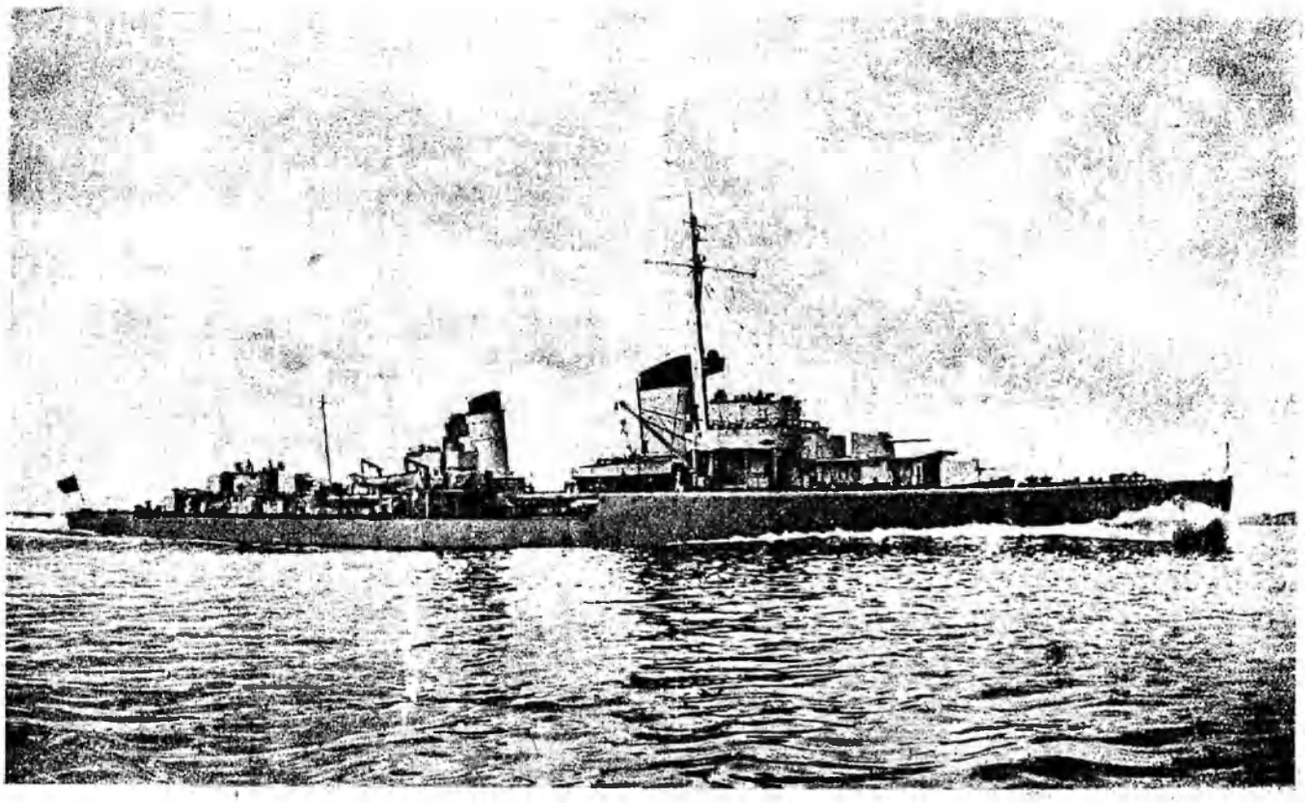
МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

Двуседмичникъ за морска просвѣта и обнова

Издава редакционенъ комитетъ.

Година IV. Варна, 15 декември 1937 год. Брой 79.

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



СЪВРЕМЕНЕНЪ ИЗТРѢБИТЕЛЬ.

Притежава следнитѣ данни: водоизместване 1800 тона; въоръжение 5—12·7 см., 4—3·7 противоаеропланни оръдия, 2— етворни 53·3 см. торпедни тржби, скорость 40 мили.

Съ настоящия брой се изпраща календаръ за 1938 г.

КАЛЕНДАРЪ НА „МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ"

— На 6 декември 1917 год. се сключи примирие между България и Русия. Следъ тая дата, презъ цѣлата 1918 год. до края на демобилизацията, корабитѣ на Българското параходно д-во: „Царь Фердинандъ", „България", „Борисъ", „Кирилъ" и „София", сж извършвали превозна служба, като сж пренасяли отъ дунавскитѣ и черноморски пристанища на Румжния, Украйна и Русия, голѣмо количество хранителни и други припаси, предназначени за нашата армия, действуваща на македонския фронтъ.

—На 7 декември 1915 год. заранта, на хоризонта предъ нашитѣ брѣгове се появили два руски изтрѣбители отъ типа на „Бистрий", които бързо се насочили къмъ Варненския заливъ.

Дежурниятъ торпедоносецъ „Дръзки" забелязалъ приближаващия се противникъ, и смѣло се отправилъ срещу двата превъзхождащи го въ всѣко отношение руски кораби. Къмъ 10 часа, между носоветѣ „Св. Константинъ" и „Екрене", малкиятъ български торпедоносецъ започналъ неравенъ артилерийски двубой съ врага.

Водейки оживена артилерийска стрелба отъ разстояние 5—7 километра, „Дръзки" постепенно отстжпвалъ къмъ нашитѣ брѣгове и подвеждалъ изтрѣбителитѣ къмъ поставенитѣ за защита на Варненския заливъ минни загради.

Двата руски изтрѣбителя схванали намѣрението на „Дръзки" и обстрелвани отъ брѣговата ни артилерия бързо се отдалечили и изчезнали задъ хоризонта.

— На 13 декември 1916 год. рускиятъ кръстосвачъ „Кагулъ" придруженъ отъ два изтрѣбителя, бомбардиралъ гр. Балчикъ и батареитѣ около него. За да се попрѣчи на повторно подобно обстрелване, на 15 декември с. г. торпедоносцитѣ „Дръзки", „Смѣли" "Храбри" и „Строги" сж поставили въ залива предъ Балчикъ минна заграда отъ 24 мини

—Презъ м. декември 1916 г. се основава въ Варна (Чайка) водосамолетна станция, която е имала първоначално само 4 самолета.

Задачата на водосамолетната станция е била на първо мѣсто да извършва постоянно разузнаване въ морето предъ нашитѣ брѣгове, да търси и напада вражески кораби, които биха се приближили къмъ брѣговетѣ ни и да съдействува на корабитѣ и брѣговата артилерия за отбрана на брѣга.

КОЛОНА ЗА ЧЕТЦИТѢ

С. П-въ въ Троянско, учитель. Моли да му сс дадатъ исторически данни за водолазитѣ и за действието на съвременния водолазенъ уредъ.

(Продължение отъ бр. 77).

Съвременниятъ водолазенъ уредъ съ маркучъ се състои отъ следнитѣ главни части: въздухосгжстителна помпа, въздухопроводенъ маркучъ, въздухоочистителенъ приборъ, манометъръ, шлемъ, гумена риза, тежести, ножъ съ поясъ, сигнално вжже, телефонъ и водолазно вжже.

Въздухосгжстителната помпа служи да достави на водолаза достатъчно количество чистъ въздухъ за дишане, съ налѣгане съответстващо на дълбочината, на която той се намира. Помпата смучи отъ свободното въздушно пространство въздухъ, който сгжстява до потрѣбното налѣгане и по **въздухопроводния маркучъ** го изпраща подъ шлема и гумената риза на водолаза. Както е известно, на всѣки 10 метра дълбочина, налѣгането на водата се увеличава съ по една атмосфера или съ по единъ килограмъ на квадратенъ сантиметъръ. За да може водолазътъ свободно да се движи и работи въ своето облѣкло, т. е. въ гумената риза, подъ нея се изпраща сгжстенъ въздухъ подъ сжщото налѣгане, каквото е това на дълбочината, на която той работи. По този начинъ налѣгането отъ двете страни на ризата се изравнява.

Въздухоочистителния приборъ се поставя въ началото на маркуча, при помпата и служи да пропуща сгжстения въздухъ винаги подъ еднакво налѣгане, а така сжщо да го пречиства отъ прахъ, влага и др., за да бжде чистъ и годенъ за дишане отъ водолаза.

Манометърътъ е поставенъ сжщо така въ началото на маркуча, при помпата; той е устроенъ подобно на манометъра за дълбочина въ подводницитѣ, само че вмѣсто да работи съ водно налѣгане, той работи съ въздушно такова. Манометъра е раздѣленъ на метри и показва дълбочината, на която се намира водолаза и налѣгането на въздуха, който диша водолазътъ.

Шлема служи да затвори ризата отъ горната й часть. Той е изработенъ отъ червена медь и се поставя върху главата на водолаза. Шлема е достатъчно широкъ, за да може водолаза свободно да си движи главата въ него; той има четири здрави прозорчета, презъ които водолаза може да гледа и свободно да работи подъ водата. (Следва).

