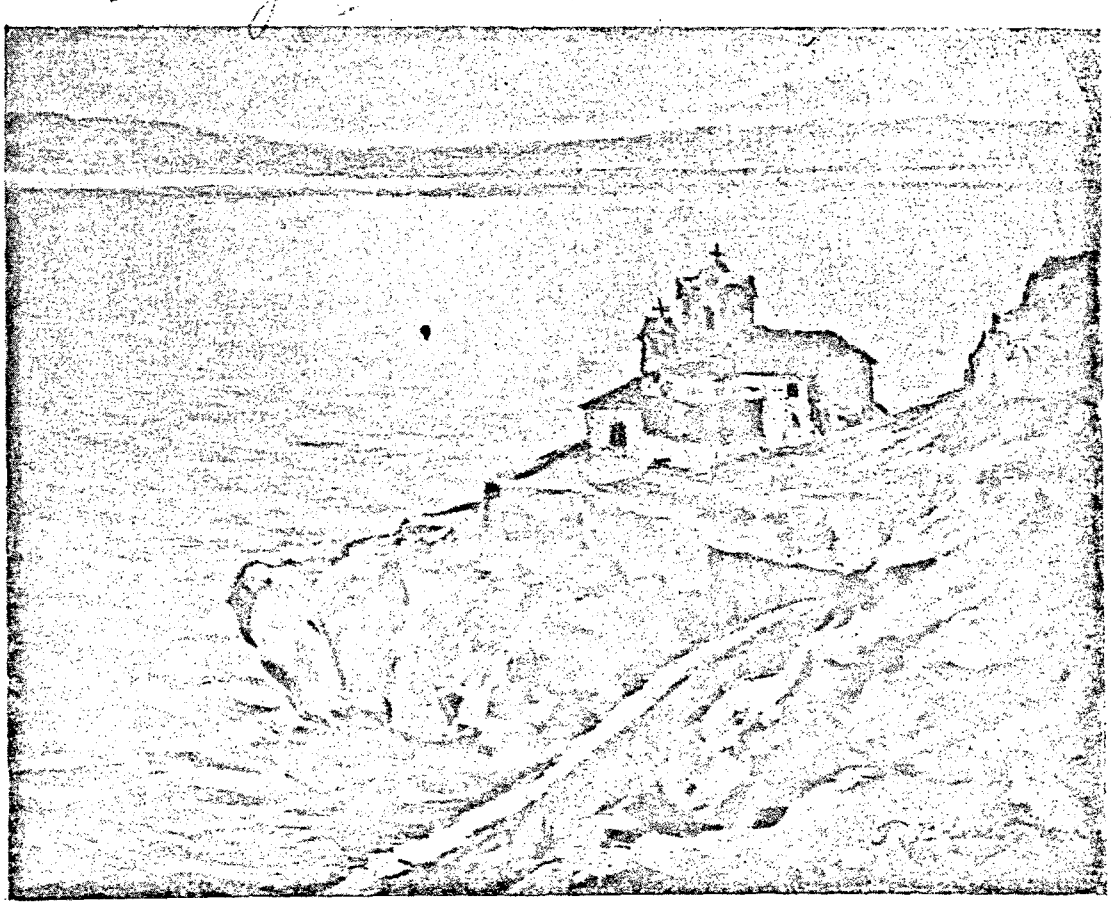
МОРСКИ СТОВОРЪ

305/230
36714. год XIX 1942 бр 1-10
РБ308

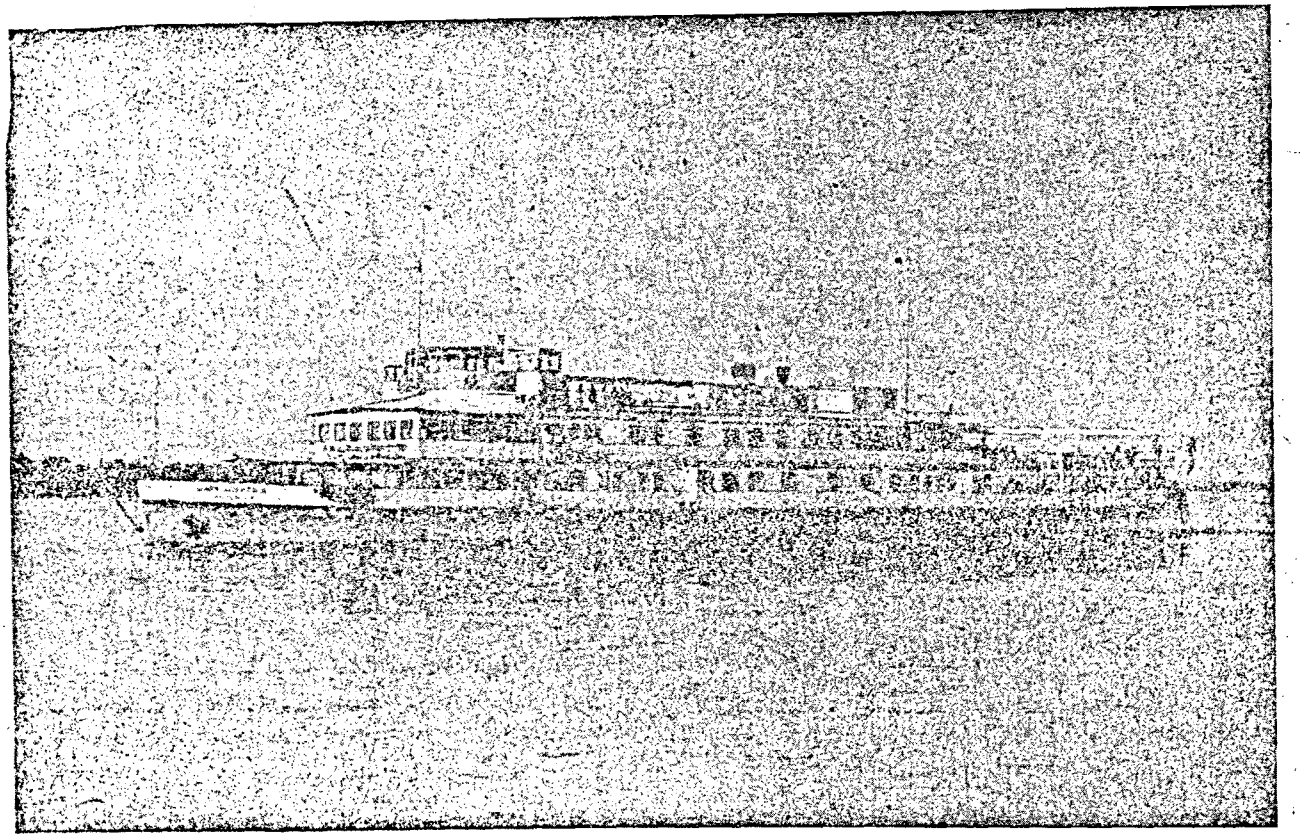


Охридското езеро съ манастира „Св. Иванъ" отъ Георги Велчевъ

XIX
ГОДИНА

1 януарий

БЪЛГАРСКО РѢЧНО ПЛАВАНЕ — РУСЕ



БЪЛГАРИ,

Корабитѣ на Българското рѣчно плаване (Б. Р. П.) сѫ въ денонощна служба на родното ни стопанство. Тѣ поддържатъ пѫтнически и товарни съобщения по Дунава, както въ нашитѣ граници, така и далечъ отъ тѣхъ.

Пѫтувайте по Дунава съ корабитѣ на Б. Р. П.

Използувайте всѣкидневнитѣ корабни товаропѫтнически съобщения по българския Дунавъ, съ български кораби—най-красивитѣ, най-удобнитѣ и най бързитѣ на цѣлия Дунавъ.

Интересувайте се за разписанието както на новитѣ двувинтови моторни, така и на любимцитѣ на дунавци парни товаропѫтнически кораби на Б. Р. П.

Давайте стокитѣ Ви да бѫдатъ пренасяни отъ корабитѣ на Б. Р. П. Тѣ ще бѫдатъ разнесени бързо и сигурно по всички пристанища на Дунава, отъ Сулина до Регенсбургъ.

Стоки отъ всѣкакъвъ видъ, предназначени за Срѣдна Европа или отъ тамъ за България, се пренасятъ съ бързитѣ, товарни двувинтови моторни кораби на Б. Р. П. Тѣ сѫ снабдени и съ хладилни хамбари — единствени на цѣлия Дунавъ.

За Вашитѣ стоки сѫ на разположение и влѣкачитѣ и шлеповетѣ на Б. Р. П.

За пѫтуване или за превозъ на стоки по Дунава, отнасяйте се до:

Дирекцията на Българското рѣчно плаване—Русе.

Телефони: 23-87 и 24-92. Телеграфически адресъ: РѢЧНОПЛАВАНЕ.

36714

57

МОРСКИ СГОВОРЪ

ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

Година XIX. Варна, януарий 1942 год.

Уренда Книжовно-просвѣтниятъ отдѣлъ

Брой 1. Гл. редакторъ В. Паспалеевъ

Александъръ Маноловъ
председатель на Г. У. Т. на
Б. Н. М. С.

Година 1942

Ето ни вече въ новата година; ето че дойдоха и изминаха събития, за които малко хора мислѣха и допускаха.

Но единъ отъ малкото, които съ вѣра и надежда работиха за нова България и които предсказваха, събитията, бѣ Б. н. м. сговоръ.

И сега вече всички виждаме, че отъ Дунавъ до Бѣло море и отъ Черно море до Охридъ тупти българско сърдце, звучи българска речь, крачи българска писмовность.

Така че ний, дейцитѣ отъ Б. н. м. сговоръ, не само виждаме, но чувствуваме и напълно разбираме станалото и съ всички наши сили идваме да подкрепимъ и закрепимъ яко това, що историята ни завеща, що кръвьта на хиляди български синове записа върху скрижалитѣ на България, що дългътъ ни повелява, що потомството изисква.

Нека отбележимъ и резултата отъ 1940 г. насамъ, когато дунавскиятъ ни брѣгъ се увеличи съ 75 клм. стари български земи, а черноморскиятъ — съ 90 клм. Излѣзохме на Бѣло море отъ Марица до Струма съ брѣгова линия около 210 клм.; опрѣхме на Охрида синь; качихме се на Тасосъ и Самотраки, та като прибавимъ старитѣ ни дунавски и черноморски брѣгове, ще получимъ една обща водна граница повече отъ 1000 клм.

Това заварва новата година, и тая внушителна хилядокилометрова граница ни сведочи, че новата българска морска политика ще поиска отъ народа ни не само да запази, но и да закржгли, даже съ най-скжпи жертви, старитѣ вѣковни български земи, морета и Дунавъ, защото народъ безъ море, държава безъ корабоплаване сж нещастни исторически сжщества.

Идеалътъ на Б. н. м. сговоръ, така щастливо вдъхновяванъ отъ нашия покровитель, Негово Величество Царь Борисъ III, се сбждна. Сбждна се едно съкровено желание, едно човѣшко и историческо право, лелѣяно отъ царския палатъ до най-скромния български домъ. Едно наше старо владение дойде наново при майката отечество.

Тия скжпи придобивки ще донесатъ работа за вси българи, които като я оплодятъ съ своя здравъ трудъ и Крумовска организация, ще създадатъ не само материална, но и духовна радость на себе си и близки, за да достигнемъ до това човѣшко право, което се нарича социална правда, та чрезъ морето и Дунава да създадемъ за всички блага, за да нѣма опасни скокове и завистъ.

Да дойдемъ до едно благоденствие, което всѣки честенъ българинъ желае, за което българскиятъ морякъ день и нощь примѣръ даваше; да стане това, което ще роди още по-здравъ, още по-коравъ, още по-храбъръ и организиранъ народъ!

Българскитѣ морета и Дунава сж най-красивитѣ, най-скжпитѣ, най-желанитѣ камъни на царската корона! Тѣ одухотворяватъ старъ исторически нагонъ, преминалъ отъ Аспаруха до Бориса III.

Тоя стремежъ разкриваше и посочваше на българския народъ нашето списание „Морски сговоръ" отъ осемнадесеть години насамъ и все тоя пжть то ще следва, влизайки въ своята деветнадесеть годишнина. Да му пожелаемъ успѣхъ!

Нека бжде щастлива и плодоносна новата 1942 година: на нашия покровитель Царь Борисъ III и неговия домъ, на майката отечество, на вси българи и на скжпитѣ ратници на Българския народенъ морски сговоръ!

Инж. Николай В. Поповъ

Новитѣ ни дунавски моторни товарни кораби

Стопанскитѣ въпроси представляватъ ядката на вжтрешната и външната политика на културнитѣ страни. Всѣка държава се стреми да увеличава благосъстоянието си, защото едновременно съ това тя увеличава и мощьта си. Главнитѣ срѣдства за това сж: широкото използуване на природнитѣ богатства на страната чрезъ земедѣлие, лесовъдство, минно дѣло и пр.; производството на годни за търговия артикули; изгодната продажба на произведеното на чуждия пазаръ.

Размѣнната величина — цената на дадена стока се състои отъ производственнитѣ ѝ разходи и отъ разходитѣ за превоза ѝ. За много видове стоки, за да излѣзатъ конкурентоспособни на международния пазаръ, отъ решаващо значение сж разходитѣ за превоза имъ, поради което последнитѣ трѣбва да се свеждатъ до допустимия минимумъ.

Още само преди 40 години се смѣташе, че желѣзницитѣ сж въ състояние сами да задоволятъ всички нужди за превозъ на стокитѣ между отдѣлни пунктове на единъ и сжщъ материкъ. Тогава се слагаше открито въпросътъ, дали следъ усъвършенствуването и разрастването на желѣзнопжтнитѣ съобщения корабоплаването по вжтрешнитѣ водни пжтища, което още отъ най-старо време е служило за превозъ на стоки, изобщо би могло да запази значението си на транспортна възможность. Днесъ подобни въпроси вече не сжществуватъ. Напротивъ, корабоплаването по вжтрешнитѣ водни пжтища се е развило до такава степень, че то е станало незамѣнимо звено отъ веригата модерни и сравнително евтини превозни срѣдства. Ето защо и у насъ държавата, чрезъ Българското рѣчно плаване, е поела задачата да развие родното корабоплаване по най-голѣмия европейски вжтрешенъ воденъ пжть—Дунава, до степеньта на мощенъ лостъ за повдигане общото благосъстояние на страната.

