МОРЕПЛАВАНЕТО Е ПОКАЗАТЕЛЬ ЗА БЛАГОСЪСТОЯНИЕТО НА НАРОДА

ВЕСТНИКЪТЪ Е БЕЗПЛАТЕНЪ

НАРОДИТЪ ИМАТЪ НУЖДА ОТЪ МОРЕ, КАКТО ХОРАТА ОТЪ ВЪЗДУХА.



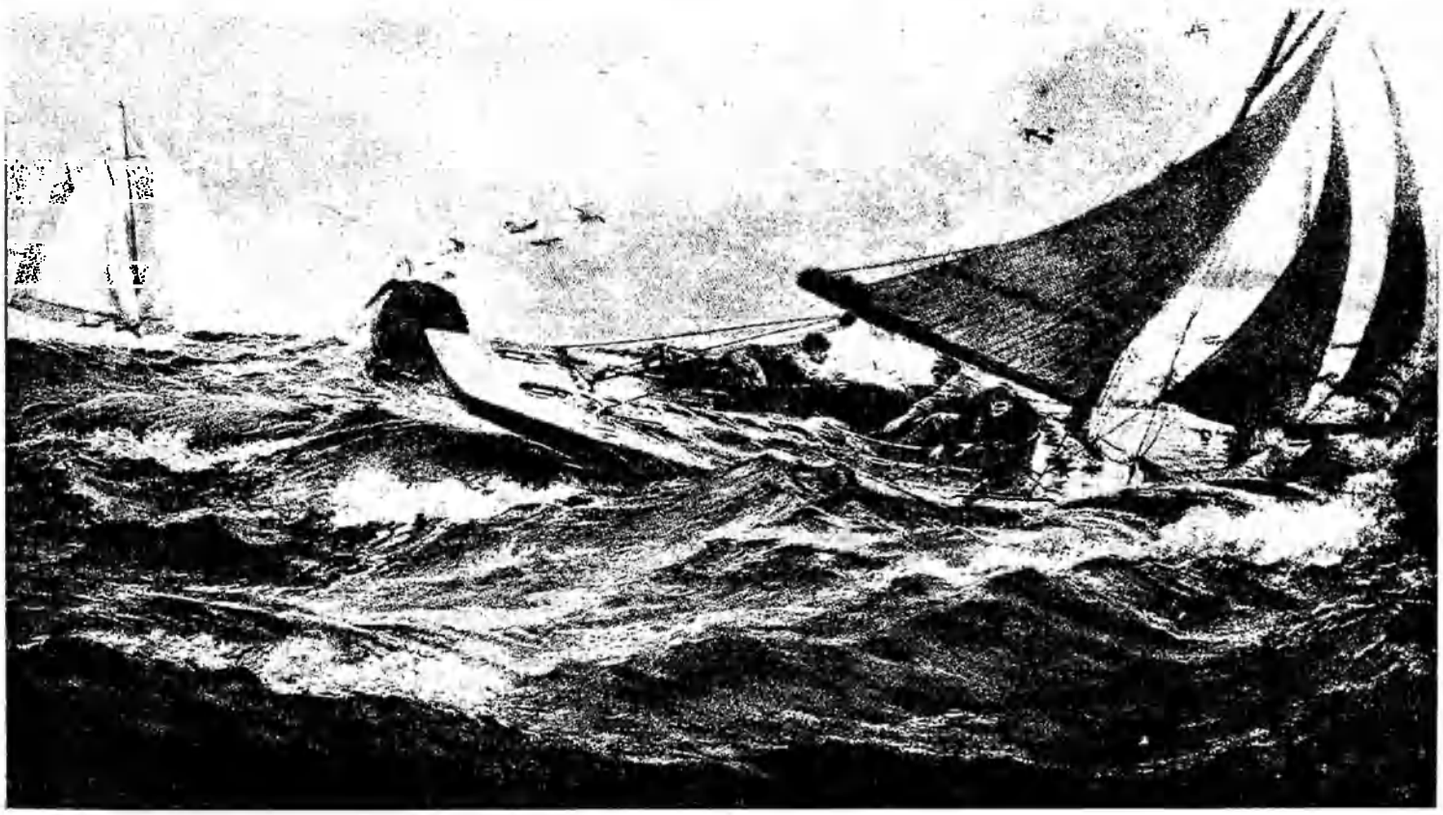
МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ

Двуседмичникъ за морска просвѣта и обнова

Ржководи редакционенъ комитетъ.

Година IV. Варна, 1 юли 1938 год. Брой 92.

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



Надбѣгване съ вѣтроходки.

КОЛОНА ЗА ЧЕТЦИТѢ

На К. И. с. Дългополъ — относно въпроса за първитѣ мореплаватели.

Първиятъ мореплаватель, споредъ сѫществуващитѣ предания е безспорно Ной, който устоялъ на потопа съ своя ковчегъ. Споредъ библията, ноевиятъ ковчегъ, който се счита и за първия корабъ въ Свѣта, притежавалъ дължина 138, ширина 23 и височина 14 метра.

Първитѣ мореплаватели, които историята познава сѫ финикийцитѣ. Последнитѣ 1000 години преди рождението на Христа сѫ успѣли да прекосятъ съ своитѣ кораби Срѣдиземно море и достигнали първоначално брѣговетѣ на Испания, а въ последствие и тия на северо-западна Европа, гдето добивали и пренасяли о л о в о отъ британскитѣ острови.

Финикийцитѣ основали множество колонии по брѣговетѣ на Срѣдиземно море, отъ които най-известна и могѫща е била колонията Картагенъ.

Тия първи мореплаватели, които смѣло се впуснали съ своитѣ кораби въ кръстосване водитѣ на моретата, далечъ отъ брѣговетѣ на Финикия, достигнали голѣмо благосъстояние и оставили дълбоки следи въ историята.

Тѣхни кораби сѫ проникнали и кръстосвали водитѣ и на Черно море, като търгували съ населяващитѣ брѣговетѣ му разни тракийски и др. племена.

Финикийцитѣ търгували, освенъ съ продуктитѣ на собственитѣ си промишлени и други производства, още съ: тамянъ, слонова кость, благородни метали, черно дърво, олово, канела, кехлибаръ, коприна, вълна, коне, жито, вино и разни риби.

Всички тия материали за своята търговия, финикийцитѣ получавали твърде лесно отъ дивитѣ племена, населяващи далечнитѣ презморски страни, срещу размѣната на нищожни по стойность предмети, които материали пренасяли съ корабитѣ и продавали скѫпо и прескѫпо на другитѣ, културни тогава, но не морски народи.

Ето какъ, отдали се всецѣло на служба на морското дѣло, финикийцитѣ сѫ съумѣли да извлѣкатъ максимумъ блага отъ морето и морския занаятъ, като се радвали на времето съ цвѣтущо благосъстояние и културенъ напредъкъ.

Следъ финикийцитѣ, като добри моряци се прославили гърцитѣ, които основали множество колонии по брѣговетѣ на Срѣдиземно Бѣло и Черно морета.

КАЛЕНДАРЪ НА „МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ"

— Презъ Балканската война, отъ Дунавската флотилия бѣха съставени нѣколко отряда моряци, които взеха дейно участие както при атаката на Одринъ, така и при защитата брѣговетѣ на Мраморно и Бѣло морета.

— На 20 юни 1913 год. отряда моряци отъ Дунавската флотилия, съ примитивни срѣдства: малки и непригодни за цельта гребни и рибарски лодки успѣ, въ лицето на гръцкия флотъ да постави минна заграда въ залива Елефтери.

На 23 и 24 юни с. г. съ сѫщитѣ срѣдства настойчивитѣ български моряци миниряха водитѣ и на залива Порто-Лагосъ, съ което попрѣчиха на гръцкия флотъ да приближава и обстрелва Бѣломорското ни крайбрѣжие.

Следъ отстѫпване на бѣломорскитѣ брѣгове, моряцитѣ се сгрупираха въ 2 сборни роти, отъ които едната влѣзе въ състава на Гюмюрджинския, а другата въ Скечанския отряди, съвмѣстно съ които отбраняваха западна Тракия отъ турското нашествие.

— На 21 юни 1917 год. българскитѣ самолети, макаръ и малко на брой, смѣло атакуваха и обсипаха съ бомби градоветѣ Сулина и Вилковъ, тѣхнитѣ пристанища, каналитѣ при устието на Дунава и плаващитѣ по тѣхъ или стоящи на котва неприятелски кораби.

До края на войната съ Русия, нашитѣ водосамолети действуваха главно въ областьта на дунавскитѣ устия, като многократно атакуваха градоветѣ Сулина, Вилковъ, Исмаилъ и други селища, кѫдето били съсрѣдоточени неприятелскитѣ войски, складове и батареи.

Нашитѣ водосамолети непрестанно следѣха за движението на противниковитѣ бойни и търговски кораби и често ги обсипваха съ своитѣ бомби.

При тия си действия, водосамолетитѣ всѣкога срещаха силния отпоръ на неприятелската противосамолетна артилерия, но въпрѣки това, макаръ и много пѫти олучени отъ кѫсоветѣ на разпръскващитѣ се въ въздуха гранати, напълно успѣшно сѫ изпълнявали възложенитѣ имъ задачи.