П О Щ А

Редакцията благодари за следнитѣ постжпили дарения:

1. Пристанищното управление гр. Варна, сумата . . . . . 238 лв.
2. Вжтю Вжтевъ отъ с. Гебедже, сумата . . . . . 100 лв.
3. Свѣтославъ Младеновъ отъ гр. Варна, сумата . . . . . 50 лв.
4. Максимъ К. Ганчевъ отъ гр. Варна, сумата . . . . . 25 вл.
5. Димо Николовъ отъ гр. Варна, сумата . . . . . 20 лв.
6. Борисъ Ивановъ отъ гр. Варна, сумата . . . . . 20 лв.
7. Петъръ Захариевъ отъ гр. Варна, сумата . . . . . 20 лв.
8. Киро Пасковъ отъ гр. Варна, сумата . . . . . 20 лв.
9. Георги Стефановъ отъ гр. Варна, сумата . . . . . 10 лв.
10. Руси Недевъ отъ гр. Варна, сумата . . . . . 10 лв.
11. Иванъ Христовъ отъ гр. Варна, сумата . . . . . 10 лв.
12. Г. Ат. Гюлевъ отъ гр. Попово сумата . . . . . 10 лв.
13. Иванъ Петровъ отъ гр. Попово сумата . . . . . 10 лв.
14. Иванъ Г. Рачевъ гр. Попово сумата . . . . . 10 лв.
15. Панайотъ Николовъ гр. Варна сумата . . . . . 10 лв.
16. Николай Ат. Гачевъ, гр. Ямболъ сумата . . . . . 10 лв.
17. Любенъ Герчевъ отъ гр. Варна сумата . . . . . 10 лв.

(Следва)

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

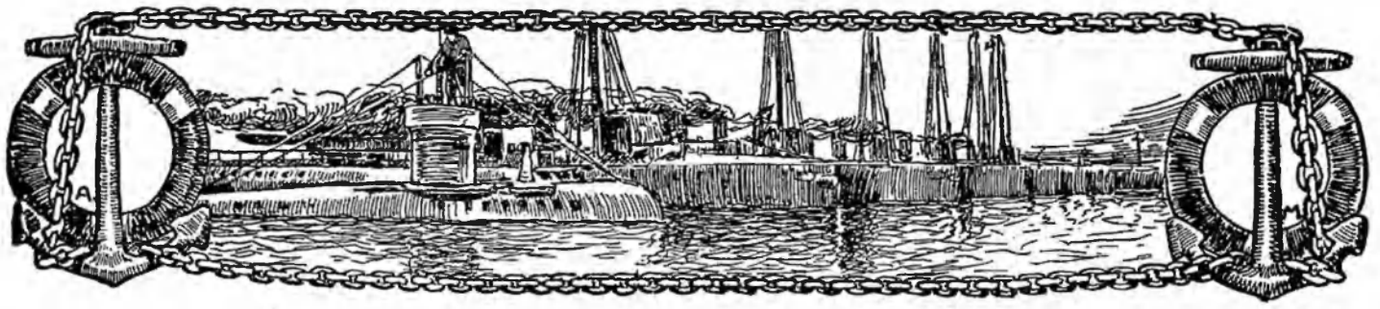
— Умоляватъ се абонатитѣ при промѣна на адреситѣ да известяватъ своевременно редакцията, като съобщаватъ и абонаментния си номеръ.

Въ отговоръ на постжпилитѣ запитвания за цената на вестника и условията за получаването му, известяваме на изявилитѣ желание да се абонират, че вестникътъ се изпраща **даромъ**, по възможность на всички, които желаятъ да го получаватъ, **безъ вноска 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 съжалява, че не може да удовлетвори молбитѣ имъ.



ЗА МОРЕТО И ЗА СВ. НИКОЛА.

Когато се взремъ въ далечното минало и подиримъ връзката съ настоящето чрезъ традициитѣ и обичаитѣ, завещани отъ вѣковетѣ предъ насъ, изпъква ясно очертана една идея, материализирана въ известна обрядность, но запазила своето значение и днесъ така както и въ миналото.

На 19 декември всѣка българска кѫща счита за свой дългъ да има на трапезата си риба. Св. Никола е покровитель на трудящитѣ се на море. Той е укротитель на буритѣ и спаситель на плаващитѣ. Морето се явява материализирано въ рибата, която е неговъ обитатель. Така 19 декември е день на морето.

Колкото и да е страшно то въ въображението на народа, който не го познава, то се тачи и празднува, и много легенди и разкази го свързватъ съ единъ естественъ неосъзнатъ стремежъ на българина къмъ него.

Това може би се дължи на факта, че още отъ малки не ни сѫ втълпени красотата, ценностьта и мощностьта на морето. Въ училище се разглеждатъ нашитѣ поети и писатели, които пишатъ за Балкана, за горскитѣ красоти, за уханието на полята, за чара на планинитѣ, но не и за морето.

Бѣло и Черно морета се преплитатъ въ много наши предания като чертаятъ идеята за стремежъ къмъ морския ширъ, безъ той да е познатъ на широкитѣ народни маси. Тѣ сѫ, обаче, подчинени отъ легендата и свързани съ обичаи, които носятъ презъ вѣковетѣ народнитѣ стремежи за да дочакатъ благоприятни дни за реализиране.

Празднувайки деня на Св. Никола, чествуваме деня на морето. На българското море, носено презъ вѣковетѣ въ мечтитѣ, преданията и обичаитѣ, материализирано въ редъ обряди, погълнато въ епически борби въ стремежъ къмъ много и скѫпи жертви, за да стигнемъ до наши дни, когато българското море наново получи свидни жертви, безъ да се стигне заветниятъ идеалъ.

Чествувайки този день, ние сочимъ на следващитѣ ни поколения идеалитѣ, останали за осѫществяване. Това е връзката на вѣчното, тъй както праздника на Св. Никола.

Образътъ на Св. Никола е символъ и пѫть посоченъ отъ народа, който трѣбва да се следва и отъ интелигенцията, чийто усилия трѣбва да се насочатъ и къмъ създаване на български воененъ флотъ за защита на Роднитѣ брѣгове.

МОРСКА МИСЪЛЬ

Усилване позициитѣ на Италия въ Срѣдиземно море.

Презъ м. априлъ т. г. съгласно решението на министерския съветъ въ Либия, е създадена морска станция съ щабъ въ Триполи. По-рано, презъ м. януари въздушнитѣ сили разположени въ Либия, бѣха обединени подъ едно командване, а сухопѫтнитѣ части образуваха армейски корпусъ. Освенъ това, по предложение на министра на колониитѣ, който сега се именува министъръ на италианска Африка, се устройва върховно командване на всички въоржжени сили въ италиянска северна Африка съ главнокомандующъ той и генералъ-губернаторъ на Либия, при когото ще бѫдатъ създадени щабове за сухопѫтна, морска и въздушна отбрана.

По този поводъ английскиятъ военноморски писатель Байуотъръ помѣства статия въ в. „Дейли-телеграфъ, въ която говори, че създаването на морско командване въ Либия има за цель да усили италиянскитѣ военно-морски сили, предназначени за блокада въ време на война по срѣдиземноморскитѣ комуникационни пѫтища на Великобритания.

Сѫщиятъ отбелязва, че Италия не ще се ограничи само съ блокиране на прохода въ района о-въ Сицилия—носъ Бонъ. Отъ Триполи гдето сега се намира новиятъ морски щабъ, до Сицилия има 235 мили. Втората права линия отъ Сиракуза до Триполи минава презъ о-въ Малта, принадлежащъ на Англия. По-нататъкъ на изтокъ, е разположена трета линия за възможна блокада. Тя се простира отъ о-въ Лерось, гдето е създадена мощна авиационна и морска база, къмъ Тобругъ—въ Либия.

Тѣзи два пункта се намиратъ на такова разстояние отъ английскитѣ бази въ Александрия и на о-въ Кипъръ, че напълно се достигатъ отъ въздушнитѣ сили намиращи се въ италиянскитѣ укрепени пунктове.

По-нататъкъ Байуотъръ подчертава, че стремлението да се установи контролъ надъ източнитѣ морски пѫтища отъ Италия, я принуждава да излѣзе отъ предѣлитѣ на Срѣдиземно море, развръщайки въздушнитѣ и морскитѣ си бази въ Массуа и Асаме (Еритрея) и на о-въ Думейръ и Червено море, отстѫпенъ отъ Франция въ 1935 год.

Оценявайки позициитѣ на Италия въ Срѣдиземно море и положението, създадено следъ завладяването на Абисиния, италиянскиятъ печатъ, въ свръзка съ предстоящитѣ англо-италиански преговори, пише, че сравнителната мощъ на Италия и Англия е измѣнена и че сега нито единъ английски корабъ не ще може да премине Срѣдиземно море безъ да бѫде потопенъ.

Военноморскитѣ и въздушни маневри, които Италия произведе въ района на Сицилия презъ м. мартъ т. г. съ участието на 50 подводници, ясно подчертава гореказаното. Маневритѣ, произведени презъ м. августъ, били въ по-голѣмъ мащабъ отъ първитѣ.