Известно ни е, че стокообмѣнътъ между Срѣдна Европа и България става главно по рѣката Дунавъ. По този удобенъ и евтинъ пжть отъ Срѣдна Европа (преди всичко отъ Германия) въ България се внасятъ, на първо мѣсто, различни индустриални произведения, въ видъ на полуфабрикати или въ напълно готовъ видъ, като земедѣлски машини и уреди, разни желѣзни конструкции, произведения на машинната, химическата, електротехническата и др. индустрии и всѣкакви предмети отъ различно естество. Износътъ на България къмъ Срѣдна Европа обхваща главно продуктитѣ на земедѣлското и скотовъдното стопанство на страната.

Въ настоящата статия ще разгледаме по отблизо първитѣ 4 моторни дунавски товарни кораби на Българското рѣчно плаване, построени отъ корабостроителницата на Христофъ Рутхофъ въ Регенсбургъ — Германия.

По-горе видѣхме условията за работа, къмъ които трѣбваше да бждатъ нагодени тѣзи кораби. Тѣ трѣбваше да се строятъ за превозъ на най-разнообразни стоки, включително и такива, които се развалятъ бързо и не търпятъ дълги по време превози, напр. плодове, месо, заклани птици, мазнини и пр. За превоза на стоки като последнитѣ отъ корабитѣ се изискваше да иматъ по възможность по-голѣма скорость, а отъ друга страна отъ тѣхъ се изискваше да бждатъ пригодени и за влачене на шлепове.

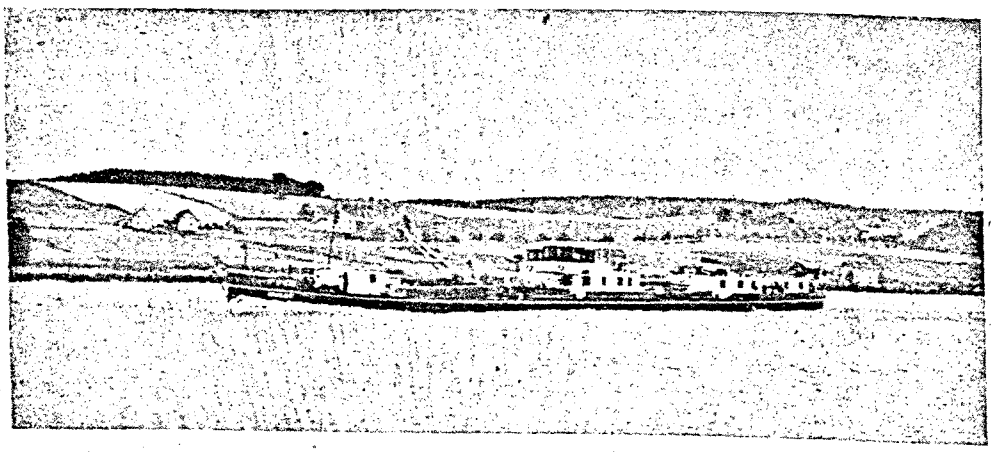
Главнитѣ размѣри на корабитѣ сж:

Дължина по водолинията .	74,38 м.
Най-голѣма дължина . . .	74,98 м.
Широчина по водолинията .	8,50 м.
Най-голѣма широчина . .	8,58 м.
Височина	2,80 м.
Газене при пъленъ товаръ .	2,20 м.

Корабитѣ иматъ красивъ външенъ видъ — остъръ вълнорѣзъ и низколежаща, така наречена кърма на кръстосвачъ. Привеждането имъ въ движение става съ помощьта на два корабни винта, а управлението—чрезъ две кърмила, разположени непосрѣдствено следъ винтоветѣ.

За да могатъ корабитѣ да пжтуватъ и въ низки води, винтоветѣ имъ работятъ въ специални тунели, които сж образувани въ самото тѣло на кораба.

Корабитѣ сж построени по най-високия класъ за пжтуване по цѣлия Дунавъ на класификационното бюро „Германски Лойдъ". Тѣлата имъ сж построени отъ корабостроителна Сименсъ-Мартинова стомана. Палубата, надстройкитѣ и входоветѣ



Моторниятъ товаренъ корабъ „Русе"

Офицерската столова на нашитѣ нови дунавски моторни кораби

за хамбаритѣ сж желѣзни. Корабнитѣ съединения сж постигнати чрезъ занитване. Тѣлото на всѣки корабъ е раздѣлено чрезъ 9 напрѣчни водоплътни прегради на 10 отдѣления. Моторното помѣщение се намира въ задната часть на кораба. По този начинъ се избѣгва полагането на винтовитѣ валове презъ товарнитѣ помѣщения, при което, освенъ че се спестява твърде много отъ теглото на валоветѣ, но и не се отнема отъ полезното пространство на товарното помѣщение. Предъ моторното помѣщение сж разположени тритѣ помѣщения (хамбари) за стоки, отъ които срѣдното е специално хладилно помѣщение. Предъ задния хамбаръ се намиратъ резервуаритѣ за горивото на корабнитѣ мотори, за газьолъ, а предъ тѣхъ е разположено помѣщението за хладилнитѣ машини. Надъ последнитѣ и резервуаритѣ за газьолъ, върху палубата, се намира срѣдната надстройка, а надъ нея е командниятъ мостъ и влѣкалната уредба. Чрезъ това разпредѣление се уравновесява теглото на разположенитѣ въ задната часть на кораба мотори. Освенъ това, за уравновесяването на кораба, въ носовата му часть е предвиденъ единъ баластенъ резервуаръ, който се пълни съ дунавска вода, когато корабътъ пжтува при низки води.

Стенитѣ и таванитѣ на двата обикновени хамбара сж облицовани съ дъски, за да могатъ да се товарятъ зърнени храни. Подоветѣ сж отъ борови талпи.

Хладилното помѣщение е раздѣлено на 4 еднакви отдѣлни отдѣления. Вжтрешностьта на отдѣленията е обшита съ борови дъски, импрегнирани противъ загниване. Изолацията на хладилнитѣ отдѣления се състои отъ коркови плочи. Товаренето на хладилния хамбаръ става презъ общъ отворъ, който е покритъ съ желѣзни капаци, подобни на тия отъ другитѣ два хамбара. Освенъ това всѣко хладилно отдѣление има свой сандъкообразенъ дървенъ капакъ, чиято вжтрешность сжщо е изпълнена съ коркъ.

До всѣко отдѣление има по единъ охладитель на въздуха, действуващъ съ амонячно изпарение. Охладениятъ въздухъ се поема отъ единъ вентилаторъ и се изпраща по канали въ отдѣлението. За охлаждането на хамбара сж предвидени 3 хладилни машини система Линде.

Едната отъ машинитѣ слуши за резервна. Въ всѣко отдѣление на хамбара, споредъ нуждитѣ, може да се подържа различна температура.

Всѣка хладилна машина развива по 10,000 калории на часъ, при температура на изпарението — 10°. Привеждането на машинитѣ въ движение става отъ електромотори. Температурата на всѣко отдѣление се измѣрва чрезъ далекопроводенъ термометъръ, чиято скала за отчитане се намира въ помѣщението на хладилнитѣ машини.

Корабитѣ сж снабдени съ по два вдигателя за товарене и разтоварване на стоки, всѣки съ по 2000 кгр. вдигателна сила. И вдигателитѣ сж привеждатъ въ действие чрезъ електромотори.

Управлението на всѣки корабъ става ржчно, съ помощьта на две балансирани кърмила, патентъ Контра-Щаръ, разположени непосрѣдствено задъ двата корабни винта. Формата на кърмилата благоприятствува за правилното отвеждане на водата, идваща отъ винтоветѣ.

Всѣки корабъ има по две главни котви. Едната отъ котвитѣ е дунавска — четирирогова, а

другата е морска — патентована. Котвениятъ руданъ се привежда въ действие чрезъ електромоторъ, а въ случай на нужда и ржчно.

Влѣкалната уредба се състои отъ по две спирачки за влѣкалнитѣ стоманени вжжета и отъ два барабана за навиване на вжжетата, които сж дълги по 350 метра. Барабанитѣ се движатъ съ помощьта на електромоторъ.

Помѣщенията на корабната обслуга не сж безполезно натруфени и сж изпълнени съ огледъ на най-рационалното използуване на обемитѣ имъ.

Тѣ отговарятъ на всички изисквания за здравословни и добри подслони за хора и не сж лишени отъ своеобразна красота.

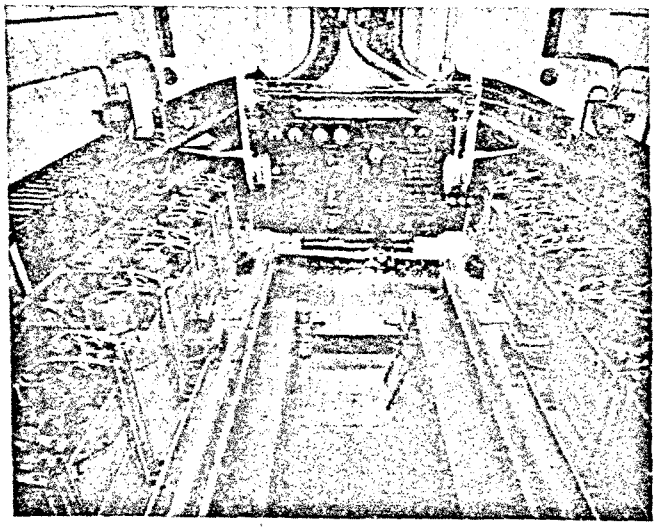
Моряшкитѣ и подофицерски кабини се намиратъ въ предната и задна часть на кораба, кабинитѣ на офицеритѣ сж разположени въ срѣдната надстройка. Въ сжщата надстройка е предвидена и една баня, а за останалата обслуга — омивална съ душъ. Всички кабини сж снабдени съ течаща вода за миене. Въ задната надстройка се помѣщава офицерската столова и тая за останалитѣ. Дветѣ столови сж въ непосрѣдствено съседство съ корабната кухня. Всѣки корабъ притежава складъ за провизии и електрически хладилникъ за последнитѣ. Резервуаритѣ за вода за пиене сж алуминиеви. Корабитѣ сж снабдени съ мощни радиоприемателни апарати за развлѣчение на свободнитѣ отъ работа членове на обслугата. Всички кабини иматъ електрическо освѣтление и централно водно отопление.

Корабитѣ се привеждатъ въ движение чрезъ винтоветѣ си отъ по два реверсивни корабни четиритактни дизелмотора, фабрикатъ на Моторенъ Верке Манхаймъ А. Д-во въ Манхаймъ—Германия, система RH 248 SU.

Моторитѣ иматъ следнитѣ главни данни:

Число на цилиндритѣ . . .	6
Диаметъръ на цилиндритѣ .	320 мм.
Ходъ на буталото	480 мм.
Мощность	500 е. к. с.
Обръщения	375 въ минута

Моторитѣ сж безкомпресорни и работятъ по предкамарния принципъ. Той се състои въ това, че газьолътъ се впръсква въ едно кухо нагорещено пространство въ цилиндровата глава, наречено предкамара. Така впръснатиятъ газьолъ изгаря тамъ непълно и вследствие на повишаването на налѣгането въ предкамарата се изтласква въ съответния цилиндъръ на мотора, въ който става пълното изгаряне на газьола. Това изгаряне става при сравнително незначително повишение на налѣгането въ цилиндра, което допринася за „мекото" работене на мотора. Вследствие на това моторитѣ могатъ да иматъ сравнително по-лека конструкция, което именно е отъ особено значение за двигатели на рѣчни кораби.



Машинното помѣщение съ двата дизелмотора

Въ моторното помѣщение, освенъ главнитѣ мотори, сж монтирани следнитѣ помощни механизми:

2 агрегата, състоящи се отъ по единъ дизелмоторъ, скаченъ съ динамомашина отъ 20 киловата и съ единъ компресоръ за даване сгжстенъ въздухъ на бутилкитѣ за първоначалното пускане на главнитѣ мотори въ действие;

1 агрегатъ, състоящъ се отъ дизелмоторъ и динамомашина отъ 30 киловата;

1 помпа за пълнене на резервуаритѣ съ газьолъ, привеждана въ действие съ електромоторъ;

1 турбо-помпа, съ електромоторъ, която може да се използува като помпа за отводняване на всички корабни помѣщения, за пълнене на баластния резервуаръ, за гасене на пожаръ и за миене на кораба;

1 автоматическа помпа за водата за миене.

Помощнитѣ дизелмотори сж отъ сжщата фабрика, откждето сж и главнитѣ мотори, а динамата сж отъ фирмата Гарбе-Ламайеръ.

Електрическата енергия се произвежда отъ споменатитѣ по-горе 3 динамомашини, даващи правъ токъ отъ 110 волта. Освенъ това всѣки корабъ има по една акумулаторна батерия съ капацитетъ 220 амперчаса.

Корабитѣ се поржчаха на 8 мартъ 1939 год. Тѣ трѣбваше да бждатъ доставени както следва:

Корабътъ „Русе" на 25 юни 1940 г.
» „Видинъ" на 10 септември 1940 г.
» „Ломъ" на 25 ноември 1940 г.
» „Свищовъ" на 10 февруари 1941 г.

Горнитѣ срокове, съ изключение тая за м/к „Свищовъ" бѣха спазени отъ корабостроителницата. Доставката на м/к „Свищовъ" се забави съ 33 деня поради замръзването на регенсбургското пристанище и спирането на навигацията по Дунава. Сегашната война бѣше избухнала още преди полагането гръбнака на първия корабъ. По-голѣмата часть отъ желѣзния материалъ за корабитѣ бѣше поржчанъ на желѣзолѣярници въ Саарската область, обаче следъ това трѣбваше да бжде допълненъ отъ желѣзолѣярници въ Рурската область, понеже първитѣ спрѣха работата си, поради непосрѣдствената близость отъ германо-французкия фронтъ. По такъвъ начинъ за доставката на необходимия корабостроителенъ материалъ настжпи едно закъснение отъ $2^1/_2$ месеца. Корабостроителницата можа отлично да се справи съ това непредвидено закъснение, като чрезъ засилена работа по постройката не само че устоя на договорнитѣ срокове, но при три отъ корабитѣ ги изпревари.

Следъ завършването корабитѣ се подложиха на обстойни проби, които дадоха почти еднакви

резултати за четиритѣ кораба. Една часть отъ пробитѣ се извърши въ района на корабостроителницата, а другата по българския Дунавъ.

При пробитѣ можаха да се установятъ следнитѣ срѣдни между пжтуванията по и срещу течението скорости:

	м/к „Русе"	м/к „Видинъ"	м/к „Ломъ"	м/к „Свищовъ"
Общъ товаръ тона	456,0	436,7	441,0	439,7
Скорость				
Нормална клм/часъ	22,70	22,74	22,75	23,41
Максимална клм/часъ	23,15	22,79	23,50	24,13

Договорна нормална срѣдна скорость бѣше 20,00 клм/часъ.