Изобщо, презъ цѣлата война, водосамолетитѣ отлично изпълниха своето назначение като разузнавачи и твърде успѣшно съдействуваха, както на флота и брѣговитѣ части при отбраната на нашитѣ брѣгове, така и на войскитѣ, които при настѫплението въ Добруджа се движеха близко до морето.

П О Щ А

Редакцията благодари за следнитѣ постѫпили дарения:

1. Огъ подофицеритѣ на Брѣговата група въградъ Созополъ, сумата . . . 650 лв.
2. Христо Костовъ, т. п. станция, Несебъръ, сумата . 30 лв.
3. Стефанъ Ив. Камилевъ, механ. гр. Карлово, сум. 30 лв.
4. Никола Бобевски, отъ София, сумата . . . . . 20 лв.
5. Димитъръ Бакаловъ, служба за времето при въздухопл., София, сумата . 20 лв.
6. Христо Петровъ, отъ сѫщата служба, София сум. 20 лв.
7. Асенъ Стоевъ, отъ сѫщата служ., София, сум. 20 лв.
8. Коста Диамандиевъ, отъ с. Обзоръ, Поморийско . 20 лв.
9. Петко Владовъ, с. Бѣла. Варненско, сумата . . . 20 лв.
10. Стоянъ Недевъ, с. Бѣла, Варненско, сумата . . . 20 лв.
11. Стоянъ Н. Тодоровъ отъ с. Обзоръ, Поморийско, 20 лв.
12. Димитъръ Н. Шаблата с. Обзоръ, Поморийско 20 лв.
13. Пею Тодоровъ, морякъ отъ Варна, сумата . . . 10 лв.
14. Колю Кръстевъ Каловъ, отъ с. Дългополъ, Провад. 10 лв.

(Следва)

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

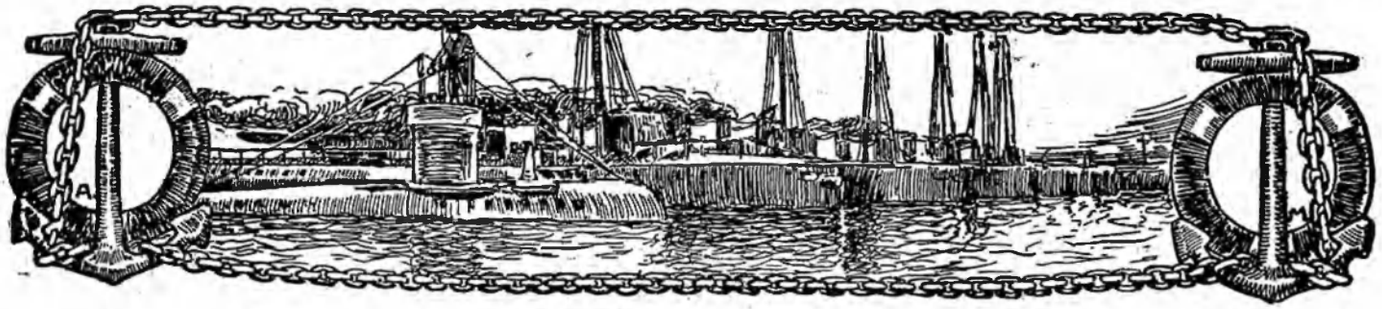
Въ отговоръ на постѫпилитѣ запитвания за цената на вестника и условията за получаването му, известяваме на изявилитѣ желание да се абонират, че вестникътъ се изпраща **даромъ,** по възможность на всички, които желаятъ да го получаватъ, **безъ вноска за абонаментъ.** Редакцията приема само дарения, които се отбелязватъ въ колоната „Поща".

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

Всички писма, снимки, помощи да се изпращатъ на адресъ

МОРСКИ ПРЕГЛЕДЪ—ВАРНА.

— Редакцията благодари на многобройнитѣ си сътрудници за изпратенитѣ трудове и съжелява, че нѣкои отъ последнитѣ, въпрѣки своята издържаность и стегнатость на стила, не ще бѫдатъ помѣстени въ вестника, тъй като нѣматъ морско съдържание.



ДА СЕ НАДѢВАМЕ.

Значението на Дунава като важенъ плавателенъ пѫть въ централна Европа е общоизвестно.

Всички държави, крайбрѣжници на широката рѣка, схващайки твърде добре голѣмото влияние, което Дунава указва за материалното и културно преуспѣване на народитѣ, успѣли сѫ да създадътъ, а въ настояще време продължаватъ да устройватъ своето рѣчно корабоплаване — сигуренъ източникъ на финансови придобивки и материално благосъстояние.

По водитѣ на Дунава се развѣватъ търговскитѣ знамена на множество близки и далечни народи.

Само българския народъ, който въ продължение на много години владѣе часть отъ дѣсния брѣгъ на Дунава, още не може да осъзнае необходимостьта отъ създаване родно Дунавско корабоплаване и притежанието на достатъчни рѣчни кораби.

Тоя трудолюбивъ български народъ, още продължава да бѫде спокоенъ и равнодушенъ наблюдатель на плавателния пѫть и не полага усилия за рационалното използване на тоя природенъ даръ.

Въ последно време обаче, се породи желанието за морска обнова въ нѣкои родолюбиви крайдунавски български синове, въ резултатъ на което, презъ втората половина на юни, една делегация отъ дунавскитѣ градове се яви предъ г. министра на Желѣзницитѣ съ изложение за необходимостьта отъ закупване на търговски кораби за нашето корабоплаването по Дунава.

Да се надѣваме, че рѫководнитѣ фактори, които ковътъ съдбинитѣ на Отечеството, ще се вслушатъ въ искането на крайдунавското население и ще направятъ потрѣбното за създаване търговски флотъ на международната рѣка, презъ която дойде свободата на нашия народъ.

Жизненитѣ интереси на страната, достоинството на нашия народъ и уважението къмъ историческото ни минало, изискватъ да отадемъ по-голѣмо внимание на Дунава.

Нека се надѣваме, че за използване великия международенъ плавателенъ пѫть—Дунава, главния нервъ, главната артерия, която свързва нашето Отечество съ вѫтрешностьта на Срѣдна Европа, и чрезъ който се изнася голѣма часть отъ нашия земледѣлски и стопански добивъ, ще се положатъ най-подиръ необходимитѣ грижи и усилия за набавянето на достатъчни рѣчни кораби, които да разнасятъ българскитѣ земледѣлски произведения и развѣватъ гордо знамето на Родината къмъ културния центъръ на Европа.

МОРСКА МИСЪЛЬ

САМОЛЕТЪТЪ СРЕЩУ БОЙНИЯ КОРАБЪ.

Въ „Журналъ офъ ди Ройалъ Юнайтедъ Сервисъ Институшънъ" презъ 1936 год. е помѣстена интересна реплика относно много оспорваната въ последно време тема: „Самолетътъ срещу бойния корабъ", въ която реплика сж вземали дейно участие и следнитѣ известни съ своя авторитетъ и опитность офицери: Комендъръ Янгъ, майоръ Мирехаузъ а сжщо и „Солверъ".

Тъй като тоя въпросъ действително е интересенъ за всички, то въ следващитѣ редове и статии ще се изложатъ по отдѣлно мненията на вещитѣ познавачи и изследователи на въздушчото оржжие.

Мнението на Комендъръ Янгъ.

Комендъръ Янгъ, отъ английския флотъ, който преди това дълго време е служилъ въ въздушнитѣ войски, по тоя въпросъ казва следното:

Днесъ привърженицитѣ на въздушното оржжие даватъ съ лекота твърде преувеличена представа за неговата мощь и превъзходство въ борбата му срещу бойнитѣ кораби. Тѣ рисуватъ картини на сражения съ грамадни въздушни ескадри, които, появявайки се иззадъ облачна или димна завеса, изненадватъ напълно бойния флотъ и го обсипватъ и омаломощаватъ чрезъ градушка отъ бомби, торпеда и картеченъ огънь. Тѣ твърдятъ сжщо, че самолетитѣ сж отлично пригодни за защита на търговското корабоплаване и за противоподводна борба.

За да се установи до колко тия твърдения относно голѣмото влияние на самолета въ морската война сж действителни и правдоподобни, наложително е да се разгледатъ обстойно всички качества и резултатитѣ отъ извършенитѣ практически опити съ самолетитѣ, които ще бждатъ разгледани както следва:

Възможноститѣ и границитѣ на въздушното оржжие.

Най-изпъкващитѣ преимущества на самолета по отношение на корабитѣ сж, безспорно, неговата скорость и малкиятъ му размѣръ. Височината на летението обаче, не е особено преимущество, макаръ че мнозина го смѣтатъ за голѣмо такова, защото, ако височината затруднява обстрелването на самолета отъ корабитѣ и дава на бомбитѣ по-голѣма пробивна сила, отъ друга страна, тя намалява твърде много точностьта на бомбардировката.

Най-голѣмиятъ недостатъкъ на самолетитѣ е малкиятъ имъ радиусъ на действие, поради който тѣ сж напълно зависими отъ своитѣ бази. Самолетитѣ поради голѣмата скорость на движение, не могатъ да се задържатъ продължително на едно мѣсто и затова моментитѣ за тѣхното действие сж твърде краткотрайни.