Горното се подчертава и отъ думитѣ на италианския генералъ Валле, помощникъ-министъръ на авиацията, който казалъ: „Радикалното измѣнение на нашата стратегическа ориентация засѣга военновъздушнитѣ сили. Центърътъ сега се е премѣстилъ отъ долината на р. По въ Срѣдиземно и Червено море и въ Индийския океанъ. Съ това се обяснява укрепяването на въздушнитѣ бази въ Сицилия, Сардиния, въ Егейскитѣ острови, Пантелларія и въ Тобрукъ. Въздушнитѣ съединения сега само за нѣколко часа могатъ да бѫдатъ прехвърлени отъ единия районъ на Срѣдиземно море въ другия".

Италия, въ сегашно време, иска да раздѣли съ Англия хегемонията на Срѣдиземнно море, така, че да си осигури възможность за още по-широко териториално разширение.

Павловъ.

Използване торпеднитѣ катери нощно време.

Основната особеность на нощната обстановка — това е (ограничената) малката видимость за известна часть отъ нощьта, което може да бѫде точно пресмѣтнато.

Отъ гледище за използването на торпеднитѣ катери, нощната обстановка се характеризира съ това, че поради малкитѣ размѣри на катеритѣ, тѣхнитѣ наблюдатели намирайки се по близо до водното равнище, по скоро ще забележатъ голѣмия корабъ, и бидейки вънъ отъ неговата видимость, иматъ възможность да наблюдаватъ, да донасятъ навреме за неговото движение и да заематъ нуждната позиция за атака. При това разтоянието имъ до кораба, може да позволи действието на картечницитѣ, които ще произведатъ нуждния ефектъ върху хората, които се намиратъ на незащитенитѣ мостици, при торпеднитѣ апарати, при оржджията, както е случая съ торпедоносцитѣ.

Освенъ това, ако даже торпедниятъ катеръ и корабътъ се открияТъ едновременно, единъ другъ катеръ ще има предимството за по-бързото маневриране, благодарение на по добрата маневрена способность. Боятъ при нощната обстановка е възможенъ, когато командването, преднамѣрено търси противника, или при случайна среща съ него. Въ първия случай, задачата на торпеднитѣ катери, може да бѫде, намирането на противника, опредѣлянето на неговата сила и съставъ, подвеждането къмъ него на своитѣ сили, предназначени да нанесатъ удара, най-после торпедна атака съ цель повреждане или унищожение на корабитѣ, да разстрои бойния редъ и да дезорганизира противниковитѣ сили. Въ втория случай, атака съ сѫщата цель или съ цель да отвлѣче вниманието му, да попрѣчи на неговото маневриране, или поставянето на димови завеси за улеснение на своитѣ морски сили въ случай на решение да се излѣзе отъ боя.

Търсене на противника: знаейки продължителностьта на нощьта, може да се направи смѣтка, за количеството на смѣнитѣ на катеритѣ, да имъ се опредѣли предполагаемия районъ на операцията и да се подготви отъ по-рано една база за операцията. Нощното търсене на противника съ торпедни катери е възможенъ, когато е известенъ районътъ на операцията и отдалечението отъ базата да не е по-голѣмо отъ радиуса на действие на торпеднитѣ катери. При това трѣбва да се вземе подъ внимание, че при търсенето въ морето, свързанитѣ съ изпълнението отъ катеритѣ разчети е затруднено, при на-

личность на отличителни ориентировачни знаци, много се улеснява изпълнението на задачата. Търсенето е възможно, когато състоянието на морето отговаря на мореходнитѣ качества на торпеднитѣ катери и когато тѣ сж снабдени съ доста сигурна връзка и тѣхниятъ личенъ съставъ е специално подготвенъ за изпълнение на задачата. Въ организацията на търсенето трѣбва да сж предвидени: количеството на катеритѣ, раздѣлянето имъ на групи, границитѣ на района за търсенето, разпредѣлянето района на участъци по групитѣ, действията на катеритѣ при откриването на противника, схема на връзкитѣ, сигнали, срещитѣ, а така сжщо въпроситѣ, решението на които е представено на инициативата на командиритѣ.

Най-удобното за действието на торпеднитѣ катери се смѣта, дѣлението на района на участъци съ разчетъ да се падне на всѣки участъкъ по една група отъ 2—3 катера. По-голѣмо количество на катери въ едно звено ще затрудни и попрѣчи тѣхното направление.

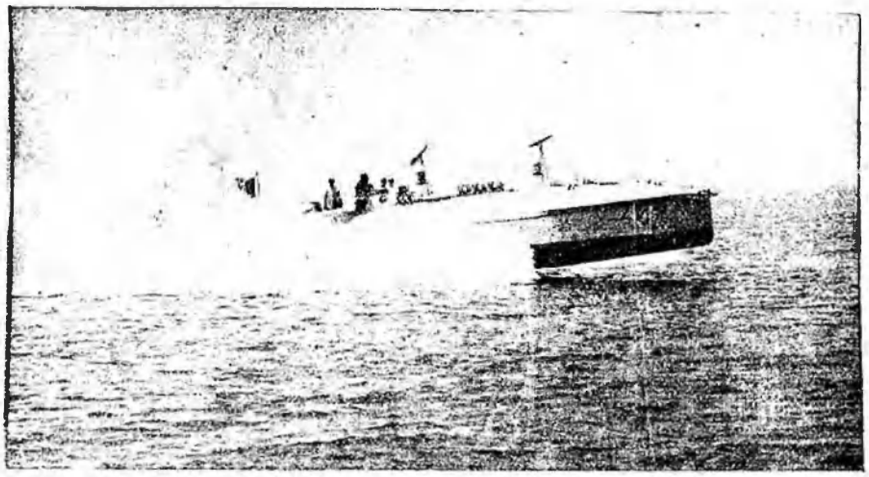
При нощното търсене, въ общия случай срещата съ противника става изведнъжъ, и не е изключена възможността за атаката, при изгодни условия, обаче, основната задача, — търсенето, остава намирането на противника, и донасяне на командването. Заради това, следъ откриването на противника, катеритѣ сж длъжни да използватъ своитѣ преимущества въ видимость и маневриране за да опредѣлятъ неговия съставъ, посока и движение, намиране главнитѣ имъ сили, не откривайки себе си и непрекжснато давайки нуждитѣ сведения на главнитѣ сили. Въ сжщото време останалитѣ катери въ другитѣ райони въ зависимость отъ обстановката сж длъжни или да се стремятъ къмъ сближаване съ противника съ цель за торпеденъ ударъ, или да продължаватъ търсенето въ своитѣ райони. Такива инструкции трѣбва да се даватъ на всички катери отъ по-рано. При атаката на противника, действието на катеритѣ, които сж били заети по-рано съ търсенето въ другитѣ райони, се опредѣля споредъ следната примѣрна схема;

а) Маневриране съ цель да се сближи съ противника и да заеме изгодно за атака положение предъ носа на кораба, опредѣляйки сжщевременно съ възможната точность аргументитѣ на курса му и скоростьта му;

б) Атака на противника;

в) Следъ торпедирането на противника, насочване за атака и на другитѣ кораби и катери, служейки си за цельта съ прожекторитѣ и хвърлянето на осветителни ракети — посочване пѫтя на движение на торпедирания противникъ.

За изпълнението на тази задача, катерьтъ трѣбва да преследва противника безъ да се откжсва, въ посоката на неговото движение. Следъ свършването на задачата си, подаване на своитѣ кораби предназначени за торпеденъ или артилерийски ударъ и следъ като е сигуренъ, че последнитѣ сж вече въ контактъ съ противника, торпеднитѣ катери действуватъ нататъкъ споредъ даденитѣ указания.



Италиянскиятъ торпеденъ катеръ № 432 (водоизмѣстване 13 тона, скорость 42 мили въ часъ), въоржженъ съ две торпедни тржби, 2 картечници и 6 водни бомби противъ подводници.

Отъ горе изложеното изпъкватъ следнитѣ изводи:

1. За нощно търсене на противника, торпеднитѣ катери притежаватъ твърде голѣми предимства срещу голѣмитѣ кораби.

2. На торпеднитѣ катери изпратени за нощно търсене, трѣбва да се дава точно района на търсенето.

3. Действията на торпеднитѣ катери при нощното търсене, трѣбва да бждатъ точно опредѣлени отъ командването и най-грижливо проучени отъ личния съставъ на сжщитѣ.

4. Изхождайки отъ действителната обстановка, необходимо е точенъ разчетъ на състава на групитѣ катери, тѣхното смѣняване и продължителностьта на търсенето.

Торпедирането на противника.

Въ зависимость отъ решението на боя, дали трѣбва да се приеме или не, при дадената обстановка, става и разположението на катеритѣ относително своитѣ голѣми кораби. При това трѣбва да се вземе подъ внимание, възможностьта за откжсването на катери и като последствие тѣхното атакуване отъ своитѣ кораби. Действията на торпеднитѣ катери трѣбва да сж осигурени отъ случайнитѣ атаки на своитѣ голѣми кораби, а така сжщо и отъ сблъсквания между отдѣлнитѣ групи—катери, което може освенъ авария, да причини закъснение на атаката, и изгубване на противника.