Между другитѣ проби корабитѣ бѣха подложени и на проби на влѣкалнитѣ имъ качества. Сжщо така и тѣзи проби отговориха на договорнитѣ постановления.

На 21 юни 1940 год., следъ успѣшното завършване на всички проби, на м/к „Русе" се сне германското знаме, и по тържественъ начинъ за пръвъ пжть се издигна българското върху най-модерния и най-бързоходенъ дунавски товаренъ моторенъ корабъ. Сжщото се извърши последователно както следва: на м/к „Видинъ" на 7 септември 1940 г., на м/к "Ломъ" на 4 ноември 1940 г. и на м/к „Свищовъ" на 30 мартъ 1941 година.

И четиритѣ кораба иматъ вече задъ себе си активенъ приносъ къмъ общото българско стопанство. Тѣ сж готови и за предстоящия работенъ сезонъ на Дунава.

Инж. Ив. Ил. Христовъ

Периодични и непериодични колебания на нивото на Черно море

Нивото на Черно море е подложено на два вида колебания — периодични, подъ действието на малката приливо-отливна сила, и непериодични, предизвикани отъ действието на вѣтъра, теченията, въздушното налѣгане и др.

Доскоро се мислѣше, че Черно море, като затворено, е свободно отъ приливи и отливи. Найновитѣ изследвания, обаче, които се правятъ редовно върху диаграмитѣ на самопишущитѣ пегели въ пегелнитѣ станции по черноморското крайбрѣжие, доказватъ, че нивото на Черно море не е лишено отъ ония ритмични повдигания и понижения, предизвикани отъ притегателната сила на луната и слънцето, които въ другитѣ открити морета сж доста осезаеми и чувствително голѣми. Вследствие на това, че Черно море е почти затворено море, нивото му е подложено на голѣми колебания, подъ влиянието на малката приливо-отливна сила, които достигатъ едва нѣколко сантиметра.

Въпросътъ за изследването на тия периодични явления въ Черно море срѣща трудностьта въ това, че презъ зимата бушуватъ често силни бури, а презъ лѣтото приливо-отливнитѣ колебания трудно могатъ да се отдѣлятъ отъ колебанията, предизвикани отъ бризитѣ, които по съвпадение иматъ сжщия 24 часовъ периодъ, какъвто е периодътъ на приливитѣ и отливитѣ.

За да могатъ да се различатъ периодичнитѣ приливо-отливни колебания на нивото на Черно море отъ другитѣ непериодични колебания, необходимо е за наблюденията да се избере единъ

Бурята наближава
отъ М. Жековъ

Ш. Христов

подходящъ, спокоенъ и постояненъ за състоянието на времето периодъ. У насъ въ по-ново време изследванията на периодичнитѣ приливо-отливни колебания по диаграмитѣ на самопишущия пегелъ въ гр. Варна сж правени отъ капитанъ II рангъ Борисъ Рогевъ презъ 1936 г.[1]).

Съ по-силно доловими ефекти сж непериодичнитѣ колебания на нивото на Черно море. Пегелнитѣ наблюдения показватъ, че срѣдното годишно положение на водата отъ година на година се измѣня и то навсѣкжде еднакво, т. е., въ всички пегелни станции нивото на водата се качва или спада едновременно. Срѣдното измѣнение на годишното положение на водата достига до 10 см., но въ нѣкои години то може да има по-голѣмо отклонение.

Така напр. отъ 1894 до 1895 г. е било наблюдавано въ нѣкои пегелни станции едно покачване на нивото надъ срѣдното годишно положение на водата отъ 15 до 18 см., а въ 1897—1898 г.—едно силно понижаване отъ 10 до 18 см. Най-малки измѣнения на срѣдното годишно положение на водата сж били наблюдавани до сега въ Севастополъ и Варна.

Колебанията на нивото на Черно море достигатъ своя максимумъ презъ лѣтото — м. юний, а своя минумумъ презъ есентьта — м. ноемврий. Обикновено отъ м. априлъ до м. августъ включително нивото на Черно море се държи надъ срѣдното годишно положение на водата, а отъ м. септемврий до м. мартъ вкл. подъ срѣдното годишно положение на водата.

Въ нѣкои години настжпването на покачването и спадането на нивото на Черно море може да се отклони отъ общото правило; най-високото положение на водата може, напримѣръ, да бжде презъ м. май или юлий, а най-низкото — презъ м. октомврий или м. декемврий. Дългогодишнитѣ наблюдения и изследвания показватъ, че времето на покачването на нивото на Черно море се характеризира чрезъ една много по-голѣма последователность и постоянство отъ това на понижаването.

Като една отъ причинитѣ за годишното измѣнение на нивото на Черно море е и тази, че презъ пролѣтьта и началото на лѣтото, вследствие на голѣмо прииждане на рѣкитѣ, водната маса се увеличава, а презъ зимата, вследствие на по-малкото приточна вода, се намалява. Водната маса отъ рѣкитѣ въ северозападния жгълъ на Черно море, подъ влияние на господствуващия северенъ вѣтъръ и въртенето на земята, се движи на югъ — отчасти по западното и българското крайбрѣжие, отчасти въ откритото море, като достига до Босфора и оттамъ минава въ Мраморно море. Една часть отъ пжтуващата водна маса бива повърната отъ брѣга на Босфора, като по-слабата отива до Мидия и Царево, а другата, по-силната — се отправя къмъ северо-изтокъ до Бендеръ — Ерегли (Турция), откждето взима северо-източна и източна посока и достига до Кримския полуостровъ, като се съединява съ образуваното въ западното му крайбрѣжие течение, образувайки по този начинъ единъ затворенъ въ обратна на часовниковата стрелка кржгъ.

Въ източната часть на Черно море се забелязва сжщо така едно затворено движение на прииждащата водна маса. Образуваното течение въ непосрѣдствена връзка съ идващата отъ Азовското море водна маса се движи по югоизточното крайбрѣжие на Кримския полуостровъ къмъ югозападъ, като въ южната часть на полуострова взима южна и юго-източна посока и достига до Синопъ. Оттукъ водната маса се движи източно по дължината на юго-източното крайбрѣжие, сетне се отправя къмъ Батумъ и Поти, откждето усилена съ водитѣ на рѣкитѣ Рианъ, Хопи и много други планински рѣкички, достига Керчъ — Еникаленския протокъ (свързва Черно съ Азовско море), за да се съедини отново съ началното течение. Ширината на тая водна маса достига при 44° с. ш. 50 морски мили, при меридиана на Керчъ — Еникаленския протокъ 60 м. мили, а на други мѣста — не повече отъ 30 м. мили.

Следната таблица показва колко значително по-голѣми отъ срѣдното годишно положение на водата сж разликитѣ между абсолютно високото и абсолютно низкото положение на водата, вследствие на прииждащата отъ рѣкитѣ водна маса, въ различнитѣ мѣста на Черноморското крайбрѣжие:

Варна	отъ 1895—1924 г.	0.88 м.
Одеса	отъ 1891—1914 г.	1.40 м.
Очаковъ	отъ 1896—1911 г.	1.27 м.
Севастополъ	отъ 1891—1914 г.	0.65 м.
Керчъ	отъ 1891—1914 г.	1.12 м.
Батумъ	отъ 1891—1914 г.	1.27 м.
Таганрогъ (Азовско море)	отъ 1891—1911 г.	4.37 м.

За колебанията на Черно море оказватъ влияние и вѣтроветѣ. При бризовия вѣтъръ отъ морето къмъ сушата нивото на водата се покачва, а при бризовия вѣтъръ отъ сушата къмъ морето нивото спада. Голѣмината на това колебание не е за всички мѣста еднаква; тя зависи отъ посоката и отъ силата на вѣтъра. По кримското крайбрѣжие, напримѣръ, влиянието на вѣтъра върху нивото е много по-малко отъ това въ другитѣ части на Черно море и особено въ Азовското море. За сравнение ще отбележимъ, че въ залива Тангарогъ въ Азовско море североизточниятъ вѣтъръ понижава нивото съ 1.8 м. и повече.

Следната таблица показва за различнитѣ мѣста вѣтроветѣ, които оказватъ най-голѣмо влияние за колебанията на нивото и срѣднитѣ разлики отъ тия колебания.

	Покачването на нивото се предизвиква отъ вѣтъръ съ посока	Спадането на нивото се предизвиква отъ вѣтъръ съ посока	Разлика между покачването и спадането на нивото
Въ Одеса	югоизточна	северозапад.	27.6 см.
„ Очаковъ	южна	северна	20 0 „
„ Севастополъ	западна	източна	6.3 „
„ Керчъ	южна	западна	5.5 „
„ Поти	западна	източна	14.0 „
„ Тангарогъ (Азовско море)	западна	източна	61.0 „

За колебанията на нивото на Черно море оказва влияние, освенъ посоката на вѣтъра, още

[1] „Лунно-слънчеви приливи и отливи на Черно море" — кн. IV 1939 г. Списание на Академията на науките.

и неговата сила. Въ повечето случаи най-голѣмитѣ колебания на нивото, предизвикани отъ измѣненията на вѣтъра, се обясняватъ въ връзка съ измѣненията на въздушното налѣгане, което презъ денонощието и различнитѣ годишни времена не е еднакво. Колко значителни сж тия измѣнения, показватъ следнитѣ примѣри:

Въ Одеса отъ 9 ч. вечерьта на 5. II. 1932 г. до 7 ч. сутриньта на 6. II. 1932 г., нивото се е измѣнило съ 30.5 см.

Въ Поти отъ 9 ч. вечерьта на 17. II. 1932 г. до 7 ч. сутриньта на 18. II. 1932 г., нивото се е измѣнило съ 28 см.

За сравнение въ Тангарогъ (Азовското море) отъ 9 ч. вечерьта на 28. X. 1932 г. до 7 ч. сутриньта на 29. X. 1932 г. нивото се е измѣнило съ 1.42 см.

Въ нѣкои мѣста на Черно море съ правилното измѣнение на вѣтъра презъ деня настжпватъ сжщо и правилни, постоянни дневни колебания на нивото, които сж много малки; въ Севастополъ напримѣръ — едва 5—6 см.

Нивото на Черно море е подложено сжщо и на кжси периодични колебания, наречени на френски Seich (сейшъ), които въ нѣкои мѣста на Черно море, като Севастополъ, Феодосия, Поти и др., много ясно се записватъ отъ самопишущитѣ пегели. Тия колебания на нивото на Черно море се предизвикватъ отъ така нареченитѣ стоящи вълни, които сж характерни само за затворенитѣ морета и по-голѣмитѣ езера. Най-добре сж изследвани тия колебания въ Женевското езеро.

Голѣмината на тия колебания на нивото на Черно море е различна; тя достига отъ нѣколко милиметра до половинъ метъръ и повече. Така, въ Севастополъ на 25 августъ 1931 год. периодътъ на колебанията на Seich'а е билъ само 50 минути, а неговата амплитуда е достигнала до 58 см.

Най-ясно доловими сж колебанията изобщо на нивото на Черно море при атмосфернитѣ смущения.

Изследването на тия колебания на нивото, които въ другитѣ морета сж чувствително голѣми, е отъ особено значение за мореплаването, морскитѣ измѣрвания и риболовството и съставлява една отъ специалнитѣ задачи на морскитѣ (хидрографни) измѣрвания.

Михаилъ Миаайловъ

Правораздването у насъ и българскитѣ моряци

Едно отъ най-голѣмитѣ неудобства, което се създава за българскитѣ моряци въ свръзка съ тѣхната служба и което е подчертано отъ нашата сждебна практика, е свързано съ правораздаването. Има вече много случаи, когато членоветѣ отъ екипажа на българскитѣ търговски кораби не могатъ достатъчно добре да защитятъ своитѣ интереси предъ българскитѣ сждилища и страдатъ несправедливо отъ това само благодарение на дългото си отсжтствие отъ страната. Защото, ако постановленията на съответнитѣ български закони поставятъ въ много малки случаи въ неудобство останалитѣ граждани, българскитѣ моряци, колкото и да е справедлива тѣхната кауза при даденъ граждански или наказателенъ процесъ, мжчно могатъ да я отстояватъ, нѣмайки достатъчно време да се занимаятъ съ своята защита. Случаитѣ да имъ се вржчватъ призовки въ момента на отплуването сж най-обикновени, и тѣхнитѣ дѣла почти винаги се гледатъ или въ тѣхно отсжтствие, или безъ представени въ законния срокъ доказателства.

Ето единъ обикновенъ примѣръ: Съпругата на български морякъ отъ Варна завежда бракоразводно дѣло противъ него. Той въ това време е въ Браила (Румъния), кждето параходътъ му се разтоварва и товари около 15 дни, следъ което заминава за Хайфа (Палестина), като се отбива въ Варна само за половинъ день, колкото да се попълни екипажътъ. Параходътъ пристига въ 12 часа по обѣдъ и трѣбва да отплува въ 6 часа. Морякътъ излиза изъ града и се връща въ 5. Въ това време му вржчватъ съобщението съ преписа отъ исковата молба. Срокътъ за отговора почва да тече. Но кога ще даде той този отговоръ? Отплува съ надежда, че ще се върне навреме. Случва се, обаче, че параходътъ взема стока отъ Хайфа за Анверсъ (Белгия), морякътъ не може да се свърже своевременно съ адвокатъ, и дѣлото, следъ като се насрочи, се гледа безъ неговитѣ доказателства.

Ето още единъ примѣръ: Завеждатъ противъ другъ морякъ отъ Варна гражданско дѣло за 2000 лева. Като доказателство ищецътъ предлага решителна клетва, вписана въ призовката. Морякътъ е на пжть. Призовкарьтъ отива съ призовката въ кжщи. Посрѣща го съпругата на моряка. Той иска да ѝ я вржчи съгласно чл. 122 отъ ЗГС. Съпругата му обяснява, обаче, че мжжътъ ѝ отсжтствува. Призовкарьтъ попитва, кога най-късно ответникътъ ще си бжде въ Варна, и разбралъ, че параходътъ ще пристигне два дни преди гледане на дѣлото, убеждава съпругата да приеме призовката, понеже нѣма никаква опасность. Времето се разваля, обаче, и параходътъ закъснява. Въ деня на дѣлото съпругата на моряка отива въ сжда и заявява на сждията, че не е могла да предаде призовката на мжжа си. Въпрѣки това сждията уважава иска. Споредъ закона призовката е редовно вржчена. Дѣлото даже не може да се обжалва. Морякътъ, правъ или кривъ, трѣбва да плаща.