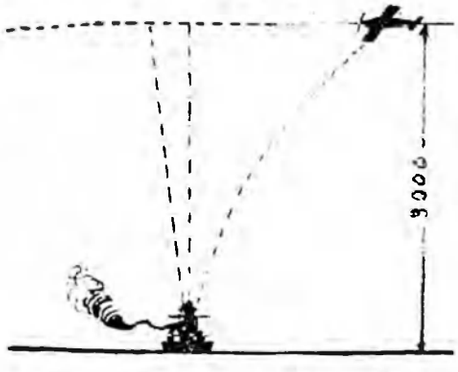
Докато бойнитѣ кораби могатъ да действатъ почти при всѣко време, за самолетитѣ е необходимо тихо време, при липса на низки облаци.

Видимостьта отъ самолета обикновено бива надценявана отъ несведующитѣ. Тя само при много ясни дни е по-добра отъ тая на бойния корабъ.

Атакитѣ които се произвеждатъ отъ самолетитѣ бивatъ: хоризонтална, съ пикиране и торпедна. Картечниятъ огънь по незащитенитѣ хора отъ обслугата на кораба, играе второстепенна роля.

Хоризонтална атака.

При тая форма на атака, самолета хвърля бомбитѣ си като лети на постоянна височина, съ постоянна скорость и правъ курсъ.



Атака отъ самолетъ при хоризонтално летение.

Установено е, че времето за хвърляне бомбитѣ при мирновременнитѣ учения, не е могло да бжде помалко отъ 90 секунди, а при бойна обстановка, то сигурно ще бжде по продължително. За улучването на цельта, освенъ подържането постоянна височина, скорость и курсъ, отъ голѣмо значение е и движението на вѣтъра, който по скорость и направление е твърде промѣнливъ, не само на голѣма височина отъ морското равнище, но и въ различнитѣ въздушни пластове. Затова, отъ опитъ е установено, че неговата сила трѣбва да се измѣрва не по-далечъ отъ 10 мили отъ цельта, или не по-рано отъ 20 минути преди хвърляне на бомбитѣ. Вѣтромѣрението чрезъ падащи тѣла и димни облаци отъ самолета, изисква около 3 минути. Резултатътъ отъ мѣрението трѣбва да бжде съобщенъ на всичкитѣ самолети отъ бомбовозната ескадра. Чрезъ тая подготовка самолетитѣ, по правило, ако вѣтромѣрението не се извършва подъ закрилата на облачна завеса, губятъ преимуществото си на изненадата. Облацитѣ, обаче, сж неблагоприятни за действието съ прицелния апаратъ. Ако самолета бжде силно обстрелванъ още презъ време подготовката за хвърлянето на бомбитѣ, то ще се затрудни твърде много съвмѣстната работа между летеца, който трѣбва да подържа точна височина, курсъ и скорость и бомбохвъргача, който прислужва прицелния апаратъ.

При благоприятни условия, радиусътъ на плоскостьта, въ която лежатъ 50% отъ всички попадения, когато самолета лети на височина 3000 м. е около 90 м. При по-голѣма височина, тоя радиусъ е по-голѣмъ, а при по-малка — хвърленитѣ бомби нѣматъ сила да пробиятъ никаква брониранa палуба. Дадената данна е получена при мирновременнитѣ опити; при наличието на вражески огънь, тя ще бжде по-голѣма.

При една грѣшка отъ 2^0 въ курса на самолета въ момента на пускане бомбитѣ и при скорость 150 мили, се получава грѣшка отъ 80 м.; грѣшка отъ 2 мили въ скоростьта причинява такава отъ 31 м. Тия грѣшки подъ огъня на врага ще бждатъ навѣрно много по голѣми. Поради това 50% отъ всичкитѣ попадения ще се разпредѣлятъ въ единъ кржгъ съ радиусъ не помалкъ отъ 275 м. Голѣмината на тая плоскость е около 237,000 $м^2$. Споредъ това процентътъ на попадения върху линейния корабъ съ размѣри $200 \times 30 \times 0{\cdot}7 = 4200$ $м^2$. ще бжде около $\frac{4200 \times 0{\cdot}5}{237000} : 100 = 0{\cdot}9\%$

Ако радиусътъ на кржга въ който падатъ 50% отъ всичкитѣ бомби бжде намаленъ до 230 м., то процентътъ на попаденията върху линейния корабъ съ горнитѣ размѣри, не ще бжде по-голѣмъ отъ 1·2%. Когато вследствие отбранителния огънь на кораба, нѣкои отъ нападащитѣ самолети отпаднатъ, про-

центътъ на попаденията ще се намали още.

Отъ направенитѣ опити при стрелба срещу мишени, влачени отъ самолети съ еднаква скорость, правъ курсъ и постоянна височина, е установено, че 20% отъ всичкитѣ кжсове на пръснатитѣ снаряди лежатъ въ пространство съ 90 метровъ лжчъ около мишената. Ако се приеме, че всичкитѣ тия снарядни кжсове ще бждатъ действително опасни въ пространството до 36 м. отъ цельта, ще се получи следния процентъ попадения 20(36:90)³0·5 = 0·64%, а това означава, че ще сж необходими 156 изстрела за олучването на самолета.

Най малкото време, което е необходимо на самолета да хвърли бомбитѣ си, както се отбеляза вече е 90 секунди. Само въ това време той трѣбва да подържа постоянна височина, скорость и правъ курсъ и може, споредъ току що казаното, да бжде обстрелванъ съ изгледи за 0·64% попадения. Ако стрелбата се води отъ 4 противовъздушни орждия съ скорость 16 изстрела въ минута, въ продължение на 90 секунди ще бждатъ дадени общо 96 изстрела по самолета и вѣроятностьта да бжде последния въ това време ударенъ е

$$\frac{96}{156}\,100 = 61\%.$$

Отъ това следва, че само незасегнатитѣ 39% отъ нападащитѣ самолети ще могатъ да хвърлятъ до край своитѣ бомби. Следователно, вѣроятностьта да се получи попадение върху атакувания боенъ корабъ спада съ това на около

$$0{\cdot}9 \times 0{\cdot}39 = 0{\cdot}35\%.$$

Отъ дотукъ отбелязаното се вижда, че атакуващитѣ отъ голѣма височина бомбардировачни самолети, не представляватъ почти никаква опасность за една ескадра бойни кораби съ съответно добре разчетена противовъздушна артилерия.

Атака съ пикиране (вертикално летене).

При атаката съ пикиране, направлението, скоростьта и жгълътъ на стръмното спущане на самолета зависи отъ положението и височината отъ която трѣбва да се пусне бомбата. Последната, чрезъ спущането на самолета, получава добавъчна скорость, отговаряща приблизително на скоростьта, която бомбата би имала ако бѣше пусната отъ височина 1200 метра.

Така напр. бомбардировачъ, който би искалъ да атакува една цель чрезъ пикиране отъ височина 600 м., придава на самолетната бомба сжщата крайна скорость, която тя би получила при свободно падане отъ височина 1800 метра. Прицелването при атаката съ пикиране по настоящемъ се извършва съ просто око, безъ особенъ апаратъ.

Авторътъ разглежда условията за пикирането, като взема височина на хвърлянето 610 м., скорость на самолета 240 мили и време за прицелване 15 секунди. При жгълъ на спущане отъ 45°, за 15 сек. самолетътъ ще намали височината на летенето съ 1500 м., следователно пикирането трѣбва да започне отъ височина най-малко 2100 метра отъ цельта. Ето защо, тая атака при наличието на низки облаци е невъзможна.

При мирновременнитѣ учения 50% отъ пуснатитѣ при тия условия бомби падатъ въ кржгъ съ радиусъ 45 м. Въ боя, тоя радиусъ трѣбва да се увеличи на 135 м. Процентътъ на попаденията се мѣни обратно пропорционално на квадрата отъ радиуса. При хоризонталната атака радиусътъ на кржга, въ който падатъ 50% отъ всички бомби бѣше почти двойно по-голѣмъ, а процентътъ на попаденията се равняваше на 1. При пикирането, ако липсва огъня на отбраната, трѣбва да разчитаме на 4% попадения.

Отбраната може да се извършва или чрезъ прегражденъ огънь отъ противовъздушни орждия (напр. 10 см. с. с.) или картеченъ огънь. Въ първия случай самолетътъ, който се движи съ скорость 240 мили ще се намира въ 36 метровата опасна зона въ продължение на 0·3 секунди. При 4 противовъздушни орждия, които изстрелватъ по 16 изстрела въ минута, избухва по една граната срѣдно всѣка 0·94 секунда. Вѣроятностьта самолета да бжде ударенъ отъ разпржснатитѣ кжсове на една граната е (0·3:0·94).100 = 32%. Тоя процентъ авторътъ смѣта като най-благоприятенъ, защото е полученъ при съвсемъ равномѣренъ противовъздушенъ огънь, който не може да се постигне въ време на сражението. Ето защо той го намалява на 20%.

При картечния огънь се разчита на 40% удари. Общо при съвмѣстна, артилерийска и картечна стрелба получава се 60% вѣроятность за попадения.

Така, изгледитѣ за попадения отъ бомбитѣ на една ескадра бомбовози се намаляватъ съ 40%; т. е. отъ 4% на 1·6%. Следователно, и при пикирането изгледитѣ за попадения въ цельта (кораба) не сж голѣми.