Малката видимость нощно време се характеризира още съ възможностьта отъ изгубването на нашитѣ сили, затова се налага освенъ голѣмото трениране въ нощнитѣ действия да се обърне най-голѣмо внимание на организирането на групово маневриране.

По-добре е да се раздѣлятъ катеритѣ на повече групи, отколкото да ги изкарать да маневриратъ всички заедно, безъ да е напълно сигурно, че катеритѣ нѣма да се изгубятъ помежду си.

Торпедниятъ ударъ отъ катера се произвежда на най-близкитѣ дистанции. Следъ залпа длъжность на атакуващитѣ катери е да дадатъ свѣтлини и по радиото указание на своитѣ следващи кораби.

При масовото използване на катеритѣ за нощна атака, изпращането на катеритѣ трѣбва да става на ешалони, презъ опредѣлени промеждутъци отъ време. Връщането на катеритѣ следъ атаката, трѣбва да става по-такъвъ начинъ, да не прѣчи на атаката на следващитѣ други катери и кораби.

Когато се наложи отстжплението на собственитѣ сили, катеритѣ, улесняватъ задачата за спирането на противника, произвеждайки редъ демонстративни атаки съ широко използване на димовитѣ завеси.

Отъ изложеното следва:

1. При нощнитѣ атаки торпеднитѣ катери, намирайки се въ по изгодно положение въ сравнение съ по-голѣмитѣ кораби, могатъ да имъ нанасятъ тежки повреди.

2. За сполучливата нощна атака, отъ торпеднитѣ катери се изисква добра организация, и осигуряване.

3. Необходимо е точното посочване на цельта, а времето и района на атаката трѣбва да бждатъ точно опредѣлени, за да се изключи възможностьта торпеднитѣ катери да срѣщатъ своитѣ голѣми кораби.

Ст. Вълковъ.

МОРСКАТА КРЕПОСТЬ „СИНГАПУРЪ“.

Сега, когато царува единъ възможенъ тихоокеански конфликтъ между Япония и Англия, печатътъ продължава да отдава голѣмо внимание на неотдавна привършенитѣ постройки на мощнитѣ укрепления въ Сингапуръ. Основитѣ на тая най-голѣма въ свѣта морска крепость бѣха поставени преди 7 години. Наистина, Сингапуръ вече нѣколко десетки години се смѣта за най-важната опорна точка на английския флотъ по пжтя за Китай и Япония, но английското правителство не е могло така лесно да се реши да изразходва повече отъ 20 милиона фунта стерлинги (10,000,000,000 лева), за да укрепи това най-важно пристанище на пжтя за Далечния истокъ, съгласно изискванията на модерната военно-морска техника. Най-после английското правителство е било принудено да отстжпи, тъй като при една бждаща война Англия може да види въ вчерашния си съюзникъ, Япония, непримиримъ врагъ. Въ такъвъ случай японскиятъ флотъ би могълъ да отрѣже пжтя на британскитѣ военни транспорти отъ Австралия и Нова-Зеландия и по тоя начинъ да създаде сериозна опасность за свѣтовната британска Империя.

Сингапуръ, който сега е най-силната морска крепость въ свѣта, отстранява тази опасность за следващитѣ нѣколко десетилѣтия. „Желѣзниятъ юмрукъ“ на Сингапуръ е застрашително издигнатъ срещу всѣки, който би се опиталъ да посегне върху английскитѣ морски пжтища, било то Япония или нѣкоя друга държава. Желѣзниятъ сингапурски юмрукъ осигурява владичеството на Великобритания въ Далечния истокъ.

Безъ Сингапуръ свѣтовната Британска Империя не би могла да има здрави основи и Британската морска търговия не би имала здрава опора и не би могла да бжде защищавана отъ вражески домогвания. Морскиятъ пжть отъ Лондонъ за Далечния истокъ, а така сжщо за Австралия и Нова-Зеландия, минава презъ Суецкия каналъ, Аденъ, край брѣговетѣ на Индия, къмъ Малайския архипелагъ, гдето се разклонява на северъ — за Япония и Китай и на югъ — за Австралия. Сингапуръ заема господствуващо положение на тоя кръстопжть, презъ който всѣки день минаватъ стотици кораби съ скжпоценни товари. Сингапурската крепость е така устроена, че само нѣколко часа следъ получаване на заповѣдьта отъ Лондонъ, може да бжде затворена, макаръ и да нѣма близо до Сингапуръ нито единъ английски воененъ корабъ.

Не безъ основание Япония смѣта Сингапурската морска крепость като най-голѣма прѣчка за своето стопанско разширение. Японскитѣ стоки за западъ сж принудени да минаватъ край Сингапуръ. Всички опити да се намѣри другъ пжть останаха безъ резултатъ. Япония и Англия продължаватъ стопанската борба. Всички преимущества сж на страната на Англия и въ случай на една нова война, действията на японския воененъ флотъ ще бждатъ ограничени отъ желѣзнитѣ врати на Сингапуръ, които всѣки моментъ могатъ да бждатъ здраво заключени.

Ивановъ.

ПОСЛЕДИЦИТѢ ОТЪ НИОНСКАТА КОНФЕРЕНЦИЯ.

Състоялата се конференция въ Нионъ на 9 септември т. г. завърши съ подписването на една спогодба между участващитѣ държави. Ето нѣкой отъ по-главнитѣ й параграфи:

1. Участващитѣ държави трѣбва да даватъ напжтствие на морскитѣ си сили за да постжпятъ съобразно долуспоменатитѣ параграфи втори и трети, съ цель да защитятъ всички търговски кораби, непринадлежащи нито на една отъ воюващитѣ страни въ Испания.

2. Всѣки подводникъ, който би атакувалъ единъ такъвъ корабъ, по начинъ противенъ на правилата отъ международното право обявено въ международния договоръ за ограничение и намаление на морскитѣ въоржжения, подписанъ въ Лондонъ на 22. IV. 1930 год. и сьобразенъ въ протокола подписанъ въ Лондонъ на 6. XI. 1936 год., ще бжде контраатакуванъ и при възможность унищоженъ.

3. Изнесеното въ предшествующия параграфъ ще се прилага сжщо така за всѣки подводникъ, срешнатъ въ близость на нѣкое мѣсто, въ което нѣкой корабъ не принадлежащъ на нито една отъ воюващитѣ страни въ Испания биде атакуванъ, като по този начинъ престжпвайки споменатитѣ правила въ предидущия параграфъ ни се дава поводъ да мислимъ, че той е авторъ на атаката.

4. За практическото изпълнение на решенията, които се споменаха, участвующитѣ държави се съгласиха на следнитѣ мѣрки:

а) Въ западната часть на Срѣдиземно море и канала Малта, като се направи изключение за Тиренското море, кждето се вематъ особенни мѣрки, тази длъжность се пада въ открито море и въ териториалнитѣ води на участвующитѣ държави, на английския и французки флоти, споредъ разпредѣлението установено между дветѣ правителства.

б) Въ източната часть на Срѣдиземно море:

1. Това изпълнение се пада за териториалнитѣ води на заинтересованитѣ страни, всѣка една за себе си, за това което се отнася за нея.

2. Въ открито море съ изключение само на Адриатическото, изпълнението по контролата е повѣрено до входа на Дарданелитѣ на английския и французки флоти споредъ разпредѣлението уговорено между дветѣ правителства въ зонитѣ, кждето се има основание за опасность на другитѣ участвующи сили, крайбрѣжни на Срѣдиземно море се задължаватъ да снабдяватъ тѣзи флоти въ размѣръ на тѣхнитѣ срѣдства, която ще имъ бждатъ посочени.

в) Разбира се, че освенъ това, границитѣ на спомената зони, въ (а) и (б) и тѣхното разпредѣление ще бждатъ въ всѣко време удобни да бждатъ преглеждани отъ участвующитѣ държави за да можатъ да държатъ смѣтка за всѣко измѣнение на положението.

Споредъ мѣркитѣ излиза, че подводницитѣ на участвующитѣ сили не ще могатъ да пжтуватъ въ Срѣдиземно море, и че търговскитѣ кораби ще бждатъ защищавани.

Италия отказа да участвува въ Нионската конференция вследствие официалната нота връчена на правителството й отъ Съветска Русия по поводъ на тайнственнитѣ торпидирания въ Срѣдиземно море.

Тази спогодба бѣше оставила широко отворени вратитѣ на едно посетнешно съгласие на Италия, като велика срѣдиземноморска страна.

И наистина тя не закъснѣ, защото една конференция отъ морски експерти, състояла се въ Парижъ на 26. IX т. г. събра представителитѣ на французкитѣ, италиански и английски генерални щабове съ цель да уредятъ условието на едно италианско участие въ плана за защита на Срѣдиземно море.