А такива случаи има много. Посочваме тѣзи два, защото сж най-типични. При единия формалностьта за вржчване на призовката е изпълнена съвсемъ редовно, а при другия е използувано едно изключение, предвидено въ ЗГС, за начина, по който се вржчватъ призовки, неудобно за прилагане при тѣзи специални случаи. Ако се вдълбочимъ повече въ чл. 122 отъ ЗГС и като имаме предвидъ общата система на българскитѣ граждански закони, неминуемо ще дойдемъ до заключението, че призоваването на ответната страна може да става по този начинъ, само ако лицето пребивава въ града и въ момента не се намира въ кжщи, но следъ единъ—два часа или най-късно до вечерьта ще се прибере. Когато, обаче, то е

извънъ града, даже задъ граница, както е при моряцитѣ, прилагането на това постановление на закона е неудобно и несправедливо. И при единия и при другия случай пъкъ страната се поставя въ въ невъзможность да вземе най-необходимитѣ и най-обикновенитѣ мѣрки за запазване на своитѣ интереси, било по гражданскитѣ, било по наказателнитѣ дѣла, макаръ че на пръвъ погледъ законътъ е спазенъ и би трѣбвало да се смѣта, че всѣка отъ странитѣ е поставена така, че най-лесно да отстоява своята кауза.

Въ тази насока би трѣбвало да се направи нѣщо. Преди всичко самитѣ домашни на моряцитѣ трѣбва да не приематъ призовкитѣ, предназначени за тѣхнитѣ отсѫтствуващи близки и да препращатъ призовкаритѣ за врѫчването на тия призовки чрезъ параходнитѣ дружества и съответнитѣ кораби. По този начинъ ще се избѣгне възможностьта да се гледатъ дѣлата на българскитѣ моряци, както много често става, даже и безъ да имъ е известно за тѣхното сѫществуване. Това, обаче, както се каза и по-горе, не е достатъчно, защото се идва до другото неудобство: врѫчването да стане въ последния моментъ преди отпѫтуването, и морякътъ да замине съ пълното съзнание, че трѣбва да вземе мѣрки за своята защита и да не може да го направи. Би трѣбвало да се заработи въ тази насока, и да се потърсятъ начинитѣ за избѣгване една така явна несправедливость и едно толкова голѣмо неудобство.

А тѣзи начини споредъ насъ сѫ два. Преди всичко трѣбва да се направятъ постѫпки предъ съответнитѣ сѫдилища въ крайморскитѣ селища да не се насрочватъ дѣла, по които една отъ странитѣ е морякъ, въ дни, когато параходътъ, на който служи този морякъ, не е въ съответното пристанище. Сѫщо така трѣбва чрезъ сѫщитѣ сѫдилища да се внуши на призовкаритѣ да не врѫчватъ моряшкитѣ призовки въ последния моментъ преди заминаването (а въ тази насока даже често се хитрува отъ истцитѣ). Тѣзи мѣрки, разбира се, могатъ да бѫдатъ само временни, защото отъ една страна биха били въ тежесть на сѫда, а отъ друга — при всѣка смѣна на сѫдии отново трѣбва да се правятъ постѫпки за спазване на тази специална сѫдебна практика предъ тѣхнитѣ замѣстници, които не ще бѫдатъ запознати съ въпроса. Много по-сигурни и по-резултатни биха били мѣркитѣ, взети по съответния законодателенъ пѫть.

Днесъ ние смѣтаме, че трѣбва да се сложи на разглеждане и тоя въпросъ. Той не би отнелъ много време, защото не е труденъ за разрешаване. Нѣколко нови постановления тъкмо въ този законъ и въ Закона за наказателното сѫдопроизводство лесно биха уредили материята по призоваването на моряцитѣ, когато тѣ сѫ страна по нѣкое дѣло, както и материята по слагането на разглеждане тѣхнитѣ дѣла. Разбира се и едно включване въ компетентностьта на пристанищнитѣ помирителни сѫдилища (Глава XIII отъ Закона за търговското корабоплаване) на часть отъ моряшкитѣ дѣла, следъ като се направи една коренна реформа и следъ като се активизиратъ тия сѫдилища, които сега почти не проявяватъ нѣкаква дейность, би изиграло съвсемъ сѫщата роля. Може би даже вториятъ начинъ за разрешаване на този въпросъ би далъ по-голѣми резултати, особено за дѣла, подсѫдни на околийскитѣ сѫдилища.

Българскитѣ моряци заслужаватъ тази малка реформа въ нашето правораздаване. Лишени отъ много удоволствия и радости, отлѫчени отъ домъ и семейство по цѣли месеци, въ постоянна борба съ морската стихия, тѣ жертвуватъ много отъ себе си, както за своето лично благо, така и за благото и за стопанския напредъкъ на страната ни. Независимо отъ това една подобна реформа би била и актъ на справедливость, а ние знаемъ, че въ основитѣ на нашето право сѫ поставени принципитѣ на човѣчностьта и гражданското равенство.

Василъ Гуневъ
мичм. I рангъ

Торпедна атака отъ въздуха

Въ настоящата свѣтовна война взема живо участие и дава решителни резултати сравнително новото въ своето развитие въздушно орѫжие. Голѣмитѣ задачи, които последното изпълни и продължава да изпълнява по блестящъ начинъ, както на сушата, така и въ морето, му създадоха заслужена слава.

Съобразно задачитѣ, които има да се изпълняватъ, има и различни видове самолети. Характерно свойство е тѣхната голѣма скорость и сравнително малката цель, която представляватъ за противохвърчилнитѣ орѫдия. Височината, на която летятъ, не трѣбва да се смѣта като изключително превъзходство, защото макаръ и да затруднява свалянето имъ, отъ друга страна понижава силно вѣроятностьта за успѣшна атака отъ въздуха. Единъ отъ най-голѣмитѣ недостатъци на самолетитѣ за сега е тѣхниятъ сравнително малъкъ районъ на действие, поради което тѣ сѫ свързани съ базитѣ или пъкъ съ самолетоносача, отъ който сѫ излетѣли. Независимо отъ това, обаче, тѣхната мощь не трѣбва да се подценява, защото атаката отъ повече самолети, при хубаво време и съ подходящи за дадената цель бомби или торпеда, дава добри резултати.

Тѣзи именно преимущества на хвърчилото спрямо корабитѣ (голѣма скорость и сравнително малка уязвимость), сѫ довели до мисъльта да се построятъ особенъ типъ самолети съ назначение да извършватъ своята въздушна атака надъ бойнитѣ кораби съ торпеда.

Въ този случай атаката се извършва съ специално конструирани по-леки торпеда (800 кгр.), главно надъ голѣми бойни кораби. За цельта торпедния самолетъ подхожда отъ голѣма височина къмъ корабната цель, спуща се стръмно, за да намали височината си до 15—20 метра по посока къмъ обекта на атаката. Естествено е, че за да има по-голѣма вѣроятность за успѣшното извършване на тая задача, самолетътъ-торпедоносецъ трѣбва да има голѣма хоризонтална скорость, отлична маневрена способность и товароподемность, доста-

тъчна за носене торпедото, т. е. отъ 800 до 1000 кгр. Отъ друга страна за да се защити отъ корабнитѣ самолети, трѣбва да има и достатъчно въоржжение за водене на отбранителенъ бой.

Понастоящемъ такива самолети се строятъ главно въ Англия и Америка. Япония има сжщо самолети отъ този типъ и въ борбата си на море срещу Англия и Америка постигна отлични резултати.

За торпедоносци се използуватъ главно аероплани, но има и хидроплани (водосамолети).

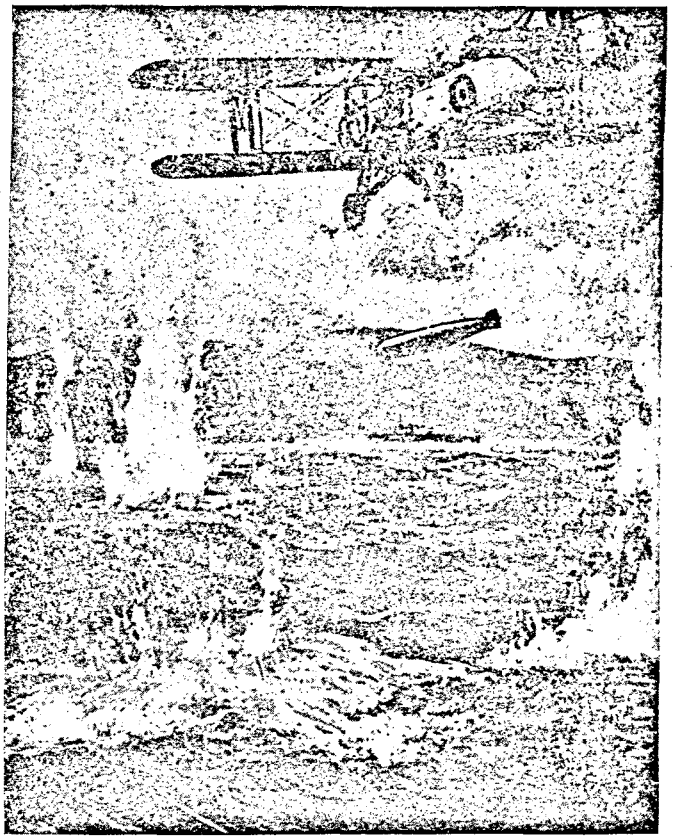
Обикновено, когато обектътъ на атаката е много далечъ, и самолетитѣ трѣбва да бждатъ пренесени дотамъ съ кораби, тогава тия, които излитатъ отъ хвърчилоносачитѣ, сж аероплани (колесни), а хидропланитѣ могатъ да бждатъ пренасяни отъ тъй нареченитѣ кораби-майки, които пущатъ водосамолетитѣ въ водата съ специално устроени за цельта приспособления и по сжщия начинъ ги прибиратъ на палубата следъ извършване на атаката.

Германия не чувствува голѣма нужда отъ торпедни самолети, тъй като тя има съвършения отвесно спускащъ се бомбардированенъ самолетъ „щука", който съ по-малъкъ рискъ и по-голѣма вѣроятность за успѣхъ извършва своитѣ въздушни бомбени атаки.

Напоследъкъ се появиха въ пресата сведения за строежа на по-новъ типъ торпедни самолети и въ Германия, съ голѣмъ районъ на действие и съ много високи качества. Близкото бждеще ще хвърли по-голѣма свѣтлина за възможноститѣ и на това ново постижение на германската аеропланна техника.

Все пакъ, торпеднитѣ самолети сж опасно оржжие срещу бойнитѣ кораби, особено тогава, когато се насочатъ въ масова атака, излитайки отъ нѣкоя морска база или отъ борда на самолетоносачъ.

Случаятъ съ потопяването на модерния германски линеенъ корабъ „Бисмаркъ" е поучителенъ въ това отношение. Следъ като потопилъ английския най-голѣмъ линеенъ кръстосвачъ „Хуудъ" (45000 тона), германскиятъ броненосецъ смѣтналъ за най-благоразумно да се отдалечи отъ това мѣсто, но по-късно бива откритъ отъ английски торпедни самолети и се завързва отново ожесточенъ бой, въ който вече взема участие цѣла английска бойна ескадра.



Торпеденъ изстрелъ отъ самолетъ

Торпедни самолети атакуватъ „Бисмаркъ" и поради нѣколко нещастни за броненосеца попадения му отнематъ възможностьта да маневрира. Следъ 24 часова неравна борба на 27 май 1941 год. германскиятъ линеенъ корабъ „Бисмаркъ" потъна съ развѣто знаме.

Тамара Паспалеева

МОРЕ

Ти пакъ си спокойно, и съ леки въздишки вълната
се плиска до мойта покрита съсъ плѣсень скала.
И пакъ се оглеждамъ и искамъ да зърна въ водата
кристаленъ дворецъ и на корабъ потъналъ платна.

Следъ толкова дни азъ отново съмъ тука и чакамъ
да чуя пѣсеньта на твойтѣ тъмни глжбини.
О, тая пѣсень, тая пѣсень разплакана
за моряка-удавникъ и чудни зелени очи.

Бѣлитѣ чайки ми спомнятъ детинството минало,
когато идвахъ тукъ, на тѣзи китни брѣгове
да търся черупки отъ миди седефени
и въ пѣсъка да ровя съ часове.

Помнишъ ли, и тогава въ рибарскитѣ хижи
огньоветѣ
пламваха вечерь като малки червени звезди.
Гаснѣше западътъ—въ златна умора потъваха
хоризонтътъ и тихитѣ сини вълни.

Ти пакъ ми разказвашъ далечната, хубава
приказка.
И азъ пъкъ съмъ седнала на твоята сива скала.
Слушамъ замислена и чакамъ да зърна въвъ сдрача
две мачти високи и корабни бѣли платна.

В. П.

Новитѣ линейни кораби на С. А. Щ.

На 15 май 1941 год. въ Филаделфия бѣ спуснатъ на вода новиятъ американски линеенъ корабъ „Вашингтонъ". Този корабъ принадлежи къмъ групата на шесттѣ линейни кораба, които по два бѣха заложени въ постройка отъ 1937 до 1939 г.

„Вашингтонъ" и неговитѣ петь събратя—„Северна Каролина", „Алабама", „Индиана", „Северна Дакота" и „Масачузетъ", сж първитѣ североамерикански линейни кораби, построени като последица отъ злополучната за англичанитѣ лондонска морска конференция. Малко време следъ спущането на „Вашингтонъ" бѣ спуснатъ на вода и „Северна Каролина", а на 7 юлий 1941 год. и линейниятъ корабъ „Масачузетъ".*)

При спускането на вода на линейния корабъ „Вашингтонъ", когато американскиятъ морски министъръ каза, че това е единъ отъ най-добритѣ бойни кораби въ свѣта, американската пропаганда разпространи умишлено тази новина по цѣлия свѣтъ, като съ това искаше да покаже на свѣтовното общественно мнение, че Съединенитѣ Щати засилватъ значително своя линеенъ флотъ, а отъ друга страна да предизвика учудване всрѣдъ англійския народъ за бързото темпо на американската корабостроителна индустрия.

Обикновениятъ гражданинъ, незапознатъ въ подробности съ военното корабостроение, не знае, че спускането на единъ боенъ корабъ на вода още далечъ не значи, че корабътъ е окончателно готовъ, и че за неговото влизане въ строя сж необходими наймалко поне още 6 до 8 месеца. Точно това трѣбваше да бжде използувано отъ американската пропаганда.