Отъ гореизложеното се вижда, че опасността за самолетитѣ да бждатъ ударени при атаката имъ е твърде голѣма, докато вѣроятностьта тѣ да постигнатъ попадения е много малка.

Би могло да се дойде до мисъльта, да се увеличатъ взетитѣ въ горнитѣ пресмѣтания: скорость и височина (при хоризонталната атака 150 мили и 3000 метра; а при атаката съ пикиране—240 мили и 600 метра), но тогава изгледитѣ за попадения ще се влошатъ още повече. При намаление височината на летението или скоростьта на пикирането, действително ще се повишатъ изгледитѣ за попадения, но въ сжщото съотношение ще се повиши и опасностьта отъ попадения върху самитѣ самолети. И двата метода следователно, не даватъ значителни преимущества.

Торпедна атака.

При тая атака самолетътъ трѣбва да хвърли торпедото отъ височина не по-голѣма отъ 15 м., което е необходимо за правилния ходъ на торпедото въ водата. Когато височината на падането е по-голѣма, обикновенно не действа добре приборътъ за дълбочина и торпедото потъва направо на морското дъно. Разстоянието до цельта не бива да превишава 900 м.; иначе изгледитѣ за успѣхъ сж незначителни.

По правило, торпедото се спуска отъ разстояние 730 м. отъ цельта при скорость на самолета 120 мили, при което въ мирновременнитѣ обучения се очакватъ 50% попадения. Тъй като пускането на торпеда отъ самолетитѣ е твърде трудно и изисква голѣмо душевно напрѣжение отъ страна на летеца, то при оживения вражески орждеенъ огънь атаката на самолета ще бжде още по-вече затруднена. Затова, на война, ще се разчита най-много на 15% попадения отъ самолетитѣ, които сж успѣли да достигнатъ най-изгодната точка за торпеденъ изстрелъ.

Споредъ изчисленията на автора, 85% отъ атакуващитѣ самолети ще бждатъ сразени отъ противовъздушния огънь на корабната артилерия и само 15% ще достигнвтъ най-изгодната точка за пускане своитѣ торпеда. Затова, истинскитѣ изгледи за попадения отъ торпедоноснитѣ самолети е (15:100)=2·25%.

Съпоставено, отбелязаното до сега дава следната картина:

Видъ на атаката	Процентъ на попаденията върху защищаващия се корабъ	Процентъ на ударенитѣ самолети
Хоризонтална	0·4	61
Съ пикиране	1·6	60
Торпедна	2·25	85

Изнесенитѣ данни, споредъ автора, сж най-голѣмитѣ проценти, които могатъ да се очакватъ при атакитѣ на самолетитѣ по кораби, чиято противосамолетна артилерия е напълно боеспособна. (Следва).

Отъ нѣмски: **Д. Дудевъ.**

ПОЛАГАНЕТО НА КЛЕТВА ОТЪ МЛАДИТѢ МОРЯЦИ ВЪ ГР. НЕСЕБЪРЪ.

Старинният Несебъръ съ голѣмо оживление очаква едно рѣдко тържество. Клетвата на младитѣ моряци отъ Флота на Негово Величество ще се извърши въ града, чиято околность е свидетелка на българската военна мощь отъ времето на Великия Симеонъ, покровитель на Престолонаследника Негово Царско Височество Князъ Симеонъ Търновски. Въ битката при р. Ахелой българското геройство сразило византийцитѣ и ги затвори въ морскитѣ имъ крепости.

Несебъръ, застроенъ на полуостровъ, свидетель на величия и падения въ хилядилѣтията на своето сѫществуване, се оглежда въ морето, и очаква корабитѣ съ младитѣ моряци, които ще положатъ клетва за вѣрность на Царь и Отечество. Слънцето засиява. Морето блѣсти. Забелѣзватъ се отъ северъ силуетитѣ на 4 торпедоносци. Духа порывистъ вѣтъръ и кѫдри морето. Бѣли гребени се издигатъ по цѣлия морски просторъ. Торпедоносцитѣ величествено следватъ своя курсъ къмъ Несебъръ. Всѣко българско сърдце тупти отъ възторгъ и умиление като вижда, какъ стоманенитѣ вълнорѣзи на българскитѣ военни кораби порятъ синитѣ води на родното море и въ всички крепне надеждата, че нашето море въ скоро време ще бѫде прекосвано отъ нови бойни кораби.

Отъ Бургасъ се задава вѣтроходътъ „Асенъ", разперилъ платна, носенъ бързо отъ попѫтенъ вѣтъръ. Следъ него приближава учебния корабъ „Камчия" съ младитѣ моряци отъ Созополъ.

Гражданството е вече на пристанището и съ нетърпение очаква пристигането на моряцитѣ. Възрастнитѣ съ радость, а децата—утрешната надежда на нацията, съ удивление и възторгъ слушатъ бойнитѣ маршове, които флотската музика изпълнява и зорко се вглеждатъ въ морето, отъ гдето се приближаватъ корабитѣ.

Учебниятъ корабъ „Асенъ" спуща котва. Часътъ е осемъ безъ петь минути. Обслугата е строена за вдигане на знамето. „За знамето мирно"! командва корабниятъ стражникъ. Всички заставатъ мирно, като предъ свещенодействие, музиката изсвирва марша на знамето, а следъ него и „Колъ славенъ" подъ звуцитѣ на който бавно и тържествено се издига военно морското знаме—свѣтинята на кораба. Подъ гордото развѣване на това знаме българскитѣ моряци сѫ готови да положатъ своя животъ за величието на Родината. Знамето е вдигнато. Прокънтява тържествено националния химнъ и мощното ура на моряцитѣ се разнесе надъ морската ширь.

Гражданството чувствува святостьта на тази церемония, която всѣка сутринь се изпълнява отъ военнитѣ моряци и чрезъ която се подържа бодростьта на неустрашимия духъ въ българския морякъ.

Въ 9 часа отдаватъ едновременно котва четиритѣхъ торпедоносци и заставатъ подравнени въ една линия. Съ моторни лодки моряцитѣ бързо се разтоварватъ на брѣга. Застаналитѣ въ шпалиръ отъ дветѣ страни на главната улица граждани и учащата се младежь, съ нестихващо ура посрѣщнаха подареното отъ Негово Величество Царя на Никулденъ миналата година ново морско знаме. Отъ торпедоносецъ „Дрѫзки" слѣзоха на пристанището началника нъ флота, г-нъ контръ-адмиралъ Вариклечковъ и началника на Черноморския флотъ г-нъ капитанъ I рангъ Тошевъ, които бѣха сърдечно посрѣщнати отъ гражданството. Две девойки поднесоха на двамата морски началници китки отъ цвѣтя и ги приветствувахо съ добре дошли.

На градския площадъ се отслужи молебенъ за здравето на Престолонаследника, Негово Царско Височество Князъ Симеонъ Търновски, следъ което се пристѫпи къмъ полагане на клетва отъ младитѣ моряци. Несебърския свещеникъ Ради Димитровъ произнесе вдъхновено слово за значението на войнишката клетва.

— „Заклевамъ се!" високо произнася всѣки морякъ преди да премине и целуне кръста, святото евангелие и знамето. — „Заклехъ се!", високо отеква изъ моряшкитѣ гърди следъ целуване на знамето. Две думи, които осмилятъ живота на всѣки български войникъ и подчертаватъ тържественото обещание, че той ще бѫде здравата упора на Отечеството и вѣренъ на дадената клетва, ще гради неспирно благополучието и славата на своя народъ. Духоветѣ на Симеоновитѣ браници витаеха надъ старинния Несебъръ. Тѣ бѣха свидетели на святото тържество и се внедриха въ юнашкитѣ гърди на младитѣ моряци, за да ги вдъхновяватъ при изпълнение на отечествения имъ дългъ.



Следъ клетвата, г. адмиралъ Вариклечковъ съ силно, пропито съ високъ националенъ духъ слово подчерта тройното тържество което днесъ Несебъръ празднува: годишнината отъ рожденния день на Престолонаследника, който здраво закрепи устоитѣ на българската царска династия; клетвата на младитѣ моряци за вѣрность на Царь и Отечество и славната Симеонова победа при Ахелой, кѫдето древното българско оржжие се увѣнча съ незабравима победа.

Произведенъ бѣ парадъ, командванъ отъ лейтенантъ Добревъ и приетъ отъ г. адмиралъ Вариклечковъ. Моряцитѣ минаха съ бодра стѫпка и отговориха дружно на поздрава. Затрогващо впечатление направиха и ученицитѣ съ стегнатия си видъ и неспирно „ура".

Точно въ 12 часа торпедоносцитѣ дадоха по 19 топовни салюти за здравето и дългоденствието на българския Престолонаследникъ.

На общия обѣдъ, устроенъ въ театралния салонъ, на който присѫтствуваха г. началника на флота, областниятъ директотъ г. Козаровъ, официалнитѣ лица, офицеритѣ и младитѣ моряци. Съ вдигането на наздравица, началникъ Флота на Негово Величество подчерта, че избирането на Несебъръ за полагане на клетва отъ младитѣ моряци не е случайно. То е щастливото съчетание на три символа: Славно минало (победата при Ахелой); дейно настояще (положената клетва отъ моряцитѣ) и свѣтло бѫдеще (празднуване рожденния день на Престолонаследника). Областниятъ директоръ г. Козаровъ припомни за подвига на българскитѣ моряци на 8/21 ноември 1912 година; подчерта смѣлостьта на българкия морякъ, като пожела създаването на силенъ български воененъ флотъ.