Спогодбата бѣше бързо осжществена между морскитѣ експерти на тритѣ велики сили. **В. Кировъ.**



ВОЕННО-МОРСКА ИСТОРИЯ

ПЛАНЪ ЗА НАСТЪПАТЕЛНА ОПЕРАЦИЯ НА БОСФОРА ВЪ ВРЪЗКА СЪ ДАРДАНЕЛСКАТА ЕКСПЕДИЦИЯ.

Къмъ началото на 1915 год., Съглашението реши да предприеме операция срещу Дарданелитѣ съ цель да заеме Проливитѣ и Цариградъ. Съ приготовлението, а още повече съ започването на операцията, изникна Босфорскиятъ въпросъ въ цѣлата си историческа пълнота. При това интереситѣ на Русия не бѣха игнорирани. Англия не можеше да се лиши отъ мощния си съюзникъ за борба срещу Германия, като я отстрани да участвува въ операцията и затова й обеща да участвува въ дѣлежа на турскитѣ владения.

Англия не само, че не се нуждаѣше отъ оперативното съдействие на черноморския флотъ, но се стремѣше да вкара Русия въ по-нататъшното водене на войната до „победния край“ отначало косвено, а после съ все по-голѣма опредѣленость.

Когато подъ влиянието на тежкитѣ поражения на фронта, въ руското общество и правителственитѣ кржгове имаше силно течение противъ продължаването на войната (въ края 1915 година).

По почина на последната бѣ сключено съглашение, удовлетворяващо въжделенията на рускитѣ империалистически кржгове.

Тази сложна политическа постановка на Босфорския въпросъ, въ чиято основа се криѣше опредѣлената идея, подържане империалистическитѣ въжделения на Русия, несъмнено постигна своята цель.

Идеята за Босфорската операция обхвана широки кржгове, близки къмъ командването. Възникнаха много проекти за Босфорската експедиция, като много отъ тѣхъ имаха въ основата си недовѣрие въискренността на съюзницитѣ по този въпросъ. Поставяха го като самостоятелна крачка на Русия къмъ крупна десантна операция, чиято идея повече отъ 30 години се култивираше въ съзнанието на Генералния щабъ и въ частность на Щаба на Черноморския флотъ.

„Трѣбва сега да завладѣемъ Босфора, иначе ние никога нѣма да го получимъ“—положение, общо на много проекти за предполагаемата експедиция. „Сега и сами, защото съюзницитѣ могатъ да ни излжжатъ.“

Въ връзка съ началото на операциитѣ въ Дарданелитѣ и поставянето на въпроса за Босфора, ролята и значението на Черноморския флотъ, като основна сила за неговитѣ решения, се измѣни.

Не може тукъ да се отдѣли достатъчно внимание на проекта за експедиции разработени въ щаба на Черноморския флотъ. Но важно е да се отбележи общата линия на поведение по този въпросъ въ Черноморското командване.

„Въ най-близко време, писалъ Янушкевичъ, Н-къ щаба на Върховното командване до 1915 година, на адмиралъ Ебергардъ, командующъ Черноморския флотъ“, се предвиждатъ съвмѣстни действия на Англо-френския флотъ съ участието на тѣхния десантенъ корпусъ срѣщу Дарданелитѣ. На Черноморския флотъ предстои да окаже възможно съдействие въ видъ на демонстрация срещу Проливитѣ, която въ зависимость отъ достигнатитѣ успѣхи на нашитѣ съюзници, може да се развие до завземането включително на Босфора, съвмѣстно съ Черноморския и Англо-френския флотъ.“

Тогава бѣ разработенъ планъ за съвмѣстно завземане на Цариградъ съ съюзницитѣ. За тази цель предназначенъ бѣ за окупация на Босфора V Кавказки корпусъ—(27,000)

Адмиралъ Ебергардъ, повдигналъ въпросъ въ връзка съ предстоящитѣ операции срѣщу Босфора, че е наложително да се заеме рейда Бургасъ, като промеждутъчна база за флота. Този проектъ, обаче, предизвикалъ опасения въ министерството на Външнитѣ работи, за да не се влошатъ отношенията съ България и затова бѣ отхвърленъ. Нему бѣ заповѣдано, че въ този моментъ на флота се възлага задача да отвлѣче вниманието на турцитѣ отъ Дарданелитѣ, като подготовка на бждащи действия въ Босфора, като поставятъ мини и обстрелватъ близкитѣ къмъ устието батареи, защото най-после десантниятъ корпусъ се подготвя да окупира условения районъ на Босфора при условие, че съюзницитѣ сж заели Дардан. и Мраморно море. Иначе казано—когато турцитѣ сж опаднали.

По този начинъ, първоначалнитѣ планове за заемането на Босфора не сж били самостоятелни операции, а само съгласувания съ действията на съюзницитѣ въ зависимость отъ успѣха имъ.

Черноморскиятъ флотъ бѣ готовъ да пренесе десантния окупационенъ корпусъ. Транспортната флотилия бѣ способна да пренесе голѣми войскови съединения, а при напрѣжение на всички срѣдства и войска въ съставъ 4 корпуса.

Съ влизане въ строя на „Императрица Мария“ въпросътъ за осигуряване операцията по отношение на морето, не възбуждаше особени съмнения.

Осжществяването на десантната операция въ голѣмъ мащабъ не намѣри оправдание. Не се положиха и грижи да се вематъ за тази цель войски отъ фронта.

Неуспѣшниятъ ходъ на операцията предъ Дарданелитѣ, принуди най-после съюзницитѣ да ликвидиратъ съ нея. Това се отрази на плана на руското командване. До края на войната идеята за Босфора не се изостави, като въ връзка съ влошаване положението на фронта, тя се отлагаше и въ последствие придоби значение като последна операция, съ която да завърши войната на южния фронтъ. **В. Кутевски.**

КНИЖНИНА

Великата Свѣтовна война, като голѣмо и незапомнено въ историята стълкновение, послужи следъ нейното стихване като източникъ на множество научни и описателни трудове. Голѣмитѣ морални напъни, достигащи до размѣри да се назоватъ безпримѣрни подвизи, възбуждаха и напрѣгаха силитѣ на голѣми и малки участници, чийто съзнание като че ли се ржководѣше отъ латинската мисъль „Dulce et decorum est pro patria mori“ (сладко и славно е да се мре за отечеството).

Такива подвизи описва и новоизлѣзлата книга **„Емденъ“** на лейтенантъ **Хелмутъ фонъ Мюке**, преведена много добре отъ лейтенантъ **Кръстю Куюджуклиевъ**. Въ нея се описватъ небивалитѣ въ морската история подвизи на легендарния германски кръстосвачъ „Емденъ“, нареченъ още „Лебедътъ на Далечния изтокъ“, изъ романтичната и опасна ширь на Индийския океанъ презъ Свѣтовната война.

Съ лекъ и увлѣкателенъ стилъ, авторътъ непринудено разказва за голѣмитѣ странствувания и геройства на легендарния корабъ, станалъ страшилище за английския флотъ.

Прелиствайки страницитѣ на тази книга, четецътъ се увлича до степень на непосрѣдственъ наблюдатель на тая страхотна морска епопея.

Сжщата заслужава да бжде прочетена отъ всѣкиго.

Книгата съдържа 97 стр., струва 25 л.

Доставя се чрезъ редакцията на „Морски Прегледъ“.

МОРСКА ЛИТЕРАТУРА



ВАРНЕНСКОТО ЕЗЕРО.

Водитѣ на рѣка Девня и Провадийска рѣка, подсилени отъ нѣколко малки поточета и подводни извори, сж източникъ на едно езеро. Тъй като главниятъ воденъ токъ на последното иде отъ изворитѣ на рѣка Девня, въ недалечното минало го наричаха Девненско езеро, а разграничено отъ тѣсенъ естественъ каналъ, то се разпадаше на Горно и Долно Девненско.

Въ сжщность, най-правилно и умѣстно е да се говори за Бѣлевско (Гебедженско) и Варненско езеро, въ връзка съ имената на селищата, въ чиито предѣли протичатъ езернитѣ води. За щастие, тази правилность е схванатa и прокарана.

Моето описание има за предметъ Варненското езеро: гордостьта на Варна, едно отъ рѣдкитѣ съкровища на българската природа...

Едно съ Бѣлевското, отъ което представя продължение, Варненското езеро е включено между Авренското и Франгенското плата и се разлива всрѣдъ живописна долина въ посока отъ западъ къмъ изтокъ.

Имащо продълговата форма, значително по-голѣмо отъ Бѣлевското, —дължината му не надминава 15 клм., а е широко на мѣста повече отъ 2 клм., съ най-голѣма дълбочина къмъ 20 метра. Свързано е съ морския заливъ посрѣдствомъ каналъ, прокопанъ презъ годинитѣ 1907-1909, около 2 клм. дължъ, 50 м. широкъ и до 5 м. дълбокъ. Преди това, приближавайки Черно море, водитѣ на Варненското езеро сж прелivали на мѣста, напущали сж брѣговетѣ си, очертавайки нѣколко блатовидни разклонения. Трѣбва да се отбележи, че и естественiятъ, лжкатушещъ и плитъкъ протокъ между двете езера, презъ 1921 г. е преобърнатъ въ изкуственъ каналъ съ по-малки размѣри.