Все пакъ даннитѣ за новитѣ американски линейни кораби, тъй както ги дава германското списание „Die Kriegsmarine", сж твърде интересни. Споредъ сведения, взети отъ сжщото списание, тѣхното водоизмѣстване надминава 58,000 тона, макаръ че официално бѣха обявени за 35,000 тонни. Бронята при водолинията, както и при по-старитѣ кораби на Съед. Щати, е една много здрава тѣсна ивица, разположена по цѣлото протежение на водолинията, и достига дебелина до 401 м.м. Горната палуба е сжщо бронирана съ 152 м.м. броня, направена отъ много доброкачественна стомана и разчетена да издържи ударитѣ на срѣдно калибренитѣ въздушни бомби. Долната палуба е бронирана съ 102 м.м. броня. Ако тѣзи неофициални данни сж вѣрни, тогава тѣзи линейни кораби ще имать най-силната поставена до сега палубна броня.

Това голѣмо усилване, обаче, на хоризонталната броня не се дължи само на опасностьта отъ въздуха, а преди всичко на значителното увеличение на далекобойностьта на морската артилерия и на увеличението на жгъла на възвишението на корабнитѣ орждия. Последниятъ до миналата свѣтовна война не надминаваше 30° до 45° за тежката артилерия и 60° до 85° за срѣдната. Това обстоятелство увеличи и жгъла на попадение, което е и главната причина за увеличение здравината на палубната броня. За упазване жизненитѣ части на кораба срещу въздушнитѣ бомби се употрѣбяваше до сега сравнително по-тънка броня, защото пробивната сила и на най-тежкитѣ въздушни бомби далечъ не може да се сравни съ ударната сила на най-голѣмокалибренитѣ снаряди.

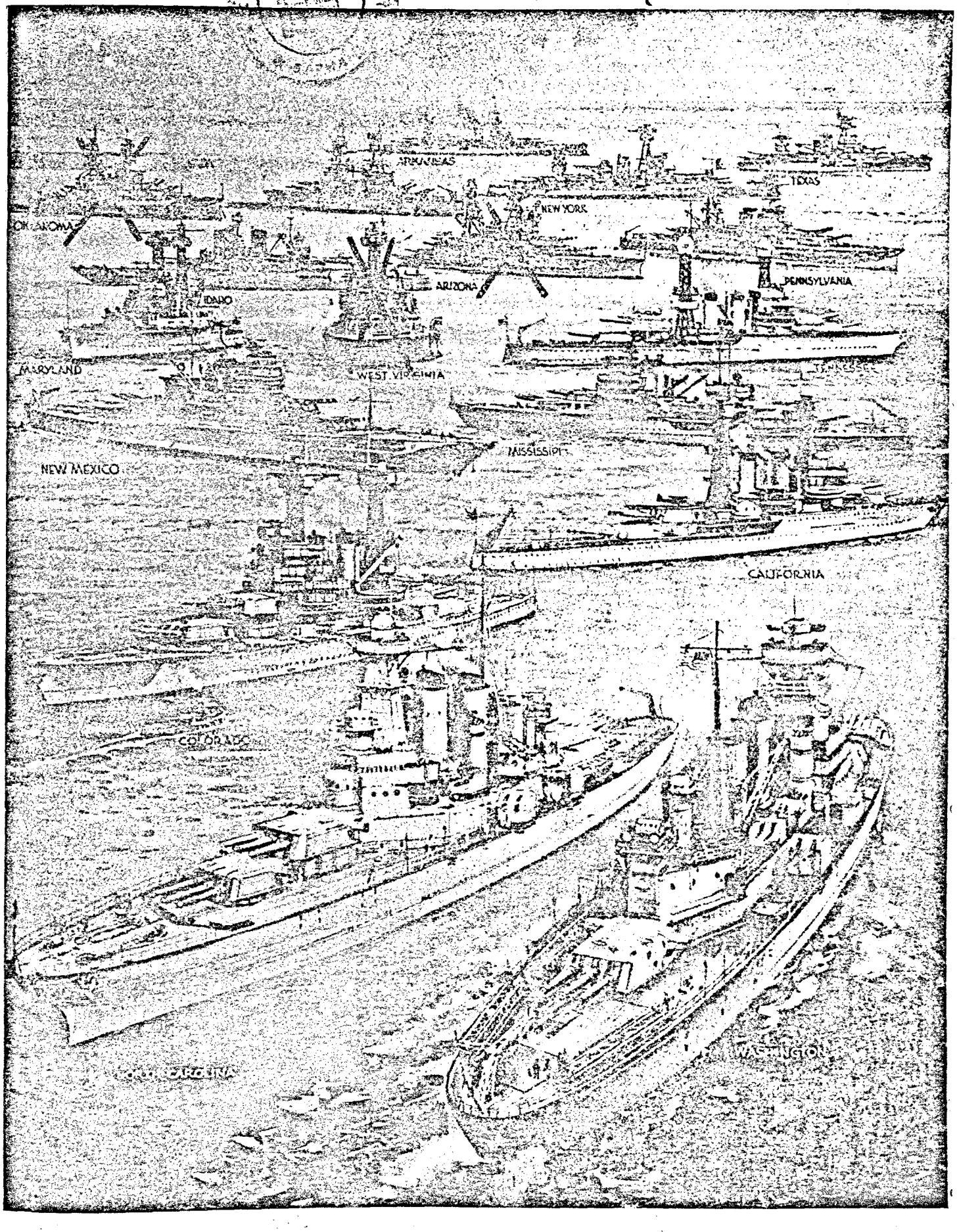
Скоростьта на новитѣ американски линейни кораби споредъ официалнитѣ данни не надминава 27 мили при една машина отъ 115,000 к. с. Съ това американското морско командуване дава ново предпочитание на нападателнитѣ и отбранителнитѣ съоржжения предъ скоростьта. Военнитѣ кораби на С. Щати сж най-малко съ 10% по-бавни въ сравнение съ тѣзи на другитѣ морски сили, но затова пъкъ тѣ сж по-силно въоржжени. Артилерията на новитѣ американски линени кораби има калибъръ 406 м/м., което имъ осигурява едни действително неоспорими високи бойни качества, при хипотезата, обаче, че скорострелностьта на по-голѣмитѣ и по-малкитѣ калибри е една и сжща. Това артилерийско превъзходство, разбира се, е за смѣтка на скоростьта, а ние знаемъ, че новото ржководство на морския бой изисква много по-голѣма подвижность, на което най-малко отговарятъ новитѣ американски линейни кораби.

406 м/м орждия разположени по диаметралната плоскость на кораба сж поставени по три въ кула. Кулитѣ сж бронирани и въ противоположность на въртящитѣ се кули, които се поставятъ на тежкитѣ кръстосвачи съ една ось на въртението, тукъ тѣ сж поставени на отдѣлни лафети. Всѣки 406 м/м снарядъ тежи по 1117 клг. За срѣднокалибрената артилерия и за противосамолетната орждията сж разположени поединично. Калибърътъ имъ е 127 м/м. Д 51 за морскитѣ орждия и 127 м/м Д 25 за противосамолетнитѣ. Отъ последнитѣ 10 сж поставени въ петь двойни кули, разположени въ срѣдната часть на кораба около мостика. Като най-леки противосамолетни орждия тукъ сж поставени 16—40 м/м противосамолетни орждия, разположени по четири на всѣки лафетъ, по подобие на англійскитѣ „помъ помъ". Тука, обаче, споредъ германскитѣ схващания, голѣмиятъ брой на тѣзи лѣки противосамолетни орждия е за смѣтка на тѣхното качество. Къмъ всичко това още други 20 противосамолетни орждия отъ срѣдна голѣмина допълватъ противовъздушната отбрана на кораба.

За далечно разузнаване корабитѣ носятъ на борда си и три самолета отъ американския типъ „Къртисъ". Тѣзи самолети представляватъ една хвърчаща лодка и сж били възприети като корабни хвърчила за разузнаване следъ единъ нѣколкогодишенъ опитъ отъ страна на американскитѣ морски въздушни сили. Самолетитѣ сж помѣстени въ задната часть на кораба, кждето подъ палубата надъ винта сж направени хангаритѣ. Това разрешение на въпроса на пръвъ погледъ учудва много, защото се вижда една голѣма часть отъ палубата неизползувана за нищо и отслабена твърде много. Двѣтѣ катапулти за изхвръкване на самолетитѣ сж поставени по една отъ страни на двата борта

*) На отсрещното табло сж представени американскитѣ линейни кораби. Зачеркнатитѣ съ знака ╳ сж потопени отъ японцитѣ при нападението имъ на 8. XII. м. г. върху базата Перлъ Харбъръ на Хавайскитѣ острови.

П


ARKANSAS
TEXAS
NEW YORK
OKLAHOMA
ARIZONA
PENNSYLVANIA
IDAHO
MARYLAND
WEST VIRGINIA
MISSISSIPPI
NEW MEXICO
CALIFORNIA
COLORADO
WASHINGTON

а за повдигане на сжщитѣ точно на кърмата е поставенъ единъ повдигателенъ кранъ.

Външниятъ видъ на корабитѣ, като на всички американски линейни кораби, не е много привѣтливъ, защото една голѣма часть отъ горнитѣ надстройки не сж разположени симетрично и въ хармония една съ друга. Главната бойна кула съ мостика представлява твърде некрасива работа, напомняща нѣщо срѣдно между бойна кула и боенъ стожеръ. Двѣтѣ димови тржби сж тънки и стоятъ близо една до друга. Защо сж поставени две димови тржби, не е ясно, тъй като корабътъ е съ централно разположение на котлитѣ.

Дали, обаче, тѣзи нови американски линейни кораби сж най-добритѣ въ свѣта, ще ни покаже може би скоро близкото бждеще. Едва тогава ще може да се направи една ясна и точна оценка на тѣхнитѣ истински бойни качества. Всѣко твърдение сега е твърде прибързано и може да разочарова дълбоко, както американското обществено мнение, така и англичанитѣ.

Лейтенантъ В. Кировъ

Резултатитѣ отъ действията на германския воененъ флотъ презъ 1941 година

Начинътъ, по който военниятъ флотъ води войната, и при който много отъ неговитѣ действия и постижения се узнаватъ следъ известно време, е една причина, която не ни дава възможность да дадемъ една пълна картина на всички ония действия и резултатитѣ отъ тѣхъ въ течение на изминалата година. По-точни сведения за тѣзи действия ще могатъ да се дадатъ едва следъ свършването на войната, когато много имена и други данни нѣма да представляватъ тайна на командуването, и ще може свободно да се пише върху тѣхъ.

Като най-характерни прояви на германскитѣ моряци презъ 1941 година сж дръзкитѣ нападения срещу английското крайбрѣжие отъ торпеднитѣ лодки командувани отъ мичманитѣ Фелдъ и Меентценъ, за които много пжти даваха съобщения въ военнитѣ известия.

Стражевитѣ и миночистачнитѣ германски кораби, които действуваха около английскитѣ и норвежкитѣ води, потопиха едно голѣмо количество английски торпедни лодки и торпедоносци, а заедно съ това свалиха и доста английски хвърчила.

На 24 май 1941 г. линейниятъ корабъ „Бисмаркъ", намиращъ се подъ командата на адмиралъ Лютиенсъ, при командиръ на кораба капитанъ I р. Линдеманъ, повреди тежко английския линеенъ корабъ „Принсъ офъ Уелсъ", и потопи следъ единъ морски бой отъ 5 минути, само съ 93 снаряда отъ 38 см. си орждия, линейния корабъ „Хуудъ".

По-късно, обаче и „Бисмаркъ" бѣ улученъ отъ много въздушни торпеда, които заедно съ артилерийския огънь на обградилитѣ го голѣма часть английски кораби успѣха да го потопятъ на 27.V. 1941 г. въ 11 часа.

Презъ пролѣтьта на 1941 г. тежкиятъ кръстосвачъ „Адмиралъ Шееръ", командуванъ отъ капитанъ I р. Кранке, се завърна отъ едно дълго плаване въ Атлантическия океанъ, следъ като бѣ потопилъ 125000 тона неприятелски кораби.

Отъ действуващитѣ въ чужди води германски военни кораби до сега сж известни две загуби на кораби, а именно: спомагателниятъ германски кръстосвачъ „Пингвинъ", командуванъ отъ капитанъ I р. Крюдеръ, който е загиналъ съ по-голѣмата часть отъ своя екипажъ следъ единъ неравенъ бой съ английския кръстосвачъ „Корновалъ" въ Индийския океанъ, и спомагателниятъ германски кръстосвачъ „Корморанъ", командуванъ отъ капитанъ II р. Детмерсъ, следъ единъ тежъкъ бой, въ който потопи австралийския кръстосвачъ „Сидней"; една голѣма часть отъ екипажа на „Корморанъ" успѣ да се спаси на австралийския брѣгъ.

Най-голѣмиятъ товаръ, обаче, за водене на войната срещу морскитѣ снабдителни пжтища на Англия се пада на германскитѣ подводници. При голѣмитѣ си успѣхи германскиятъ подводенъ флотъ даде и известни загуби, които го лишиха отъ едни отъ най-способнитѣ му. и смѣли подводни командири. Презъ тази години загинаха командиритѣ на германскитѣ подводници капитанъ-лейтенантитѣ Гюнтеръ Принъ и лейтенантъ Шенке, за чиято загуба се съобщи съ голѣма скръбь.

Едно голѣмо количество английски кораби бѣха потопени отъ лейтенантитѣ Решке и Хугенбергеръ, командири на подводници. Сжщитѣ потопиха и най-голѣмия английски хвърчилоносачъ „Аркъ Роялъ" и повредиха тежко линейния корабъ „Малая".

Общото число на потопенитѣ по този начинъ отъ действието на германскитѣ бойни кораби, подводници и хвърчила английски и служещи на Англия кораби къмъ края на 1941 година достигна цифрата 15,000,000 тона.

Отъ тѣхъ по 200,000 тона сж потопени отъ седемь командири на германскитѣ подводници, а именно: капитанъ-лейтенантитѣ Принъ, Кречемеръ, Шютце и лейтенантитѣ Шенке, Лиебе, Ернесъ и Хербертъ Шутцъ.

Английското адмиралтейство признава официално следнитѣ загуби отъ състава на английския воененъ флотъ и намиращитѣ се подъ английски контролъ чужди кораби, потопени отъ германскитѣ и италианскитѣ морски сили:

2 линейни кораба, 3 хвърчилоносача, 9 кръстосвача, 59 изтрѣбителя, 36 подводника, 3 миноноставача, 16 кораба за конвоиране, 4 патрулни кораба, 11 миночистачни кораба, 8 вжглищни кораба, 1 мониторъ, 26 спомагателни кораба, 158 кораба търсачи на мини и подводници, 11 стражеви кораба, 2 болнични кораба и 32 спомагателни кораба, потопени или всичко 381 военни кораба

При въздушнитѣ нападения отъ английскитѣ хвърчила надъ Германия отъ германския воененъ флотъ сж свалени 498 самолета.