Несебърскиятъ кметъ г. Касабовъ благодари отъ името на гражданството за направената честь на Несебъръ, който за първи пѫть приютява толкова много млади български бранници.

Въ 4 часа следъ обѣдъ всички кораби се снеха отъ котва и се отправиха за мѣстоназначението си—съ младитѣ моряци, които, укрепени отъ моряшката си клетва гордо се носѣха по морето, чийто сини води сѫ готови да оросятъ съ кръвьта си въ брань за Родината и за славата и величието на Върховния Вождъ, Негово Величество Царя.

Кутевски.

МОРСКИ РИБОЛОВЪ

МОРСКОТО РИБОЛОВСТВО НА ГЕРМАНИЯ.

Въ последнитѣ петь години, германскиятъ морски риболовъ е отбелязалъ значителни успѣхи.

Презъ месецъ юни 1933 год., когато започна прилагането на всѣстранния нѣмски строителенъ планъ, тритѣ важни риболовни срѣдища на Германия: Алтона, Везермюнде —Бремерхафенъ и Куксхафенъ сж имали общо обслуга за риболовнитѣ кораби 96 души капитани и 883 моряци и риболовци.

Днесъ морския риболовъ въ Германия значително е напредналъ и съставлява действително твърде добъръ поминъкъ, осигуряващъ прехраната на нѣмския народъ, което се установява нагледно отъ следващитѣ таблици.

Година	Количество на уловената риба въ кгр.	Обща стойность въ левове
1932	267,530,000	1,204,300,000
1933	291,500,000	1,318,350,000
1934	299,820,000	1,463,550,000
1935	350,430,000	1,752,630,000
1936	418,200,000	2,194,500,000
1937	480,240,000	2,459,160,000

Отъ таблицата се вижда, че въ течение на петь години количеството на уловената риба е увеличено почти два пжти, а така сжщо стойностьта й, отъ 1 милиардъ 204 милиона на 2 милиарда и 459 милиона лева.

Независимо отъ това, презъ изтеклото време подобрено е твърде много материалното положение и условията за животъ и работа на самитѣ риболовци, действуващи въ открито море, далечъ отъ брѣговетѣ на страната.

Въ Германия най-много се употрѣбява за храна на населението херингата (селдата), която риба се лови въ голѣми количества, означени нагледно въ следващата таблица:

Година	Брой на риболовнитѣ кораби	Броятъ на бъчвитѣ на солената херинга
1932	119	294,000
1933	148	399,000
1934	169	511,000
1935	169	516,000
1936	171	576,000
1937	173	725,000

Отъ отбелязанитѣ въ таблицата данни се установява, че презъ риболовния сезонъ въ 1932 год. всѣки риболовенъ корабъ е уловилъ и насолилъ срѣдно по 2470.6 бъчви херинги; а презъ миналата година, на всѣки корабъ се пада срѣденъ уловъ отъ 4132.9 бъчви, което показва продуктивностьта и голѣмия напредъкъ на риболовството въ Германия.

Така сжщо презъ последнитѣ петь години сж били предприети отдѣлни опити за ловидбата на акули и тюлени, а презъ 1937 год. и на китове, които опити сж дали твърде добри резултати.

Презъ настоящата година наново е предприета усилената постройка на кораби и модернзирането на германския риболовенъ флотъ, съ което ще бжде увеличено количеството на уловената риба, а съ това и значителното улеснено прехранването на нѣмския народъ.

ПОДОБРЕНИЕ НА НѢМСКОТО КИТОЛОВСТВО.

Въ последно време Германия полага голѣми усилия за подобрение и другата отрасъль на морския риболовъ—китоловството.

Известно е, че отъ уловенитѣ китове чрезъ специална преработка се добиватъ различни индустриални продукти, най-главно мась.

За улеснение на тая преработка, заедно съ китоловнитѣ кораби се движатъ и специални такива съ голѣмо водоизмѣстване, притежаващи всички удобства, улеснения и необходими съоржжения за бързото добиване на китовата мась.

По настоящемъ Германия притежава общо 6 подобни кораба—фабрики и 42 китоловни кораба съ които, въ последния китоловенъ сезонъ, сж добити 540,000 бъчви, равняващи се съответно на 90,000 тона китова мась.

Въ началото на настоящата година е закупенъ норвежкия корабъ—фабрика „Викингъ", пжтуващъ до сега подъ панамско знаме, заедно съ 5 китоловни кораба.

„Викингъ" е построенъ въ 1929 г. и притежава водоизмѣстване 19,000 бр. р. тона, съ способность за добиване годишно 100,000 бъчви китова мась.

Като се има предвидъ годишния добивъ на китова мась отъ първостепеннитѣ риболовни държави, каквато е Норвегия, която съ осемтѣхъ свои кораба—фабрики и 64 китоловни кораба, получила презъ изтеклия сезонъ 919,920 бъчви, следва да се отбележи голѣмия напредъкъ, постигнатъ въ последно време нѣмското китоловство.

КИТОЛОВНАТА МЕЖДУНАРОДНА КОНФЕРЕНЦИЯ ВЪ ОСЛО.

За разрешение на нѣкои важни въпроси отъ международенъ характеръ, относно правото и начина за ловидбата на китове въ моретата около северния и южния полюси на земното кълбо, въ Осло отъ края на априлъ до срѣдата на месецъ май се състояла конференция, въ която взели участие представителитѣ на следнитѣ, занимаващи се съ китоловство държави: Норвегия, Англия, Ирландия, Южна Африка, Австралия, Нова Зеландия, Канада, Съединенитѣ Щати, Аржентина, Португалия, Германия и Япония.

Конференцията е свикана съгласно постановленията на Лондонската китоловна спогодба, постигната миналата година въ Лондонъ между заинтересуванитѣ страни и разисквала главно по въпроса за установяване необходимитѣ мѣрки, цѣляши запазването на китоветѣ, тъй като съ безогледното съ имъ избиване, последнитѣ въ скоро време ще изчезнатъ съвършенно.

Съгласно статистическитѣ данни, за времето отъ 1868 до 1900 год сж били избити общо 20,025 кита; отъ 1904—1914 год. къмъ 122,000, а отъ 1920 до 1932 години — всичко 330,000 кита.

Китътъ, подобно на слона, се размножава много бавно: женскиятъ китъ ражда едно до две малки китчета веднъжъ въ всѣки две години.

Като се има предвидъ, че годишно се избиватъ срѣдно по 30,000 кита, отъ които $^1/_5$ сж женски, пресмѣтнато е, че ако не се вематъ мѣрки отъ заинтересованитѣ държави, въ близко бждеще китътъ ще бжде едно отъ твърде рѣдкитѣ животни.

Въ корабостроителницата „Дойче Верфтъ"—Хамбургъ е спуснатъ на вода новиятъ риболовенъ корабъ-фабрика за преработка на рибнитѣ остатъци „Валтеръ Рау", който притежава следнитѣ данни: водоизмѣстване 22,000 бр. р. тона; дължина 175 и газене 10·25 метра; скорость 12 мили.

Отъ нѣмски **Куюджуклиевъ.**



МОРСКИ ВЕСТИ

ЗАСИЛЕНИЯТЪ СТРОЕЖЪ НА РУСКИЯ ВОЕНЕНЪ ФЛОТЪ.

Варшавскиятъ вестникъ „Куриеръ“ съобщава, че понастоящемъ въ частни корабостроителници на Съединенитѣ Щати се намиратъ въ строежъ два руски линейни кораба, всѣки отъ който притежава водоизмѣстване 35,000 тона.

Единиятъ отъ линейнитѣ кораби е предназначенъ за базата Мурманскъ, а вториятъ за новата база въ Охотско море, което свързва Ледовития съ Тихи океани.

Освенъ това, въ съветскитѣ корабостроителници се намиратъ въ усиленъ строежъ 6 кръстосвача.

Въ Николаевскъ е спуснатъ на вода новостроящия се самолетоносачъ „Ворошиловъ“, нѣкои части отъ които били изработени и доставени отъ Окландъ—Америка.

Съобщава **Вангеловъ.**

НАЙ-ГОЛѢМАТА ДЪЛБАЧКА ВЪ СВѢТА.

Въ корабостроителницата “Шишау“ — Германия е спусната на вода новостроящата се за Пристанищното Управление въ Шангхай дълбачка, която следъ окончателното си завършване ще бѫде най-голѣмата такава въ свѣта.

Дълбачката има водоизмѣстване 12,000 бр. р. тона; дължина 120, ширина 19 и обща височина до главната палуба 6·7 метра; притежава две парни машини съ обща мощность 5,000 конски сили, осигуряващи скорость на дълбачката отъ 11·5 мили; съоржжена е съ най-нови технически усъвършенствувания.

Предназначена е да действува по течението и устието на рѣка Янгцикиянгъ за остранение на пѣсъчнитѣ наноси.

Дълбачката ще почиства и удълбочава рѣката чрезъ всмукване на пѣсака и тинята.

Специална парна машина ще привежда въ действие голѣмитѣ смукателки помпи, които ще могатъ да напълнатъ кораба за 20 минути.