Предполага се, че преди хилядолѣтия езерното корито е било слѣто съ залива предъ Варна – и днесъ сжществуващата два километрова пѣсъчна ивица въ междината на Черно море и Варненското езеро, е липсвало. Този изводъ се подкрепя отъ едва забележимо растящата къмъ морето пѣсъчна площь, презъ дълги години трупана отъ бушуващитѣ вълни, както и отъ открититѣ презъ 1921 г. въ близость съ Бѣлевското езеро наколни живѣлища, чиито дървени подпори били прикрепени за дъното съ черноморски миди...

При обикновени условия, въ езерото има две течения—повърхно, насочено къмъ морето, съ по-сладка вода, и подводно — идящо откъмъ морето, съ солена вода. Дебелината на сладководния пластъ въ разнитѣ мѣста е нееднаква: като се започне отъ канала, дето тя е по-малка отъ два метра, и се достига до най-западнитѣ области на езерото, дето тя се движи около десеть метра. Посоката на вѣтъра, влияеща на теченията, оказва влияние и на соленостьта: когато духа силенъ източенъ вѣтъръ, нахлува въ по-голѣмо количества морска вода, отколкото обикновено, и тогава общата соленость на езерната вода, макаръ и временно, се увеличава. Обратно, при силни западни вѣтрове количеството на сладката вода се увеличава, понеже притокътъ на морската вода се прекжсва.

Соленостьта на Варненското езеро е подъ 1%, като въ най-долнитѣ пластове, запазващи непромѣнливъ съставъ, тя се почти изравнява съ соленостьта на Черно море.

Прокопаването на канала между Варненското езеро и морето представя единъ забележителенъ похваленъ починъ съ многозначещи последици. Изравняватъ се водитѣ повърхности на морето и езерото, като нивото на последното спада съ около 1 и половина метра. Езерната вода придобива слаба соленость, за която споменахъ вече, и настжпватъ неблагоприятни условия за сладководната риба —шаранъ, щука и др., както и за многоизвестнитѣ рапи, съ изключение на най-отдалеченитѣ отъ морето западни участаци, дето водата се опрѣснява отъ Бѣлевското езеро. Нахлуватъ нови обитатели—попчета, кефалъ, писия и пр., но въ малки количества. Обшо взето, приблизително три четвърти отъ рибното богатство на Варненското езеро се загубва, което явление нерадостно посрѣщатъ мѣстнитѣ риболовци—липовански руснаци. Установено е, че морската риба е възприпятствувана отъ предпазната каменна стена предъ началото на канала: движеща се къмъ езерото, рибата се удря въ нея, и като направи зевой, се връща назадъ. Постжпкитѣ за премахване на тази стена сж неумѣстни, защото тя има предназначение да предпазва канала отъ засипване. Пъкъ най-подиръ, загубата на рибата е хиляди пжти по-малка отъ изгодитѣ, причинени отъ канала. Езерото става достжпно за кораби. То добива значението на спасителенъ клонъ отъ варненския заливъ, който поради слабата си врѣзаность въ сушата би злепоставилъ домуващитѣ въ него кораби презъ военно време. Лесно и евтино се превозватъ камъни отъ езернитѣ прибрѣжни каменоломни, използувани предимно за постройката на варненското пристанище. Отводнява се значителенъ кжтъ земя, въ миналото болестородно гнѣздо, днесъ—цвѣтуща опазотворена мѣстность. Достатъчно е да се изтъкне, че каналътъ продължава морския заливъ, сливайки го съ езерото, достатъчно е да се посочи неоценимото му значение като звено между Варна и Варненското езеро. И това значение, като най-важна последица отъ дѣлото на прокопаване канала, ще се очъртае тепърва: каналътъ на Варненското езеро презъ идешитѣ дни ще бжде сждбоносниятъ прагъ, презъ който Варна ще премине въ своя вдъхновенъ устремъ къмъ всестранни завоювания, за да изчерпи докрай прекраснитѣ възможности на едно благословено езеро. А необходимо ли е да се изброяватъ тия възможности, отнасящи се до стопанскитѣ, културни и стратегически отрасли?

Дано липсата и на обикновена прозорливость, както и престжпното безволие, не покриятъ съ мракъ свѣтлитѣ надежди на всички българи, носеши въ сърдцата си образа на Варненското езеро, добилъ смисъла на една неувѣхваща любовь!

***

Живописна низа отъ бележитости увѣнчава Варненското езеро. Одухотворява го. Къмъ красотата му се прибавя още красота—и то става единственъ, безъ съперникъ, кжтъ въ странатa ни...

Ето домътъ на българското морско войнство. Нѣколко малки корабчета сж потопили желѣзнитѣ си тѣла въ синитѣ води — едничката вѣра и надежда на морска България. И все пакъ, гордо се вѣе трицвѣтътъ на едно доблестно отечество вѣрно на земята, но и съ възторженъ копнежъ по милото море!

Недалечъ е Исперихoвиятъ окопъ. Преди дълги вѣкове, строенъ предъ бурното Черно море за защита на новозавладѣната земя — той и днесь сочи колко скжпи сж родните брѣгове. Отлично замисленъ народенъ паркъ се създава тукъ. Хиляди българи ще идватъ на поклонение, възкресявайки въ мисъльта си единъ отъ вѣчнитѣ образи на нашата история.

Новъ мостъ ще свързва брѣговетѣ на канала: съвършенъ, скжпъ, въ съзвучие съ новото време – време на огромни технически възможности и на осложнени всестранни потрѣби. Много наблизо, въ усиленъ строежъ — голѣма кланица. Втора въ България—следъ софийската.

Всрѣдъ зеленината на езерния брѣгъ е Шкорпилова могила. Свято огнище, въ което сж пламенѣели благочестиви души. Предполага се, тукъ свети Царь Борись да е изживѣлъ днитѣ на своя монашески подвигъ. Откриването на монастира, храмъ и печатъ на Царь Борись-Михаилъ — е дѣло на многозаслужилия на Варна и българската наука чехски учень Херминъ Шкорпилъ. Гробътъ му е тукъ. За него България въ миналото, настоящето, както и въ бжднитѣ дни се представяше като привлѣкателенъ рай, къмъ който бѣ устременъ съ преданна синовна обичь неспокойният му духъ на откриватель. Не трѣбва ли този святъ кжсъ земя, приютилъ и тленнитѣ останки на именития труженикъ, да се претвори на истински рай?...

Водолетище „Чайка". Доскоро любимиятъ на варненци, общопознатъ Пейнерджикъ. Едно пристанище, което чака да приюти птицитѣ на сегашния вѣкъ—птицитѣ съ желѣзни сърдца... Погледътъ обглежда тази точка на Варненското езеро, и любовьта къмъ въздушнитѣ кораби заговорва съ настойчивата повеля на дълга.

Роденото подъ заритѣ на надеждата предприятие „Кораловагъ", единственият нашъ плаващъ докъ, редицата фабрики—това сж нѣща, които говорятъ за себе си така изразително, че еднакво могатъ да бждатъ разбрани отъ знаещия и отъ незнаещия.

Сжщо така изразително говори и единъ гробищенъ хълмъ, възправенъ въ езерната околность—гробътъ на Владиславъ Варненски, полскиятъ краль, загиналъ презъ 1444 год. въ бой съ турци по тѣзи мѣста. Единъ угледенъ мавзолей и великолепенъ паркъ сведочатъ за една благородна почить предъ подвига на царственя боецъ за тържеството на Христовата вѣра и славянския родъ, тѣ сж и символъ на връзкитѣ ни съ велика Полша — велика въ страданията си, стократно по-велика съ вѣрата въ своитѣ собствени сили.

Своеобразна идилия представя руското рибарско селище, проснато до самия брѣгъ на Варненското езеро. Хора на труда и водата, жителитѣ му се занимаватъ предимно съ риболовство, прекарвайки поголѣмата часть отъ живота си на своитѣ лодки — острозадки.

Странни хора. Животъ, заслужаващъ да бжде възнагражденъ отъ любопитството на чужденеца. Дошли преди десетици години отъ далечна земя, съ самобитенъ обликъ, разбирания и поминъкъ, тѣ се опредѣлятъ като малцина герои на неписана повесть...

Ти плаващъ по водитѣ на Варненското езеро, и мигъ следъ мигъ пъстри впечатления дълбоко засѣдатъ въ съзнанието, за да станатъ съкровищни и незабравими. Незабравими сж прибрѣжнитѣ кжтове, кждето святостьта на подвига, поуката на историята, дѣлото на съвременността, величието на природата—сж си дали среща, за да засияятъ съ блѣсъка на образци. Съ ураганна бързина пикнатъ злободневни въпроси, приематъ образа на искрещъ пожаръ, който кара погледа да слѣпѣе, а тѣлото да се чувствува прихванато отъ хиляди пипала. Изпадналъ въ властьта на новъ свѣтъ, ти забравяшъ да се запиташъ, доколко той е действителенъ или е плодъ на измама; защото той нѣма име и не се поддава на разграничение.