Съ започването на войната срещу Съветска Русия отъ 26.VI 1941 год. германскиятъ воененъ флотъ взема участие въ Северното ледовито море. Балтийско и Черно море.

Германски подводници преди тръгване въ походъ

Въ Северното ледовито море бѣха изпратени да действуватъ германски изтрѣбители и торпедоносци, въ Балтийско море подводници, торпедни лодки, стражеви кораби, кораби-миночистачи и леки кръстосвачи. Въ Черно море — малки корабчета, спомагателни военни кораби и флотътъ на Румъния.

Голѣма роля изигра германскиятъ воененъ флотъ при заемане на Балтийското крайбрѣжие и пристанищата по него, а най-вече при Ревелъ, Йозелъ и Дагьо.

Загубитѣ на руския флотъ въ тѣзи три морета сж следнитѣ:

Видъ на кораба	Балтийско море	Северно море	Черно море
Кръстосвачи	—	—	1
Флотиловодачи	1	—	1
Изтрѣбители	18	4	4
Торпедоносци	4	—	—
Подводници	20	—	1
Торпедни лодки	13	—	—
Малки бойни и спомаг. кораби	56	7	2

Или общо 132 военни кораба отъ състава на руския флотъ. Освенъ тѣзи кораби Русия загуби и следнитѣ намиращи се още въ постройка сждове, една часть отъ които сж вече въ германски ржце: единъ линеенъ корабъ, 3 кръстосвача, 3 подводника и 4 стражеви кораба.

За всички тѣзи голѣми победи водачътъ на Велика Германия и главнокомандуващиятъ флота адмиралъ Редеръ наградиха 4 души офицери съ джбовитѣ листа на кавалерския кръстъ на желѣзния кръстъ, 38 души офицери съ кавалерския кръстъ на желѣзния кръстъ и едно много голѣмо число офицери, подофицери и моряци, наградени съ различни отличия и повишения въ по-горенъ чинъ.

В. П.

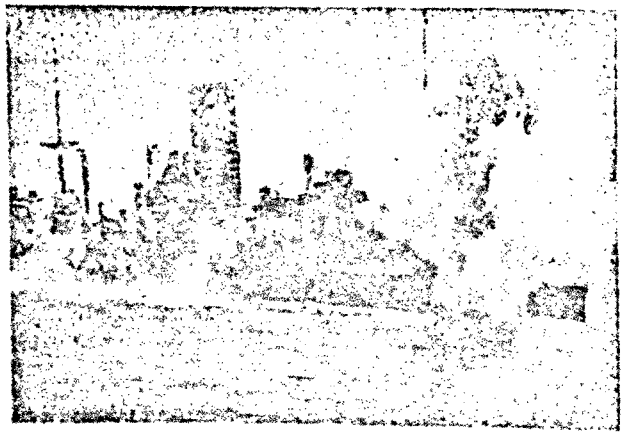
Новитѣ оржжия и постройката на бойнитѣ кораби

Сегашната война, която изобилствува съ многобройни сражения и сблъсквания едва ли не по всички океани и морета, послужи на морскитѣ корабостроители като нагледна провѣрка на идеитѣ, вложени въ основата на съвременнитѣ бойни кораби. И въ резултатъ на тази провѣрка се оказа колко голѣма опасность представляватъ хвърчилоносачитѣ за изтрѣбителитѣ, които придружаватъ конвоитѣ, самолетитѣ—за бойнитѣ кораби, флагъ-кръстосвачитѣ (корабитѣ за противовъздушната отбрана) — за самолетитѣ. Всичко това доведе до постройката на нови корабни типове. Знаемъ, обаче, че единъ флотъ никога не се строи за настояще време, и затова трѣбва да се правятъ известни предположения за бждещитѣ възможности въ развитието на едното или другото оржжие.

Това обстоятелство се явява отъ особена важность за Съед. Щати, които има да защищаватъ дългитѣ брѣгове на двата океана и заедно съ това да осигурятъ морскитѣ пжтища на едни грамадни морски пространства. Новитѣ бойни кораби трѣбва да превъзхождатъ старитѣ, както по голѣмина, така и по въоржжение и броня. Трагичнитѣ последствия отъ занемаряване на защитата за смѣтка на скоростьта се проявиха при бързото потапяне на английския линеенъ кръстосвачъ „Хуудъ", както и на нѣкои слабо защитени италиянски кръстосвачи. По-голѣмата бойна сила и устойчивостьта на военнитѣ кораби може най-лесно да се достигне съ намаляване на скоростьта имъ. Практиката доказа, че прѣкомѣрно голѣма скорость не е необходима за никой линеенъ боенъ корабъ, защото бой, а не преследване и отстжпление сж неговитѣ главни задачи. Ако той застави противниковитѣ бойни кораби да избѣгатъ, тогава може да предостави преследването на по-лекитѣ надводни сили и самолетитѣ.

Най-добъръ примѣръ за това ни дава сждбата на германския линеенъ корабъ „Бисмаркъ". Загиването на този корабъ показа, че все още е необходимо да се засили подводната защита на кораба, като се защитятъ кърмилото и витлата.

Отъ друга страна новитѣ американски линейни кораби ще трѣбва да бждатъ въ състояние да оказватъ ефикасна съпротива и срещу въздушнитѣ флоти, които биха сжществували въ последующитѣ десеть или двадесеть години. Затова тѣхното противосамолетно оржжие ще трѣбва да бжде удвоено, а противосамолетнитѣ имъ муници да се удесеторятъ, съ разчетъ, за да могатъ да издържатъ една въздушна атака, която би могла да трае една седмица.



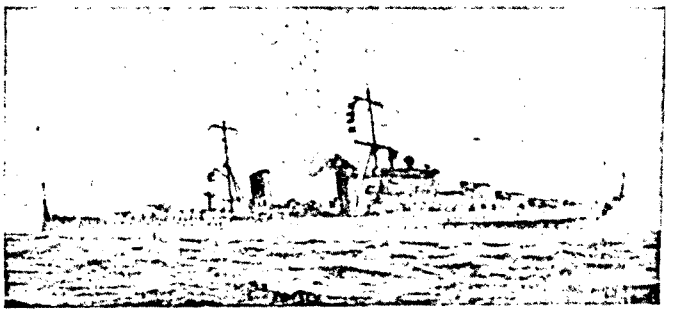
Торпедено попадение

Едни отъ най-забележителнитѣ и заслужаващи внимание въ военното корабостроение сж новиятъ типъ нови бойни кораби за противосамолетна отбрана (така нареченитѣ флагъ-кръстосвачи), чието въоржжение се състои изключително отъ противосамолетни орждия и картечници. Тѣхното главно назначение е да пазятъ търговскитѣ кораби и хвърчилоносачитѣ отъ въздушнитѣ атаки на самолетитѣ. Този корабъ обаче може да служи и за усилване на изтрѣбителнитѣ флотилии или други лесно уязвими отъ въздуха единици.

Първитѣ кораби отъ този типъ сж построени отъ англичанитѣ и сж отъ класата „Дидо" — 5450 тонни. Тѣ сж въоржжени съ по 10—13.3 см. противосамолетни орждия, 16—4 см. противосамолетни „помъ-помъ" орждия и съ по 8 или 9 торпедни тржби, поставени по четири или по три на отдѣленъ лафетъ. Орждията съ калибъръ отъ 13.3 см. иматъ една много действителна стрелба, както срещу високолетящитѣ самолети, така и срещу изтрѣбителитѣ и торпедоносцитѣ. Орждията съ калибъръ отъ 15.2 см. на единъ лекъ кръстосвачъ ги превъзхождатъ поединично, но това превъзходство до голѣма степень се намалява поради голѣмата скорострелность на упоменатитѣ противосамолетни орждия. Все пакъ противосамолетната отбрана по срѣдствомъ артилерията не е достигнала необходимата висота, защото и при най-доброто водене на огъня такава малка и подвижна цель, каквато е самолетътъ, е много трудно да се улучи. Обикновено на десеть свалени самолета само единъ се пада на противосамолетната отбрана, 4 см. противосамолетни орждия „помъ-помъ", които англичанитѣ сж въвели като въоржжение за противосамолетна отбрана на корабитѣ, иматъ по осемь лесно подвижни цеви, отъ които излиза една тежка струя отъ осемь снаряда, всѣки отъ които тежи по 900 гр. Подобно оржжие може да служи не само за борба съ отвеснонападащитѣ самолети, но може да се използува отлично и за борба срещу торпеднитѣ кораби. Всички нови американски кораби безъ изключение сж въоржжени съ достатъчно число отъ тѣзи действителни оржжия за борба срещу самолетитѣ - щуки и бързитѣ леки торпедни надводни сили.

Хвърчилоносачитѣ, макаръ и да не сж новъ типъ кораби, едва сега показаха своята истинска стойность. Тѣхното най-голѣмо предимство е, че смутителитѣ на презморската търговия — спомагателнитѣ, па и бойнитѣ кръстосвачи като „Емденъ" и „Карлсруе", които действуваха въ миналата свѣтовна война, сега сж рѣдкость въ Атлантическия океанъ, макаръ че германцитѣ иматъ днесъ цѣлата брѣгова ивица отъ Нарвикъ до испанската граница. Трудното за германскитѣ кръстосвачи днесъ вече не е преминаването имъ презъ блокадата, за да излѣзатъ въ откритото море, а невъзможностьта да се скриятъ отъ погледа на разу-

знавателнитѣ самолети на хвърчилоносачитѣ, които могатъ всѣки день да обследватъ грамадни морски пространства, като наедно съ това да нападатъ съ съкрушително превъзходство всѣки открить неприятелски корабъ. Личната защита, обаче, на хвърчилоносачитѣ и до сега е единъ неразрешенъ въпросъ. Като голѣми кораби тѣ представляватъ добра цель, както отъ въздуха, така и за подводницитѣ, особено при кацане и излитане на самолетитѣ, когато хвърчилоносачътъ трѣбва да се движи съ правъ курсъ. Това налага при тѣхния походъ да се придружаватъ винаги отъ кораби за противовъздушна отбрана, а така сѫщо и отъ голѣмо число изтрѣбители за охрана отъ подводницитѣ.



Новитѣ специални противосамолетни кораби отъ английския типъ „Дидо"

кап. Христо Русевъ
началникъ пристанището

За българското корабоплаване по Дунава

Не бѣше отдавна, когато думата българско корабоплаване на Дунава не се споменаваше, макаръ че маса наши стоки се изнасяха по тая хубава рѣка, и макаръ че хиляди български граждани пѫтуваха по нашето крайбрѣжие, било по работа, било на разходка.

Цѣли 58 години продължаваше това анормално положение, безъ нѣкому да мине и на умъ, че не току така тия чужденци шарѣха по нашето крайбрѣжие, че въ края на краища трѣбва да е имало нѣщо, което да ги е привличало. Много се писа, много се работи на времето за създаване на българско корабоплаване по Дунава, обаче, дали затова, че нашитѣ управници смѣтнаха на времето, че много има да се прави за младото ни отечество, дали отъ страхъ отъ водата, което ние моряцитѣ сме свикнали да казваме, всички тия усилия останаха напраздни. Нищо не се правѣше за корабоплаването по Дунава. Малкитѣ корабчета, които имаше на времето, загиваха едно следъ друго, държавата нехаеше и всичко се нареждаше, както искаха чужденцитѣ, тѣ да обслужватъ не само нашата търговия за срѣдна Европа, но даже и крайбрѣжието, за което въ началото на всѣки плавателенъ сезонъ сами си предлагаха услугитѣ. Разбира се, че това ставаше за смѣтка на цѣлото наше стопанство, защото навлата бѣха такива, каквито тѣ си ги нареждаха, защото нѣмаха отъ наша страна конкуренция, пѫтуваха както и когато искаха и товарѣха по сѫщия начинъ. Никой не можеше да обѣли зѫбъ никому, защото иначе стоката му рискуваше да остане, да се развали и пр. и пр. Ами какво ставаше съ селищата ни по Дунавското ни крайбрѣжие? — Тѣ биваха лишавани отъ съобщения въ най-лошото време, когато пѫтищата сѫ разкаляни и движението по тѣхъ биваше невъзможно, защото тѣ не чакаха да тръгнатъ ледоветѣ по Дунава и чакъ тогава да прекратятъ движението, както сега прави Б. Р. П., а има-нѣма ледове, тѣ спираха движението между 1 декемврий и 1 мартъ т. е. цѣли 3 месеца. Независимо отъ това, съобщенията не бѣха редовни — всѣки день, а презъ день, ценитѣ не бѣха днешнитѣ, а тройно по-голѣми и пр. и пр. Най-после видѣ се, че така не може да се продължава, че най-после това е престижъ на държавата, и следъ много мѫки, следъ много убеждения можа най-напредъ да се създаде Рѣчното крайбрѣжно плаване, което съ своитѣ малки корабчета изпълни блѣскаво своята задача, а днесъ имаме вече и Българско Рѣчно Плаване, което обхваща и крайбрѣжната служба и тая до другитѣ крайдунавски държави, или така нареченото далечно плаване.

Още въ първитѣ две — три години българското рѣчно крайбрѣжно плаване даде отлични резултати. Стокитѣ и пѫтницитѣ, превозвани по тая линия отъ день на день се увеличаваха, за да стигне приходъ отъ 3 на 10 милиона лева, и то при тройно по-евтини цени отъ тия въ миналото. Селищата, кѫдето службата имаше спирки, не преставаха да изказватъ своитѣ благодарности и възхищения отъ добрия редъ на тая служба, а тамъ кѫдето нѣмаше спирка, и можеше да се направи такава, селянитѣ постоянно отрупваха службата съ молби и тѣхното селище да бѫде удостоено съ посещение на корабитѣ, т. е. и тѣ искаха чрезъ лептата си да взематъ дѣлъ въ общото устройство на българското корабоплаване по Дунава. Само тия три малки корабчета, преустроени отъ влѣкачи въ пѫтнически, бѣха достатъчни да наложатъ единъ обратъ въ душата на българина, така щото докато по-рано всѣки мислѣше, че българинътъ е неспособенъ да създаде свое корабоплаване по Дунава, година само следъ това той сѫщиятъ почна да се възмущава, защо сме проспали толкова време и защо не разширимъ службата и нагоре по рѣката чакъ до Регенсбургъ, откѫдето корабитѣ пристигатъ и заминаватъ пълни съ стоки за срѣдна Европа.