Кръстена е съ името „Фу Зинъ“ и ежедневно ще може да изсмуква и изхвърля 30,000 тона пѣсъкъ,

Въ сѫщата корабостроителница преди три години бѣ завършена друга по-малка дълбачка за Китайското правителство, „Шпенъ Дзе„ която по настоящемъ работи много добре за удълбочаване устието на рѣката Янгцикиянгъ. К.

КРАТКО СРАВНЕНИЕ МЕЖДУ ПОДВОДНИТѢ ФЛОТИ НА ИТАЛИЯ И ФРАНЦИЯ.

Голѣмиятъ морски парадъ, устроенъ въ честь на водача на Германия, г. Хитлеръ, въ който взеха участие и 90 италиански подводника, даде поводъ за различни коментарии отъ страна на морскитѣ капацитети. Почти всички изказани по тоя случай мнения установяватъ обстоятелството, че Италия притежава по настоящемъ най-силниятъ подводенъ флотъ въ Свѣта, съ който осигурява напълно своята хегемония въ Срѣдиземно море.

Отъ всичко това най-много е засѣгната Франция, която сѫщо така се стреми за надмощие въ сѫщото море.

Като отзвукъ на всички изказани мнения, французскиятъ вещъ познавачъ на морскитѣ въпроси Рене ла Брюйеръ, въ една последна своя статия сравнява подводнитѣ флоти на дветѣ Срѣдиземно морски държави, като отбелязва следното:

Италия действително притежава цифрено надмощие, обаче по отношение общия тонажъ на подводницитѣ е длъжна да отстѫпи първенството на Франция, която притежава 85,000 тона подводници, срещу 65,000 на Италия.

Като се има предвидъ, че 7 отъ италианскитѣ подводници сѫ отъ старъ типъ, а Франция притежава въ строя 78 подводника, цифреното съотношение ще бѫде 83 къмъ 78 въ полза на Италия.

Италианскитѣ подводници сѫ предназначени за действие предимно въ Срѣдиземно море, и напълно удовлетворяватъ изискуемитѣ отъ тѣхъ тактически свойства.

Френскитѣ подводници иматъ и незначението да защитаватъ своитѣ търговски кораби по всички морета и океани въ свѣта, поради което следва да притежаватъ голѣмъ районъ на действие. Затова 30 отъ французскитѣ подводници иматъ водоизмѣстване надъ 1500 тона, а отъ италианскитѣ твърде малко притежаватъ голѣмъ тонажъ и сѫ предназначени за действие извънъ района на Срѣдиземно море.

По настоящемъ Италия е на пѫть съ новитѣ свои подводници типъ „Балила“ (1874 тона); „Пиетро“, „Калви“ (1965 тона) и „Фока“ (1553 тона) да създаде океански подводенъ флотъ.

Въ италианскитѣ корабостроителници се намиратъ въ усиленъ строежъ нови 20 подводника, а строителниятъ планъ за настоящата година предвижда залагането въ строежъ други 10. Франция има 15 подводника въ строежъ и съгласно последната строителна програма предвидено е да се построятъ още 7.

Въ заключение Рене ла Брюйеръ идва до убеждението, че сѫществува възможностьта Италия въ найскоро време да спечели пълното надмощие по отношение на подводния си флотъ въ Срѣдиземно и другитѣ морета, което обстоятелство не ще бѫде въ полза на Франция, затова той надава тревога, призовавайки всички отговорни фактори да попрѣчатъ на това, като побързатъ съ постройката на нови подводници и противоподводни срѣдства. Отъ френски: **П. Поповъ.**

ПРОЛѢТНИТѢ МОРСКИ МАНЕВРИ НА АМЕРИКАНСКИЯ ФЛОТЪ.

Тазгодишнитѣ морски маневри на флота на Съединенитѣ Щати сѫ били произведени въ Тихия океанъ, отъ 16 мартъ до края на месецъ априлъ и сѫ били извършени на обширенъ воденъ районъ отъ дванадесеть хиляди квадратни мили.

Маневритѣ се състояли въ разрешението на две конкретно зададени задачи по отбраната на собственитѣ води и нападението на неприятелския брѣгъ.

Първата задача обхващала отбраната на южно-калифорнийския воденъ районъ до Хавайскитѣ острови. За цельта, цѣлия американски флотъ билъ раздѣленъ на две страни: черна и бѣла.

Корабитѣ отъ черната страна сѫ имали задачата да отбраняватъ посочения воденъ районъ, а бѣлата, която се командвала отъ адмиралъ Татаинъ—да извърши предполагаемото вражеско нападение.

Втората задача обхващала нападението на Хавайскитѣ острови. При разрешението на тая задача съставътъ на флота сѫщо билъ раздѣленъ на две части.

Черната се състояла отъ 6 линейни кораба, два самолетоносача, 2 кръстосвача, 23 изтрѣбителя и 7 подводника.

Бѣлата страна разполагала съ: 4 линейни кораба, 12 кръстосвача, 2 самолетоносача, 6 изстребителя и нѣколко ескадрили бомбардировачи.

Заедно съ спомагателнитѣ кораби въ маневритѣ взели участие общо 150 разни кораба и 500 самолета.

НОВЪ ПРЕЗОКЕАНСКИ ГИГАНТЪ.

Новиятъ презокеански пътнически корабъ на Параходното дружество Кунардъ Хуайтъ Старъ Лайнъ, който усилено се строи въ Англия, следъ окончателното си завършване ще бъде най-голѣмия корабъ въ Свѣта, който е билъ до сега спущанъ на вода и прекосявалъ водитѣ на океана.

Корабътъ ще носи името на английската кралица Елизабета, която, при спущането му на вода на 27 септември н. г., по стара традиция сама ще строши бутилката съ шампанско въ неговитѣ стени.

Новиятъ гигантъ ще има водоизмѣстване 85000 бр. р. тона, до като досегашниятъ такъвъ еднотипенъ на него, „Кралица Мери“ притежава водоизмѣстване 81235 тона.

За да се има по точна представа за голѣминатa на новостроящия се корабъ, вестникъ „Обзъврвъръ“ го съпоставя съ дължината на фасадата на Лондонския парламентъ откъмъ Темза. Въ случая дължината на новия корабъ ще превишава тая на парламента съ нѣколко десятки метра.

Ако „Кралица Елизабета“ се сложи на площада Трафалгаръ, то димнитѣ тржби на кораба ще надвишаватъ съ единъ метъръ колоната — паметникъ на адмиралъ Нелсонъ.

Главнитѣ принципи, които сж водили корабостроителитѣ при изработване плановетѣ за постройката на новия корабъ обхващатъ възможнитѣ поправки върху плана на „Кралица Мери“, целящи да се добие по-голѣма скорость.

„Кралица Елизабета“ ще притежава вмѣсто три, само две димни тржби, като съ това ще бъде намаленъ броятъ на парнитѣ котли отъ двадесеть на дванадесеть, които ще иматъ по-голѣмъ обемъ и по-голѣма паропроизводителность.

Предната палуба на „Кралица Елизабата“ ще се различава отъ тая на „Кралица Мери“, тъй като ще бъде затворена и ще даде възможность да се направи надъ нея открита площадка за спортъ.

Спестеното мѣсто отъ намаляване броя на парнитѣ котли, ще бъде използувано за постройката на нови помѣщения, главно на обширна театрална зала.

Въ съседство на помѣщенията отъ трета класа, ще има кино-салонъ, обслужващъ третокласнитѣ пътници.

Особено внимание ще се обърне върху начина на провѣтряване на залитѣ, кждето ще се събиратъ повече пътници, като бъде приложена нова, различна отъ досега употрѣбяванитѣ методи.

Новиятъ корабъ ще притежава удобни кабини за 2410 пътника. „Кралица Мери“ притежава помѣщения за 2110 души.

Съ пускането въ движение презъ океана на два еднакви по строежъ видъ и голѣмина кораби, Параходното дружество осжществява предначертаната своя икономическа политика, чрезъ която се постига по-голѣма редовность и се разполага съ достатъчно време за набавянето на необходимитѣ хранителни продукти и др. материали. Съ това ще се отстраняватъ разходитѣ по извънредното и усилено товарене, а сжщо и нуждата отъ движението съ голѣми скорости, тъй като ще се тръгва точно въ опредѣленото време и следъ пристигането въ крайнитѣ пунктове, ще се разполага съ достатъчно време за спокойното и редовно набавяне хранителнитѣ и горивни запаси.

А. Златаровъ.

НОВИТѢ АНГЛИЙСКИ ТОРПЕДНИ ЛОДКИ.

Англия притежава новъ видъ торпедни лодки, часть отъ които се намиратъ още въ постройка, а известенъ брой съ влѣзли вече въ строя и започнали своята служба.

Лодкитѣ притежаватъ голѣма устойчивость и издържливость на море, а сжщо така и съсрѣдоточаване на управлението имъ.

Иматъ следнитѣ данни: дължина 20, широчина 3·95 и газене 0·75 метра; Снабдени сж съ три мотора по 500 конски сили. Въоржжени сж съ по две торпедни тржби и 2 картечници. Стойностьта на всѣка торпедна лодка е 22,000 лири (около 11 милиона лева).

Управлението на торпедната лодка е съсрѣдоточено въ едно мѣсто и се обслужва както въ самолетитѣ само отъ единъ човѣкъ. Обаче, всѣки морякъ отъ обслугата на лодката трѣбва да бъде готовъ за замѣстване и отлично запознатъ съ устройството на всички механизми за движение и управление.