Приказно е очарованието на езернитѣ води, задрѣмали въ своя царственъ сънь—зеленобагри води, отразили златото на слънчевитѣ лжчи, обсебили спокойствието и дружеската вѣрность на всичкитѣ нежни сърдца въ свѣта, но и способни на най-невѣроятното вѣроломство... Тѣ потъмняватъ и съ лудото хоро на своята мѣнлива багра издаватъ неспокойствие и гнѣвъ.



Тогава вълнитѣ зашумяватъ, свирятъ, ехидно съскатъ. Не сж ли това фантастични змии, гърчещи тѣлата си въ предсмъртенъ припадъкъ?

Варненското езеро става неузнаваемо. То се тресе, пияно отъ отровата на вълча злоба. Пѣнливитѣ гребени на остри, неравномѣрни и чести вълни пъстрѣятъ връхъ снагата му, а твоята лодка се плъзга лжкатушнно напредъ: сякашъ босокракъ човѣкъ се движи изъ обсипанъ съ тръни пжть...

Припада нощь, изпълнена съ неизразима таинственость, когато се втурвашъ на посока и презъ непрогледния мракъ нечакано приближаващъ чернитѣ брѣгове, безъ да достигнешъ цельта на своето неповторимо скиталчество, когато езерото заприличва на безнадежна рѣка, възможна само въ ада.

Но... идва мигъ, и въ нощьта безъ звезди ти започвашъ да търсишъ свѣтлината и да твърдишъ, че тя е необходима.

Лошо впечатление прави липсата на свѣтлинни знаци за ржководство на пжтуващитѣ нощемъ по Варненското езеро. Ако наистина има единъ плавникъ съ знакъ, сочещъ кжде трѣбва да се чупи посоката отъ и за езерото предъ плаващия докъ, и ако той денемъ си постига предназначението, нощемъ по тия мѣста, особено при напущане езерото и навлизане въ канала, безъ да е освѣтенъ този знакъ, е трудно, даже страшно...

***

Въ най-източната часть на езерото „потънала" стара Варна, и тукъ, на езерното дъно, при ясно време прозирали куполитѣ на храмове, дворци и старинни живѣлища. Презъ нощьта, срещу Великдень, глухъ камбаненъ звънъ долиталъ изподъ водата... Това е предание, записано отъ Херминъ Шкорпилъ.

Дали то се покрива съ действителността?—Това не съмъ успѣлъ да провѣря, въпрѣки многобройнитѣ ми плавания по Варненското езеро.

Вънъ отъ всѣко съмнение, обаче, остава истината, че стара Варна е потънала въ бездната на миналото.

Настаналъ е деньтъ на нова Варна —нашата приморска царица, властвуваща на черноморския брѣгъ. Свѣтли бисери красятъ нейната корона.

И всрѣдъ тѣхъ—най-свѣтлиятъ биселъ—Варненското езеро: гордостьта на Варна, едно отъ рѣдкитѣ съкровища на българската природа.

К. Кънчевъ.

СТРАНИЦА ЗА МЛАДИТѢ

Кратки сведения за съзвездията въ нашата небесна полусфера.

Не безъ интересно е да запознаемъ читателитѣ на Морски прегледъ съ съзвездията, които украсяватъ нашата небесна полусфера. Въ нѣколко статии ще се стремимъ да опишемъ и дадемъ характернитѣ данни за пояркитѣ съзвездия, които се наблюдаватъ съ просто око, безъ помощьта на телескопъ.

Голѣмата мечка.

Голѣмата мечка е украшение на нашето небе. Тя е видима за насъ презъ цѣлата нощь въ всички сезони на годината, т. е. тя за нашата широта не залѣзва. Отъ голѣмата мечка, както и отъ нѣкои други съзвездия сж се ползвали още финикийцитѣ при корабоплаването. Тя е служила сжщо така още отъ древно време като пжтеводно съзвездие не само на море, но и на сушата. Както голѣмата мечка, така и другитѣ по-характерни съзвездия сж били предметъ на любознание, въз-



фиг. 1

хищение и даже боготворение. Съ течение на времето, обаче, простото възхищение се е смѣнило съ постоянно изучване и изследване. Съвременната астрономия не само се любува на красивото очертание и на блѣсъка на съзвездията, не само се ползва отъ тѣхнитѣ звезди за пжтеводене, но щателно изучва тѣхния блѣсъкъ, движение и строежъ.

Голѣмата мечка има характерно очертание. Състои се отъ седемь свѣтли звезди, обозначени на звездната карта съ първитѣ седемь букви отъ гръцката азбука: α, β, λ, δ, ε, ζ, и η (фиг. 1).

Нѣкои отъ отдѣлнитѣ звезди на голѣмата мечка сж получили и наименования, а именно:

α—Дубле
β—Мирзамъ
ε—Алиотъ
ζ—Мизаръ (Акаиръ)
η—Бенетнашъ

Фиг. 1

Алиотъ, Мизаръ и Бенетнашъ (Акаиръ) се оприличаватъ на три великолепни елмази.

Голѣмата мечка е едно отъ най-голѣмитѣ съзвездия. За нейната величина можемъ да имаме представа по следующитѣ числа, които сж плодъ на наблюдения чрезъ инструменти. Намѣрено е че отъ δ до ζ на



Фиг. 2

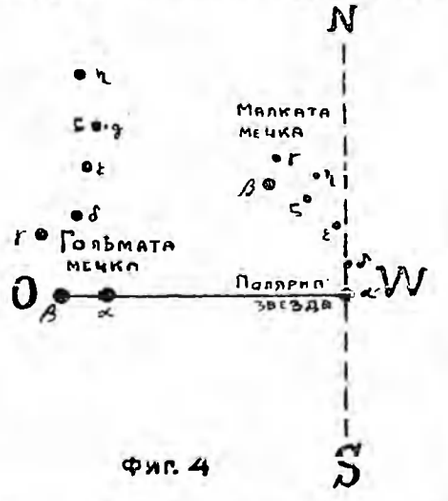
Голѣмата мечка разстоянието е равно на 4 милиона слънчеви разстояния (отъ слънцето до земята). Свѣтлината преминава това разстояние за 64 години. Това разстояние е поголѣмо 14 пжти отъ разстоянието отъ слънцето до най-близката до насъ звезда α—Центавра. Може да



Фиг. 3

отидемъ още по-далечъ, като сравнимъ системата на Голѣмата мечка съ нашата Слънчева система. Ако мислено поставимъ слънцето на мѣстото на звездитѣ отъ Голѣмата мечка, то ще изглежда като малка звездичка отъ десета величина и не ще може да се види съ просто око. Ще е необходимо да го търсимъ съ телескопъ. Пресмѣтанията показватъ, че звездата ε отъ Голѣмата мечка е 90 пжти по силна отъ слънцето, отъ което следва да се заключи, каква голѣма звездна система представлява съзвездието на Голѣмата мечка.

Освенъ седемьтѣхъ свѣтли звезди, въ Голѣмата мечка има нѣколко слаби, най-интересната отъ които е Алкаиръ, или Конникътъ, както обикновено се нарича. Тя е спжтникъ на Мизаръ (ζ отъ Мечката) и има общо съ нея движение, затова относителното имъ положение, за наблюдателя, остава неизмѣнно. Конникътъ се вижда много слабо съ просто око, неговата видимость може да служи за опредѣляне на зрението, защото единъ малко кжсо-



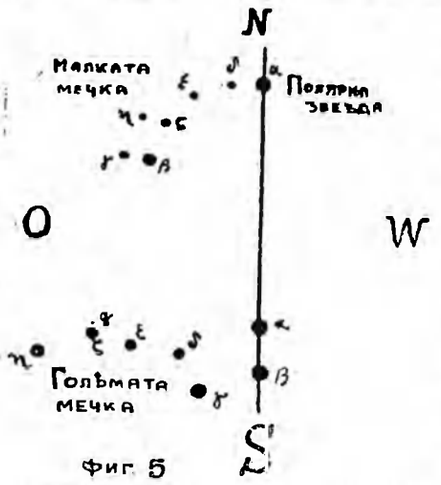
Фиг. 4

гледъ наблюдатель не би могълъ да го види.

Следствие въртението на земята около своята ось, Голѣмата мечка, пъкъ и всички звезди, които постоянно запазватъ своето мѣсто въ вселената, иматъ видимо движение. И действително, ако ние се вгледаме на 22 октомври въ 9 часа вечерьта въ Голѣмата мечка, ще видимъ (фиг. 2), че линията която съединява Мизаръ и Дубле съ Полярната звезда лежи точно на меридиана северъ—югъ, като Голѣмата мечка се намира на северъ. Продължавайки да наблюдаваме, ще забележимъ, че тази мисленна линия постепенно остава на изтокъ и въ 10 часа вечерьта на сжщата дата ще сключва съ меридиана северъ—югъ, жгълъ равенъ на 15° (фиг. 3). Зна-

чи на всѣки часъ тази мисленна линия увеличава жгъла сключванъ съ меридиана съ 15°.