Не мина много и това стана. Блѣскавитѣ резултати, които даде тая служба отначало съ пълната подкрепа на българското гражданство, наложи на рѫководителитѣ на тая служба да се замислятъ за разширението и по-нагоре къмъ центроветѣ-консуматорки на нашитѣ произведения и благодарение подкрепата на правителството, и рѫководителитѣ на Б. з. к. банка можаха да се порѫчатъ 4 моторни кораби за задгранична служба и 3 пѫтнически, които да замѣнятъ корабитѣ отъ крайбрѣжната служба, които поради усиления трафикъ бѣха станали вече малки за тая служба.

Корабитѣ, особено товарнитѣ, дойдоха тъкмо навреме, точно тогава, когато нашето стопанство има най-голѣма нужда отъ тѣхъ. Сега тѣ непрестанно се товарятъ отъ нашитѣ дунавски пристанища съ хубавитѣ наши произведения като пиперки, домати, грозде, заклани птици, месо, тютюнъ и пр. и непреривно сновать между германскитѣ и наши пристанища, за да отнасятъ всичко това къмъ срѣдна Европа, а оттамъ носятъ необходимитѣ фабрикати за насъ и пр. Много наши износители на горнитѣ произведения, а особено на гроздето, ще има дълго да благославятъ Българското рѣчно плаване,защото то ги спаси миналата година отъ огромни загуби въ единъ моментъ, когато тоя износъ бѣ заплашенъ отъ компрометиране.

Сѫщото това Б. р. плаване спомогна съ това, което можеше, за пренасяне на хранитѣ отъ крайдунавскитѣ ни селища, включително и Добруджа, до пристанищата свързани съ ж. п. гари, като по тоя начинъ се осигури прехраната на населението отъ вѫтрешностьта и новитѣ земи. Съ това младото наше корабоплаване може да се гордѣе, че и то взе дѣлъ въ изграждане на велика и обединена България.

Ето огромната полза отъ Българското рѣчно плаване, така скоро създадено. А представяме ли си ние каква щѣше да бѫде тя, ако бѣше създадено отъ 20—30 години, бѣше поотрасло и разполагаше съ единъ корабенъ паркъ отъ 30—40 парчета?!

Но нека кажемъ: по-добре късно, отколкото — никога. Бѫдещето е на Велика България.

Да споменемъ нѣщо и за новитѣ пѫтнически параходи. — Това сѫ действитетно много удобни и комфортни кораби, съ които пѫтуването ще бѫде наистина едно удоволствие. Имате обширни палуби за разходки, кѫпалня съ душове, приятни салони, удобни столовѝ, чиста и хубава храна и най-после разкошни кабини за спане, или отпочиване. Корабитѣ съ нищо не отстѫпватъ на бившитѣ австрийски експреси. Напротивъ тѣ сѫ по-комфортни и по-бързи.

Препоръчвамъ на всѣки българинъ да направи поне едно пѫтуване съ тия наши плаващи колоси по хубавото наше дунавско крайбрѣжие и да ги опознае добре.

Вѣра Бояджиева Фолъ

Копнежи по море

(Морски мотиви въ българската поезия)

Българскиятъ народъ въ всичкитѣ си борби винаги се е стремилъ неотстѫпно и непрекѫснато къмъ морето. Най-добритѣ и най-просвѣтенитѣ народни водачи сѫ съзнавали необходимостьта отъ морето за развитието на материалния и духовния животъ на българския народъ. Имало е моменти отъ българската история, въ които България е граничала на четири морета: Черното, Бѣлото, Егейско, дори до Адриатическото.

И българскитѣ поети, като духовни водачи на българския народъ и тълкуватели на неговитѣ идеали, сѫ дали изразъ въ своитѣ поетически творби на тѣзи народни въжделения.

Още преди възраждането имаме морски четива въ стиховетѣ на тогавашнитѣ поети. Така напримѣръ, стихотворението отъ Найденъ Геровъ: „Въ единъ горещъ лѣтенъ день", написано въ 1845 г. А Раковски въ „Горски пѫтникъ" сочи морето като естествена граница на своя народъ, споменава за Черното море, нарича го бездънно и се възхищава отъ неговия морски покой.

И Петко Славейковъ има нѣколко стихотворения за морето, като „Поздравъ на Балкана", „Цариградско устие", „Тѫга" и много известното стих. „По море се скитамъази".

Въ всички стихотворения преди и около освобождението морето е за поетитѣ довѣреникъ, край неговитѣ брѣгове тѣ намиратъ почивка и отмора отъ своя нерадостенъ животъ.

Въ най-ранната ни морска поезия образътъ на морето е свързанъ съ границитѣ на България. Христо Ботевъ въ стих. „Хайдути" ни дава далечнитѣ граници на България, чакъ до Бѣло море, кѫдето се чува българската пѣсень.

Следъ него Вазовъ, Кирилъ Христовъ, Яворовъ, Траяновъ, Ракитинъ, Димчо Дебеляновъ, Багряна и още много други отъ младитѣ поети очертаватъ границитѣ на България до морето.

Въ стих. „Раздори" Ив. Вазовъ казва:

Отъ Дунава до Егея
Отъ Охрида до Евксинъ
Ние всички до единъ
Живѣемъ съ една идея.

За Иванъ Вазовъ морето е преди всичко единъ идеалъ на българското племе. И нашиятъ голѣмъ поетъ, който най-силно, най-дълбоко отразява въ своитѣ произведения народнитѣ идеали и стремежи, не може да не засегне въ своитѣ патриотични стихотворения и морски мотиви. За поета морето е радость, щастие и възторгъ, защото именно въ него той вижда удовлетворение на народнитѣ ни идеали.

Въ стихотворението „Предъ Бѣлото море" поетътъ казва:

Не идемъ като гости на вази,
А стигаме скѫпий си блѣнъ.

Въ своята прекрасна „Българска пѣсень" Тодоръ Траяновъ изрази устрема на нашия народъ отъ вѣкове къмъ Бѣлото море, което е нейниятъ исторически идеалъ.

Най-често нашитѣ поети изобразяватъ морето бурно, необятно, страхотно, мощно. Това е най-обикновенниятъ мотивъ, който срѣщаме въ всички почти стихотворения. За нашитѣ поети морето не е отвлѣченъ символъ, а една прекрасна картина, която пленява съ своето величие, необходимость и стихийность.

Такива пленителни стихове сѫ ни дали Петко Славейковъ, Вазовъ, Константинъ Величковъ, Кирилъ Христовъ, Яворовъ, Ракитинъ, Ем. попъ Димитровъ, Дим. Бабевъ, Багряна, Трифонъ Куневъ, Людмилъ Стояновъ, Ник. Райновъ и др.

Дълбоко пленен от морето е Константинъ Величковъ. Той може съ единъ замахъ непосрѣдствено да предаде красотата на морето. Израстналъ и живѣлъ дълго край морето, Константинъ Величковъ е завинаги дълбоко пленен отъ морската стихия и много—естествено—не може да не се възхити отъ неговата несравнима красота.

Иванъ Вазовъ не се ограничи само съ патриотични мотиви на своитѣ морски стихотворения. Самата красота на морето за него е богатъ изворъ за поетическо творчество. Неговитѣ стихотворения: Ековетѣ, Предъ Бѣлото море, Егейско море, Полетъ, ще останатъ завинаги не само най-хубавитѣ морски стихотворения, но и въобще едни отъ най-прекраснитѣ на нашата поезия.

Кирилъ Христовъ е единъ отъ малцината български поети, въ чиято поезия морето изпжква съ всичката си стихийность и мощность. Въ неговитѣ стихове сж отразени най-разообразнитѣ, най-величественитѣ, най-дълбокитѣ, картини въ нашата морска поезия.

Въ стиховетѣ на Ракитинъ за морето сж отразени всичкиятъ възторгъ и обичь на неговата нѣжна и поетична душа. Той написа прекрасни картини на хубавото българско море.

Въ стиховетѣ на Емануилъ попъ Димитровъ е отразенъ копнежътъ на поета, пленен отъ вѣчната хубость на морето. Това сж възторзи и радости, преклонения предъ необятната ширъ, *която добива* особенъ чаръ подъ нѣжното перо на поета.

Отъ женитѣ поетеси вдъхновени, ценни за морето ни стихове сж писали Багряна, Дора Габе, Магда Петканова, Люба Касжрова и др.

Въ морскитѣ стихове има и мотиви, въ които е засегнатъ животътъ на моряцитѣ и рибаритѣ. За нашитѣ поети тия морски труженци сж горди и неустрашими. Тѣ сж въ постоянна борба съ морската стихия, осждени вѣчно да странствуватъ по хубави слънчеви страни, безъ да могатъ да починатъ на родната земя.

За всички наши поети морето е бурно, размирно, бѣсно и невѣрно. То е единъ далеченъ, богатъ и прекрасенъ свѣтъ, копнежитѣ по който вдъхновяватъ, окрилятъ...

Не е ли такова тоти за цѣлия български народъ? . . .

Надя х. Иовкова.

Последно писмо

Може би всички ще помислятъ, че съмъ полудѣла отъ скръбь като видятъ това писмо. Писмо до единъ мъртвецъ, който преди месецъ загина при една голѣма морска битка. Но никой не ще узнае кой го изпраща. И то ще изчезне. . . Може би нѣкой добъръ другаръ ще разбере, че трѣбва да го изпрати при тебъ въ незнайнитѣ глжбини на морето.

Азъ съмъ сама и не мога да повѣрвамъ, че е за винаги. Твоята жена само чака да се завърнешъ, нали любими? Това чакане ще бжде дълго... много дълго... Зная това, и за това ти пиша сега. Както правѣхъ и преди, въпрѣки че никога нѣма да получа отговоръ. Но това писмо ме приближава до тебъ и ме кара да вѣрвамъ, че нищо не се е промѣнило. Ето сега искамъ да кажа всичко онова, което съмъ мислила въ безкрайнитѣ часове на очакване, но което никога не съмъ ти казвала, когато се връщаше при менъ... Ще се въздържа да изплача предъ тебъ дълбоката зловеща *болка*, която раскжсва сърдцето ми. Нѣма да говоря за мрачното отчаяние, което ме обгръща като страшна сѣнка. Това ще ти причини мжка, защото ще откриешъ моята слабость. А азъ трѣбва да бжда силна и храбра. Да заключа дълбоко въ себе си своето егоистично страдание и да се науча *да бжда* такава, каквито трѣбва да бждатъ всички, които сж живѣли близо до голѣми герои. Ще поговоря съ тебъ спокойно и тихо, и тоя разговоръ ще възкреси предъ менъ прекраснитѣ вечери, които прекарвахме заедно предъ запалената камина.

Вѣрвамъ, че ти, кждето и да си, ще почувствувашъ моитѣ думи. Защото азъ чувствувамъ, че ти си живъ, наистина недостижимо далеченъ, но живъ, подобенъ на блѣнъ. Това чувство ще бжде единствената ми опора занапредъ. За да запазя тая скжпа илюзия, не пожелахъ да науча нищо за фаталния край. Нито отъ людетѣ, *нито отъ* вестницитѣ...

Все пакъ нѣщо по-силно отъ менъ натрапва предъ очитѣ ми страшни, кървави картини. Може би това е умътъ, когото скръбьта никога не може да засегне толкова, че да го накара да замлъкне. И той непрестанно търси... Какъ е загиналъ?... Кжде точно?... Много ли е страдалъ?... Но какво значение има всичко това?

Всѣка вечерь отивамъ при морето и въ безкрайнитѣ минути на мъгливо съзерцание ми се струва, че чувамъ какъ неговитѣ вълни носятъ ехото на твоя гласъ. И това море, което ненавиждахъ и отъ което се страхувахъ, защото бѣ господарь надъ цѣлия ти животъ, владѣеше мисъльта и сърдцето ти, *сега стана безкрайно скжпо за менъ*. То бѣ твоята родина и те приюти въ себе си така, както грижовна майка събира около скута си скжпи рожби. Ти го обичаше толкова много, че е невъзможно то да угаси пламъка на твоето сърдце. Пламъкъ, който горѣше само за него. То знае, че *ти го обичаше*. Преди чувствувахъ сърдцето си наранено отъ твоето слѣпо обожание къмъ него. Никой не причинява зло на тия, които го обичатъ нали? Или азъ мисля така, защото съмъ жена? Но чудно... Сега съмъ странно спокойна, като зная, че морето то е запазило въ себе си, и никой повече не може *да ти стори зло*. Ако ти виждашъ и чувствувашъ и сега, сигурна съмъ, че си щастливъ, защото гина като морякъ и войникъ. Духътъ ти е спокоенъ, скритъ въ сърдцето на тая таинствена бездна, а не се лута нѣкжде по бойнитѣ полета въ чужда, непозната страна.

Въ смъртьта всрѣдъ морето има нѣщо вѣчно. Може би, защото никой не вижда края и безполезнитѣ тленни останки, така жалки въ своята неподвижность и безжизненость. А въ смъртьта всрѣдъ морето духътъ остава да живѣе, сливайки се съ великия, вѣченъ животъ на водата. Може би затова въ грохота на морето звучатъ толкова много гласове. Това сж гласоветѣ на милионитѣ

загинали люде, които оставатъ да живѣятъ вѣчно чрезъ него. За това и азъ го обичамъ сега. То те отне отъ менъ, но не те остави да се изгубишъ въ небитието, а те запази завинаги въ себе си. Живъ всрѣдъ странната симфония на неговия нестихващъ животъ. Живъ и никога не ще умрешъ... И тая мисъль ме прави щастлива.

Често се замислямъ за смъртьта. Колко е многолика тя... Понѣкога идва жалка, безсмислена, глупава, когато прекжсва нишката на живота съ едно нещастно падане, лошъ ударъ, въобще при тъй наречениѣ „нещастни случки". Човѣкъ изчезва подобно на смачканъ въ кальта червей. Понѣкога идва жестока, съ смръщено отъ страдание лице, като бичува бедното човѣшко сжщество съ нѣкоя тежка, мжчителна болесть. Понѣкога съ коварство и зла усмивка грабва нѣкой цвѣтущъ младъ човекъ, като го изкушава самъ да посегне на себе си. Но понѣкога идва величествена и прекрасна, увѣнчавайки съ ореола на светость челата на тия, които умиратъ въ името на единъ голѣмъ идеалъ. Тогава тя не е „краятъ", както е за всички останали бедни, човѣшки сжщества. Тя е само една свещена клада, която се подържа отъ хиляди, хиляди драговолно дадени жертви и чиято свѣтлина огрѣва пжтя на тия, които идватъ отпосле. Такава е смъртьта на войника, на апостолитѣ на всѣка виша идея. Такава е и твоята, геройо мой.