Ето какво е отбелязано въ единъ френски вестникъ въ заключение описанието на тоя новъ видъ английски торпедни лодки:

„Освенъ бързата съобразителность, отличния окомѣръ и зрение, които трѣбва да притежава всѣки морякъ, службата въ тия бързоходни лодки изисква още здраво сърдце, здравъ стомахъ и призрително отнасяне къмъ всички несгоди, неизбѣжни въ всички малки кораби. Следователно, тукъ е мѣстото само на млади и съ желѣзно здраве хора“.

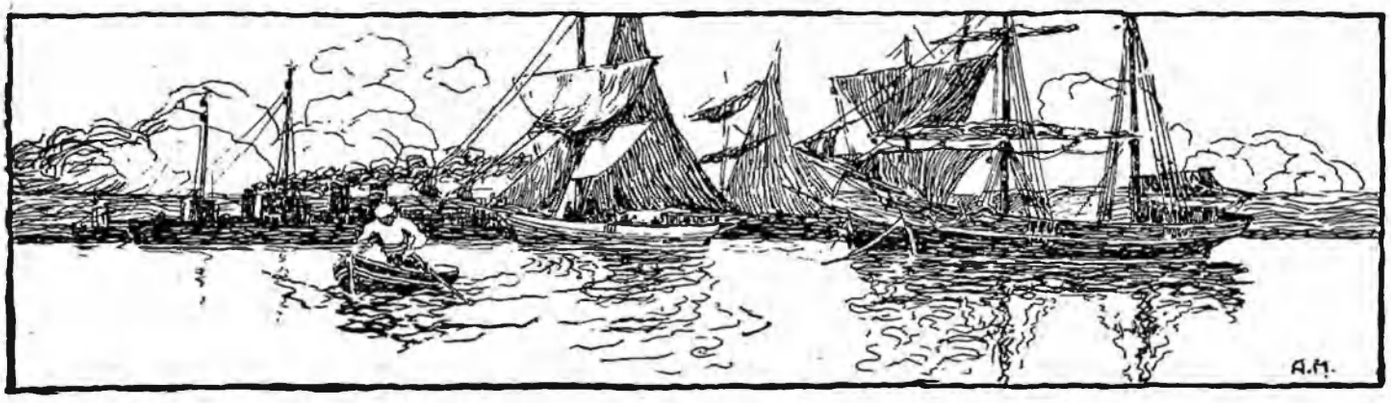
Съобщава: М. Пешевъ.

ОТКРИВАНЕТО НА НОВА ГЕРМАНСКА ПАРАХОДНА ЛИНИЯ ВЪ БЛИЗКИЯ ИЗТОКЪ.

Следъ присъединението на Австрия къмъ Германския Райхъ, нѣмското Параходно дружество Шулдъ, въ Хамбургъ, ще открие нова параходна линия, по която редовно ще пътуватъ дружественитѣ кораби и ще обслужватъ съобщението отъ Триестъ до Албания, Гърция, България, Турция и пристанищата на Палестина.

Пристанищата на означенитѣ страни ще бъдатъ посещавани въ всѣки 14 дена.

Главната задача на новата параходна служба въ Източната часть на Срѣдиземно море има назначението да пренесе всички износни стоки отъ Срѣдния дунавски басеинъ, презъ Триестъ, за Леванта.



Ч Е Р Н О М О Р Е.

Ту тихо—ту бурно презъ нѣкои дни.
Сърдито, обвито въвъ гжсти мъгли,
Бъснѣешъ по нѣвга ти, Черно море....
И хала си сѣкашъ, що вилней, реве....

Тогава неспирно къмъ скалистий брѣгъ
Вълнитѣ се гонятъ—лудуватъ съ бѣгъ,
Настигатъ се, сблъскватъ, разпръскватъ на прахъ.
А по нѣвга навѣватъ неволенъ страхъ....

Но чудно красиво си ти въ тихи дни,
Когато спокойни сж твоитѣ води,
Когато при утрото слънце изгрѣй
И свойта позлата надъ тебе излѣй!....

Тогава си прелесть, бурливо море.
Твой—шепотътъ тихи ме мами, зове....
Да гледамъ стихио, чудния ти чаръ
Илъпъкъ проблѣсъка на близкия фаръ!....

А колко сж мили нощитѣ при тебъ!....
Изгрѣла луната тамъ.... нейде далекъ....
Оглежда се спокойно въ тъмни води
И сѣкашъ разказва за минали дни!....

.... Какъ нѣвга съ лодка излѣзли момци,
За волна разходка— вси смѣли плувци....
Но буря ги сварва въ открито море.
До днеска ги нѣма. Кжде ли сж тѣ?

И още какви ли не случки, пакъ
По тебе ставатъ въ зловещия мракъ!....
Ти хала си сѣкашъ, що бъснѣй, реве!....
Но знай за мене си, любимо море!....

Л. М. **Щеревъ**
у-къ VI кл.—Варна.

Х Р И С Т О Ф О Р Ъ К О Л У М Б Ъ.

Произхода на Колумба.

Въпросътъ относно произхода и името на Колумба дълго време не е можалъ да бжде установенъ съ положителность поради обстоятелството, че всички, които носили това име, или имали нѣкакви родствени връзки съ него, се надпреварвали единъ другъ за да докажатъ роднинството си съ знаменития мореплаватель, който прославилъ тѣхния родъ.

При французския краль Людвикъ XI сжществувалъ неговъ поданикъ, Гильомъ-де-Казановъ, именуванъ още Куломпъ (Coulomp, Coullon, Colon), който командвалъ вѣтроходна флотилия, съ която, презъ октомври 1474 год. пленилъ два кораба, принадлежащи на сицилийския краль Фердинандъ. По поводъ на това, въ издаденитѣ отъ Лайбницъ презъ 1693 год „Дипломатически записки" погрѣшно се споменува, че пленяването било дѣло на Христофоръ Колумба.

Така сжщо не е било правдиво и твърдението, че въ морското сражение край брѣговетѣ на островъ Кипъръ между генуески и венециански кораби въ 1476 год., генуеския флотъ билъ командванъ отъ откривателя на Новия Свѣтъ. Въ последствие било установено, че при островъ Кипъръ действувалъ занимающиятъ се съ пиратство французки вице-адмиралъ Казановъ.

Презъ петнадесетия вѣкъ пиратствувалъ и другъ французки адмиралъ съ името Куломпъ, който вѣроятно е билъ племенникъ или роднякъ на стария адмиралъ Казановъ, чийто име сжщо било размѣнявано често съ това на Христофоръ Колумба.

Съ положителность се установява, че не сжществуватъ никакви родствени връзки между италианскитѣ Колумбовци и французскитѣ мореплаватели носящи името Куломпъ.

При изследване родоначалото на Христофоръ Колумба, историцитѣ установили, че въ Генуа и съседната на града мѣстность Лигурия имало повече отъ двеста души жители носящи името Коломбо, а въ самия градъ Генуа живѣли четири Колумбовци, които имали сжщото име на Колумбовия баща—Доминико.

Дѣдото на Христофоръ Колумба се именувалъ Джиовани Коломбо и живѣлъ въ едно селище въ долината Фонтенебло, лежаща източно отъ Генуа.

Неговиятъ синь, Доминико, баща на Христофора се преселилъ въ Генуа презъ 1439 година.

Доминико Коломбо билъ беденъ тъкачъ, занимавалъ се съ търговия и съ закупване на земи въ Савана, които въ последствие препродавалъ. Въпрѣки това обаче, презъ 1470 год. той изпадналъ въ твърде затруднено финансово положение, и се наложило да живѣе въ продължение на 15 години въ Савана.

Бащата на Колумбъ се оженилъ за Сузана Джиакомо де Фонтанароса отъ която ималъ трима сина: Христофоръ, Бартоломео и Джиакомо.

Христофоръ Колумбъ се родилъ въ гр. Генуа на 29 октомври 1446 год.

Домътъ въ който се родилъ и прекаралъ младенческитѣ си години знаменитиятъ мореплаватель, съгласно нотариалнитѣ актове се намиралъ въ Вико Дритто Понтичело № 37.

Надъ портитѣ на тоя домъ въ 1887 год. билъ поставенъ надписъ въ паметь на събитието свързано съ това мѣсто.

Братътъ на Христофоръ Колумба, Бартоломео билъ известенъ съ името Вартоломео, а по-малкия Джиакомо наричали въ Испания Диего Колонъ, а въ всички латински разкази е билъ назоваванъ Якобусъ.

Антонио, братътъ на Колумбовия баща ималъ сжщо трима сина: Джиовани, Маттео и Амигето, които се считатъ за първи братовчеди на Христофоръ Колумба.

Относно мѣсторождението на последния, много италиански градове и села предявявали на времето претенции, че действително сж имали честьта да бждатъ родното мѣсто на мореплавателя.

Най-много доказателства за това следъ Генуа сж представили Савана и още 15 други градове и села.

Така сжщо претендиращъ да бжде родното мѣсто на Колумба се явилъ и гр. Калви на островъ Корсика.

Въ 1882 год. председателя на Французката република решилъ да даде националенъ характеръ на тия претенции и разрешилъ, да бжде построена статуята на Колумба, основайки се на преданието, че откривателя на Новия Свѣтъ се родилъ въ Корсика.