Вследствие движението на земята



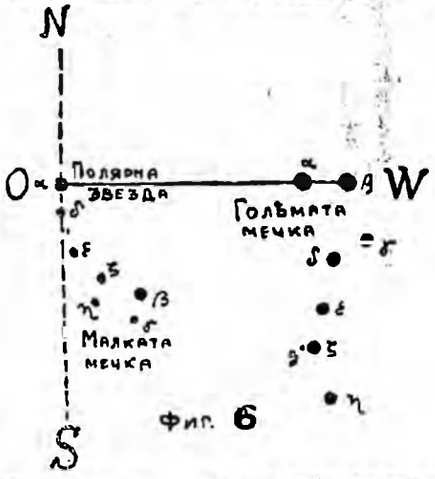
Фиг. 5

по своята орбита, тази мисленна линия нѣма да бѫде на сѫщото мѣсто по сѫщото време на следующитѣ дни. Така продължавайки да наблюдаваме всѣка вечерь по сѫщото време Голѣмата мечка, ще забележимъ, че тази мисленна линия остава по-малко на истокъ и на 22 ноември—следъ 30 дни въ 9 часа вечерьта ще отстои отъ линията северъ—югъ на 30° на истокъ, или всѣки день Голѣмата мечка ще остава на истокъ съ 1°. Следователно за 3 месеца ще остане на 90°, т. е. на 20 януари въ 9 ч. вечерьта, мисленната линия свързваща Мизаръ и Дубле съ Полярната звезда, ще сочи на истокъ, т. е. ще заключава съ линията северъ—югъ 90° (фиг. 4).

На 21 априлъ въ 9 часа вечерьта, сѫщата мисленна линия ще съвпада съ линията северъ—югъ, като Голѣмата мечка ще се намира на югъ отъ Полярната звезда (фиг. 5)

А на 22 юли въ 9 ч. вечерьта, сѫщата мислена линия ще се намира на западъ, т. е. тя ще заключава съ линията северъ—югъ жгълъ равенъ на 90°, като Голѣмата мечка се намира на западъ (фиг. 6).

Така знаейки тия положения, ний можемъ съ достатъчна точность практически да си опредѣлимъ часа, презъ всѣко време на нощьта, помняйки само датата, която имаме въ момента на наблюдението. За



Фиг. 6

цельта естествено е необходимо да имаме ясно небе, което да ни позволява да виждаме едновременно разположението на Голѣмата и Малката мечки.

П. Недѣлчевъ.



НОВОСТИ ВЪ ВЪОРЖЕНИЕТО НА ФЛОТИЛОВОДАЧИТѢ И ТОРПЕДОНОСЦИТѢ.

Докато се забелязва едно стремление за намаляление размѣритѣ на въоръжението на голѣмитѣ военни кораби, то нѣщо обратно става съ по-малкитѣ. Днесъ, голѣмо число флотиловадачи сѫ въ действителность малки кръстосвачи, а разрушителитѣ целятъ унищожението на собствения си класъ и да замѣстятъ малкитѣ по-раншни торпедоносци, въ сѫщность вече мъртвци.

Между корабитѣ официално окачествени като флотиловодачи, ще споменемъ французкитѣ отъ типа „Mogador", които при пъленъ товаръ, измѣстватъ повече отъ 3,000 т., въоръжени съ осемь 138 мм. орждия, четири противовъздушни 37 мм. и деветь 545 мм. торпедни тржби; полския „Grom" построенъ въ Англия съ водоизмѣстимость 2,200 тона, въоръженъ съ седемь 115 мм. орждия, четири противовъздушни 76 мм., както и шесть 533 мм. торпедни тржби; американския „Rortar" отъ 1850 тона, съ осемь 126 мм. орждия (едновременно и противовъздушни) и осемь 533 мм. торпедни тржби: японския „Nubiki" съ сѫщото водоизмѣстване, въоръженъ съ 126 мм. орждия, две противовъздушни и деветь 533 мм. торпедни тржби. Можемъ да се надяваме, че скоростьта се увеличава успоредно съ водоизмѣстването, но се колебае между 34 вжзла за японскитѣ и 38 за французкитѣ.

Шеснадесетьтѣ „Tubal", английски, заложени въ строежъ презъ 1936 г. сѫ предназначени вѣроятно да бѫдатъ съответката на чуждостранниттѣ флотиловодачи. Съ водоизмѣстване 1,850 тона, тѣ ще иматъ седемь 115 мм. орждия и осемь 533 торпедни тржби. За скоростьта, обаче, още нищо не може да се каже.

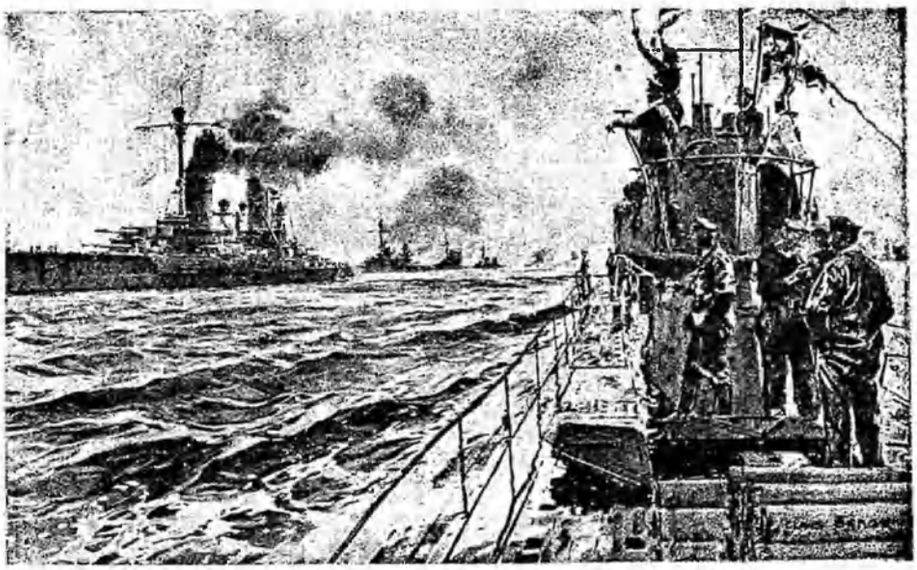
Разрушительтъ, който първоначално имаше отъ 600 до 700 тона, днесъ е удвоилъ водоизмѣстването си. Найпрочути представители на този типъ кораби сѫ класата „Mahan" съ 1395 тона водоизмѣстване, 5—126 мм. орждия, едновременно като противовъздушни и осемь 533 мм. торпедни тржби. Предполага се, че следующитѣ отъ този типъ ще носятъ 12 торпедни тржби и ще иматъ скорость 36·5 вжзла; японскиятъ „Shigure" съ 1368 тона водоизмѣстване, петь 126 мм. орждия, осемь торпедни тржби и скорость 34 вжзла; французкиятъ „Hardi" съ 1792 тона водоизмѣстване, шесть 126 мм. орждия, шестъ 547 мм. торпедни тржби и скорость най-малко 37 вжзла; италиянскиятъ „Osiaui" отъ 1498 тона (който при пъленъ товаръ достига 1850), въоръженъ съ четири 115 мм. орждия и четири противовъздушни 37 мм., както и шесть 533 мм. торпедни тржби; договорната имъ скорость е 39 вжзла: английскитѣ отъ програмата 1935/36 г.—осемь „Jakeliu" и осемь „Jutupide"—ще иматъ едно нормално водоизмѣстване отъ 1350 тона, ще носятъ четири 115 мм. орждия, както и осемь 533 мм. торпедни тржби и скорость 35·5 вжзла.

Единъ общъ погледъ върху това развитие подтвърждава впечатлението, че за известно време поне, сѫ се опитали да съчетаятъ премного служби т. е. въоръжение, съ едно голѣмо обслужване върху единъ типъ кораби. Би изглеждало по смисленно и по икономично да се създаде единъ класъ, снабденъ съ мощни орждия и досатъчна голѣма скорость, предназначенъ да бѫде способенъ да придружава голѣмитѣ ескадри и се противопоставя на атакитѣ на торпеднитѣ кораби и въздушнитѣ сили при нисъкъ полетъ, и единъ другъ по-малъкъ типъ, въоръженъ приемущественно съ торпедни тржби, съ една колкото се може по-голѣма скорость, чийто задача ще бѫде да се впущатъ въ торпедни атаки, главно нощемъ и извършватъ сѫщо така нощни разузнавания.

Превелъ отъ „La Revue Maritime"
Паскалевъ.



Прибиране на десантната лодка върху подводника. Това се извършва, като подводникът се потопи предварително и лодката се докарва надъ него между перилата, за които се хващатъ гребцитѣ. Следъ това подводничкът изплава и лодката остава на палубата му.



Среща на подводникъ съ ескадра отъ свои линейни кръстосвачи.