И азъ чувствувамъ съ всичкитѣ сили на моето сжщество, че нѣмамъ правото да плача. Борбата, въ която ти падна, е велика, защото се води въ името на доброто на моя народъ. Моето бедно сърдце не може да разбере, колко е велико да умрешъ съ готовность и радость. Да умрешъ като истински човѣкъ—борецъ, за да завоювашъ не своето, а щастието на другитѣ. То не може да разбере, защото е само сърдце на жена, която те е обичала повече отъ своя животъ... Но човѣкътъ и богътъ, които живѣятъ у менъ, разбиратъ, че е гордость и радость да бждешъ жена на падналъ въ битка воинъ.

Както ти казахъ, моето утешение и сила ще бжде мисъльта, че духътъ ти не се лута неспокойно въ нѣкоя чужда страна, а се е всмукалъ въ вѣчната душа на морето. И така азъ ще те имамъ винаги близо до себе си.

Когато нашиятъ синъ порастне, трѣбва да стане морякъ като тебъ. И азъ не ще се страхувамъ за него. Защото всрѣдъ стихията на морето твоятъ духъ ще го окриля и пази. Преди се ужасявахъ отъ мисъльта, че детето ни може да поеме пжтя на твоя пъленъ съ опасности животъ. Но сега азъ ти го давамъ, защото зная, че ще бдишъ винаги надъ него.

Отвънъ, презъ плътно затворенитѣ прозорци, долита далечниятъ ревъ на морето, и ми се струва, че чувамъ въ него твоя гласъ, който шепне: „Благодаря ти, Ева. . .".

Изъ живота и дейностьта на организацията

По случай новата година между Негово Величество Царя и Главното управително тѣло бѣха размѣнени следнитѣ телеграми.

Александъръ Маноловъ
Председатель на Б. н. м. сговоръ
Варна.

Вамъ и на членоветѣ на сговора искрено благодаря за изпратенитѣ ми любезни честитки и благопожелания по случай новата година, която честитя и вамъ.

Царьтъ.

Негово Величество Царя
София.

Членоветѣ на Българския народенъ морски сговоръ и азъ честитимъ на своя върховенъ покровитель новата 1942 г. Да носи щастие Вамъ, Ваше Величество, и на Височайшето Ви семейство, да закрепне за столѣтия морска България. № 443. 31.XII 1941 год.

Председатель: Александъръ Маноловъ.

По случай новата година бѣха размѣнени поздравления между Главното управително тѣло и Командира на Морскитѣ на Н. В. войски.

Съобщава се за сведение на всички клонове, че съгласно чл. 45 отъ устава на организацията редовнитѣ общи събрания на клоноветѣ следва да се свикатъ презъ първото тримесечие отъ годината. Като се има предъ видъ, обаче, забраната на всѣкакви конгреси и събрания, общитѣ събрания могатъ да бждатъ замѣнени отъ съвмѣстни заседания на управителното тѣло и провѣрителнитѣ съвети на клоноветѣ, съгласно министерското постановление № 3419 отъ 20 августъ 1941 год., обнародвано въ Държавенъ вестникъ брой 190 отъ 29 августъ с. г.

Съдържание:

1. **Година 1942** — Ал. Маноловъ, 2. **Новитѣ ни дунавски моторни кораби** — инж. Николай В. Поповъ, 3. **Периодични и непериодични колебания на нивото на Черно море** — инж. Ив. Ил. Христовъ, 4. **Правораздаването у насъ и българскитѣ моряци** — Михаилъ Михаиловъ, 5. **Торпедна атака отъ въздуха** — мич. Василъ Гуневъ, 6. **Море** (стих.) — Тамара Паспалеева, 7. **Новитѣ линейни кораби на С. А. Щ.** — В. П., 8. **Резултатитѣ отъ действията на германския воененъ флотъ презъ 1941 година** — лейт. В. Кировъ, 9. **Новитѣ оржжия и постройката на бойнитѣ кораби** — В. П., 10. **За българското корабоплаване по Дунава** — кап. Христо Русевъ, 11. **Копнежи по море** — Вѣра Бояджиева Фолъ, 12. **Последно писмо** — Надя х. Иовкова, 13. **Изъ живота и дейностьта на организацията.**

Редакционенъ комитетъ: лейтенантъ В. Паспалеевъ, д-ръ П. Д. Скорчевъ, мичм. I р. Тр. Ивановъ.

ИСКОВИЧЪ & ЛЕВИ А. Д.

Придворни доставчици

РУСЕ — СОФИЯ

фабрика за химически произведения и тенекиени издѣлия.

Телефони: Русе: 22-33 и 22-34 — София: 3-27-67.

Първа Българска Петролна Индустрия А. Д.—Русе петролна рафинерия

Производство на **бензинъ, петролъ, газьолъ, пжкура**

Вносъ на всички видове петролни деривати.

Генерално представителство на свѣтовно известнитѣ американски масла „Сънъ Ойлсъ".

Телеграми: Рафинерията. Телефонъ 2851.

МАШИННА ФАБРИКА

Е. МЮЛХАУПТЪ & С^ИЕ

А. Д. Основана въ 1907 год. РУСЕ

ПЪЛНИ МЕЛНИЧНИ ИНСТАЛАЦИИ

Шелмашини
Тарараспиратори
Универсалки
Постаменти за камъни
Двойни валцове
Планзихтери
Грисмашини
Филтри
Вентилатори
Деташьори
Елеватори и др.

ВОДНИ ТУРБИНИ

„Францисъ"
„Пелтонъ"
„Спирални"

ЗЕМЕДѢЛСКИ МАШИНИ

Вършачки
Редосѣялки
Леночукачки

Чугунени тржби за водопроводи

Всички фасонни парчета
Фитинги
Спирателни кранове
Пожарни хидранти

Всички видове машини и части

Обработени
Полуобработени
Моторни глави и др.

„ЮТА"

Акционерно дружество — Русе

Телегр. адресъ: „Юта" Телефонъ 25-55.

Печатница „Войниковъ" — Варна — Тел. 26-82

Българска Земедѣл. и Кооперативна Банка

НАРОДНО УЧРЕЖДЕНИЕ

за

обслужване съ кредитъ българското стопанство и кооперации

Основана въ 1864 г. . Капиталътъ е неограниченъ

ОБСЛУЖВА СЪ КРЕДИТЪ:

Земедѣлскитѣ стопанства, земедѣлскитѣ кредитни и кооперативни потрѣбителни сдружения, тѣхнитѣ съюзи и воднитѣ синдикати; занаятчиитѣ и занаятчийскитѣ кооперации; популярнитѣ банки и тѣхнитѣ съюзи.

ДОСТАВЯ: Земедѣлски орждия и машини, подобрени семена за посѣвъ на зърнени храни и фуражъ, меденъ сулфатъ (синъ камъкъ) за пръскане и предпазване лозята и овощнитѣ градини отъ болести и за защита на паразити, купува бакъръ, дървенъ материалъ и пр.

ПОСРѢДНИЧИ: За продажба и износъ за чужбина на земедѣлски произведения, събиране отъ кооперативнитѣ сдружения: тютюнъ, пашкули, розово, масло, прѣсни, сухи и консервирани плодове, зърнени храни и фуражъ, машини, сахтиянъ, килими и др.

ИЗВЪРШВА: Всички банкови операции, приема спестовни влогове, срочни и безсрочни при най-износни условия.

Седалище и управление въ София

142 клона и 52 агенции въ всички производителни, земедѣлски градове и села, 250 популярни банки въ цѣлата страна, които извършватъ влогове — акредитивна служба.

ДЪРЖАВНИ МИНИ **Каменовжглени мини**

ПЕРНИКЪ, БОБОВЪ-ДОЛЪ, МАРИЦА

Производство на каменни вжглища и брикети

Доставка на електрическа енергия

за всички видове индустрии въ и около гр. Перникъ и въ Старо-Загорската електрификационна область по специални износни цени.

Вноски и поржчки за вжглища и брикети се правятъ навсѣкжде въ страната чрезъ

1. Българската народна банка — преводна служба; 2. Българската земед. и кооп. банка — преводна служба; 3. Телеграфо-пощенскитѣ станции — чекова смѣтка № 50; 4. Популярнитѣ банки; 5. Банка Български кредитъ А. Д.; 6. Каситѣ на Държавнитѣ мини

съ специални формуляри, съ изчерпателното попълване на които става излишно да се пише отдѣлно уведомително писмо отъ страна на клиентитѣ.

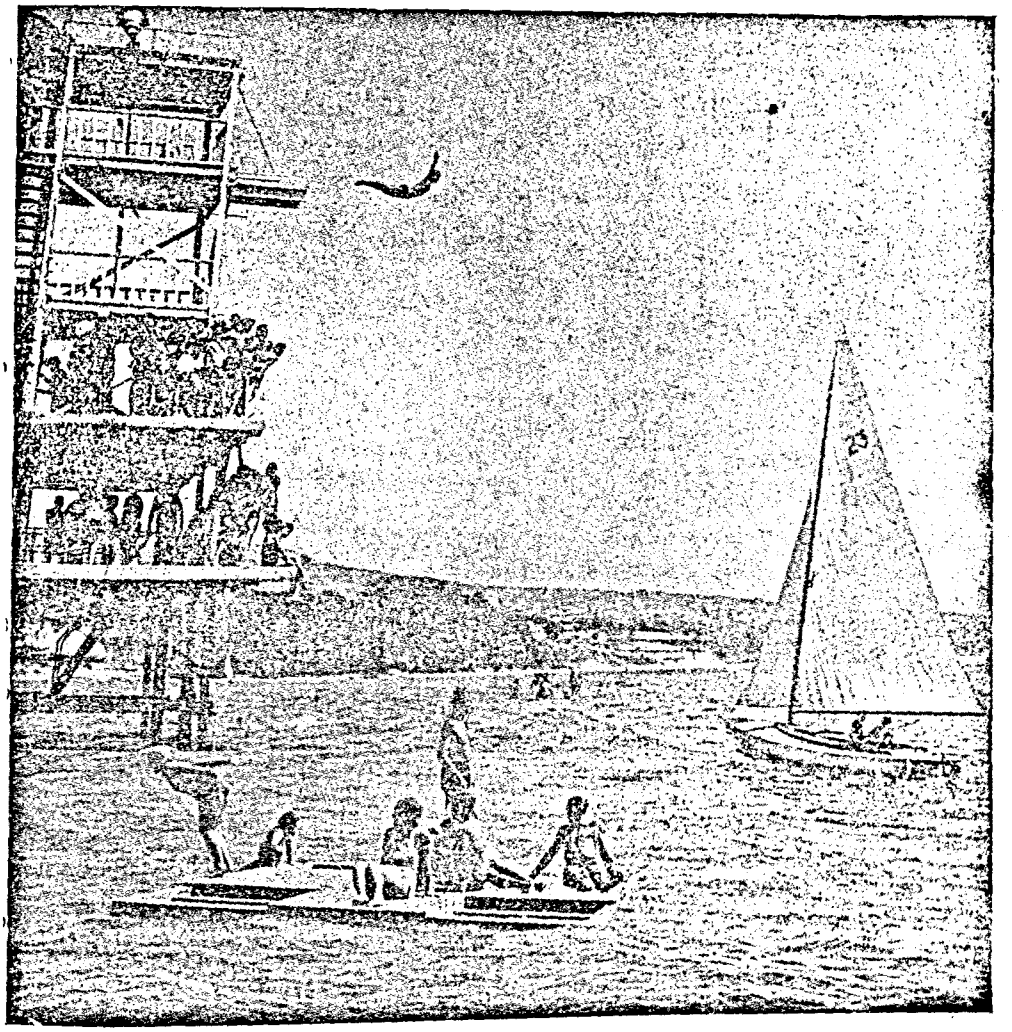
Главна дирекция на Държавнитѣ мини въ гр. Перникъ

Агенция на минитѣ въ София

ул. Раковски № 90 — Телефонъ 2-18-49

ПОСЕТЕТЕ ВАРНА ПОСЕТЕТЕ ВАРНА

ЦАРИЦАТА на ЧЕРНО МОРЕ



ЕДИНСТВЕНИЯ по своето МЪСТОНАХОЖДЕНИЕ И КЛИМАТЪ МОРСКИ КУРОРТЪ ВЪ ЮГО-ИЗТОЧНА Европа.

Великолепенъ плажъ. Най-модерно уредени морски студени и топли бани.

Всѣкакъвъ видъ морски спортъ. Ручъ-банъ (водна пързалка). Максимална лѣковитость.

Категоризирани и нормирани хотели, пансиони, вили, квартири и ресторанти.

50% намаление за пѫтуване по Б. Д. Ж. презъ сезона.

Чудни околности за екскурзии и излети, красива природа.

Всѣкидневни концерти обѣдъ и вечерь въ морското казино. ДАНСИНГЪ-БАРЪ.

Устройване морски тържества и забави.

Изборъ на „Царица на плажа". Музикални турнеотва.

КУРОРТЪ „СВ. КОНСТАНТИНЪ"

Прелестно кѫтче край морския брѣгъ за истинска почивка и отмора.

Плажъ — морски топли и студени бани. Първокласенъ ресторантъ. Джазъ. Дансингъ.

Хотела ремонтиранъ. Стаи снабдени съ течаща изобилна вода. Ангажиране стаитѣ предварително.

Редовна автобусна връзка съ града.

Българско Търговско Пароходно Дружество

— Варна. —

БЪЛГАРИ,

Подкрепяйте родното корабоплаване! Въ мирно време търговскиятъ флотъ носи благополучие на страната, въ военно време силниятъ флотъ е гаранция за по-сигурното опазване границитѣ на отечеството ни.

Утре, когато моретата ще бждатъ свободни и българскитѣ кораби забродятъ къмъ близки и далечни пристанища, всѣки тонъ българска стока трѣбва да бжде товарена на български параходъ.

За което и да е пристанище, ако има да товарите, най-напредъ потърсете български параходъ.

БЪЛГАРСКОТО ТЪРГОВСКО ПАРАХОДНО Д-ВО ПОДДЪРЖА:

1. Пжтническа — стокова линия по българското крайбрѣжие.
2. Пжтническа — стокова линия до пристанишата на Палестина и Египетъ
3. Пжтническа—стокова линия до Анверсъ и всѣко западно-европейско пристанище на Континента и Англия—при достатъчно товаръ.
4. Лѣтни туристически пжтувания до Цариградъ и обратно.
5. По споразумение, може да се отправи параходъ до всѣко пристанище на Черно и Срѣдиземно морета.

Пжтувайте и повѣрявайте стокитѣ си на параходитѣ на Българското Търговско Пароходно Дружество, дало достатъчно доказателства на добъръ пазитель на интереситѣ Ви.

Печатница „Войниковъ" — Варна