Главниятъ привърженикъ на последното твърдение билъ абатътъ Мартинъ Казановъ.

Въ последствие обаче, това твърдение било напълно опровергано въ издаденитѣ презъ 1688—90 год. въ Парижъ исторически трудове на Гариса.

Сега съ положителность е доказано, че родното мѣсто на Христофоръ Колумба е гр. Генуа, Италия.

(Следва) **Куюджуклиевъ.**

МОРСКО НА НЕГОВО ВЕЛИЧЕСТВО УЧИЛИЩЕ—СОЗОПОЛЪ

ОБЯВЛЕНИЕ

Морското на Негово Величество училище съобщава, че тая година въ сѫщото ще се приематъ около 40 младежи, следвали т. г. срѣдно учебно заведение въ Царството и завършили успѣшно най-малко V класъ.

Заявленията за постѫпване въ училището, заедно съ необходимитѣ документи се изпращатъ направо до Н-ка на Морското на Негово Величество училище — гр. Созополъ, и трѣбва да постѫпятъ въ училището най-късно до 18 юлий т. г.

Приемането на ученицитѣ ще стане следъ установяване редовностьта на документитѣ, медицински прегледъ и конкурсенъ изпитъ по Алгебра, Геометрия и Български езикъ върху материала отъ V класъ.

Курсътъ на училището е 6 години.

Допълнителни сведения и упѫтвания за условията, на които трѣдва да отговаря кандидата, могатъ да се получатъ отъ Морското на Н. В. у-ще—Созополъ, при поискване срещу 10 лв. и пощенски разноски.

Упѫтвания за постѫпване въ училището сѫ изпратени за сведения въ I, II и III Софийски мѫжки гимназии и мѫжкитѣ гимназии въ Пловдивъ, Варна, Русе, Бургасъ, Плѣвенъ, Ст. Загора, Вратца, Търново, Шуменъ, Ломъ и пр.

Отъ Управлението.

Редовни, научни, приятни и ефтини пѫтувания до Цариградъ.

БЪЛГАРСКОТО ТЪРГОВСКО ПАРАХОДНО Д-ВО — ВАРНА,

въ отговоръ на многобройнитѣ запитвания отъ разнитѣ кѫтове на Отечеството и чужбина уповестява, че и тая година устройва съ спелиално и уютно пригодения параходъ **„ЦАРЬ ФЕРДИНАНДЪ“**

ИЗЛЕТИ ДО ЦАРИГРАДЪ.

ПРЕЗЪ НАСТѪПВАЩИЯ СЕЗОНЪ, ПѪТУВАНИЯТА ЩЕ СЕ ИЗВЪРШВАТЪ ПО СЛЕДНОТО РАЗПИСАНИЕ И УСЛОВИЯ:

ТРЪГВАНЕ ОТЪ ВАРНА И ЦАРИГРАДЪ ВЪ 16 ЧАСА:

	ЮНИ	ЮЛИ	АВГУСТЪ	СЕПТЕМВРИ
Тръгва отъ Варна	25	2, 6, 13, 18, 23, 27,	1, 6, 10, 17, 22, 37, 31	5, 10, 17
Пристига въ Цариградъ	26	3, 7, 14, 19, 24, 28,	2, 7, 11, 18, 23, 28, 1	6, 11, 18
Тръгва отъ Цариградъ	28	5, 9, 16, 21, 26, 30,	4, 9, 13, 20, 25, 30, 3	8, 13, 20
Пристига въ Варна	29	6, 10, 17, 22, 27, 31,	5, 10, 14, 21, 26, 31, 4	9, 14, 21

ЦЕНИ НА БИЛЕТИТѢ ЗА ЕДНО МѢСТО:

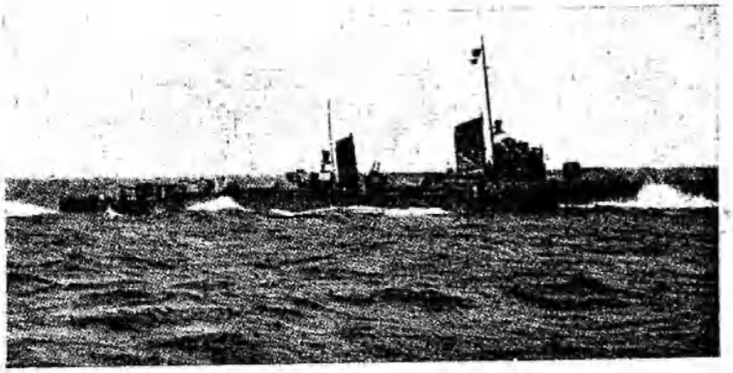
Горна палуба	I класа	въ 2 мѣстна кабина	1790 лв.	за мѣсто
Главна „	I „	въ 2, 3 4 мѣстна кабина . . .	1390 „	„
„ „	II „	въ 2 мѣстна кабина	1380 „	„
„ „	II „	въ 3 и 4 мѣстна кабина. . . .	1080 „	„
„ „	II „	въ 6 мѣстна кабина	1010 „	„
Долна палуба	III „	. . . . .	665 „	„

ХРАНА — пъленъ дневенъ абонаментъ (закуска 22 лв., обѣдъ и вечеря по 52 лв.) всичко 126 лв. дневно, или за цѣлото пѫтуване 452 лв. Нощуването презъ цѣлия престой въ Цариградъ става на парахода.

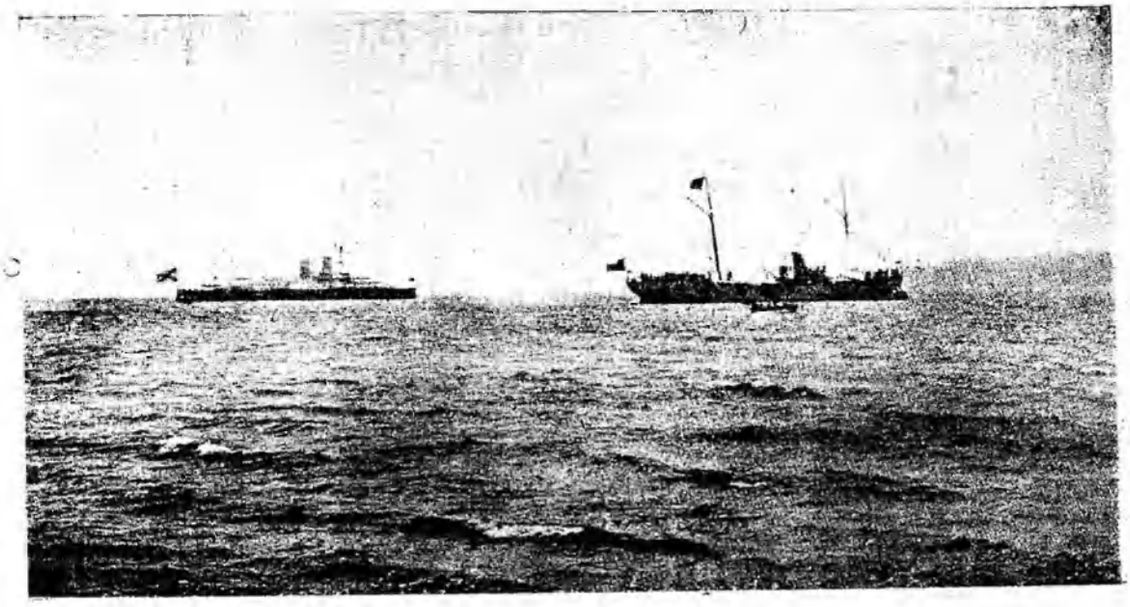
ВАРНА — ЦАРИГРАДЪ САМО ЗА ЕДНА НОЩЬ

12 ПРИЯТНИ ЧАСА.

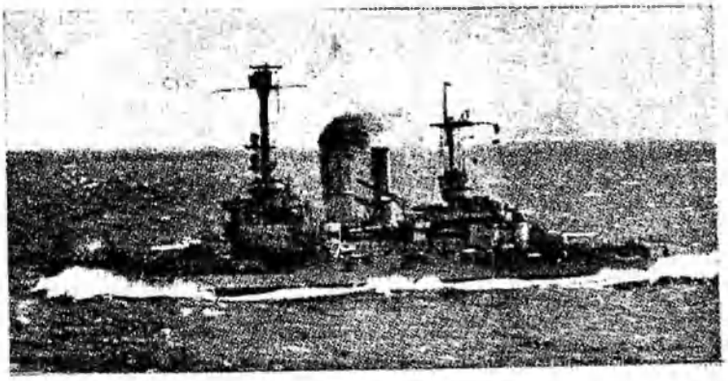
За всички необходими сведения, упѫтвания и др., заинтересованитѣ се умоляватъ да се отнесатъ до Дирекцията на дружеството въ Варна и до агенциитѣ на сѫщото.



Единъ съвремененъ изстрѣбитель.



Бившиятъ български кръстосвачъ „Надежда“ въ Варненския заливъ. Моментъ на салютуване руския кръстосвачъ „Ростиславъ“ и намиращия се на него Великъ князъ Александъръ Михаиловичъ.



Единъ отъ учебнитѣ кораби на Германия съ който извършватъ околосвѣтско плаване Нѣмскитѣ морски кадети.