МОРСКО ДЕЛО



II ГОДИНА

1947 год. 3–4

Държавно автономно предприятие при Главната дирекция на Б. Д. Ж. и Пристанищата — Дирекция водни съобщения

АДРЕС: УЛ. ТЪРГОВСКА № 6 — РУСЕ

ТЕЛЕФОНИ:

23-87 — директор
21-23 — търговска служба
25-84 — навигационна и техническа служба
26-92 — счетоводство и каса

АГЕНЦИЯ В СОФИЯ — „СТАЛИН“ № 3
Телефон: 2-63-35
Телеграфен адрес — БЕРЕПЕ

БЪЛГАРСКО РЕЧНО ПЛАВАНЕ — РУСЕ

Българско речно плаване (Б. Р. П.) притежава:

Първокласни пътнически кораби „Георги Димитров“ и „Александър Стамболийски“, които са най-бързите и луксозни пътнически кораби на река Дунав. Снабдени са с отлични ресторанти, барове и нарочна палуба за слънчеви бани. Превозват по 1000 пътници и 70 тона колети и стока. Обслужват пътническия трафик по цялото ни дунавско крайбрежие от Видин до Силистра.

Двата кораба осигуряват всички условия за отмора, удоволствие и постоянна радиовръзка с брега и вътрешността на страната.

Пътническата служба на горните два кораба се подпомага от три второкласни парни кораби: „Димитър Благоев“, „Цанко Церковски“, „Христо Смирненски“.

Корабите поддържат връзка с пътническите влакове в Русе, Свищов, Сомовит, Оряхово, Лом и Видин.

Освен това Б. Р. П. притежава три съвършенно нови и най-бързи по река Дунав моторни товарни кораби-влекачи: „Лом“, „Видин“, „Свищов“, които сами носят по 600 тона товар и могат да влачат срещу течението по 8 шлепа натоварени с по 1000 тона товар. Обслужват нашия внос и износ по река Дунав от Регенсбург до Сулина.

Снабдени са с хладилни инсталации, поради което са единствените на Дунава, с които могат да се превозват плодове и замразено месо.

Превозите с тия кораби се извършват напълно сигурно, без аварии, тъй като обслужването им е поверено на отлично подготвени, опитни и внимателни корабни обслуги.

ПЪТНИЦИ, ТЪРГОВЦИ И ТРАНСПОРТЬОРИ, ПРЕДПОЧИТАЙТЕ КОРАБИТЕ НА БЪЛГАРСКО РЕЧНО ПЛАВАНЕ

МОРСКО ДЕЛО

ОРГАН НА НАРОДНИЯ МОРСКИ СЪЮЗ

ГОДИНА II | УРЕЖДА | БРОЙ

СОФИЯ, 1947 г. | РЕДАКЦИОНЕН КОМИТЕТ | 3 и 4

Кап. I ранг КИРИЛ ХАЛАЧЕВ
Подпредседател на НМС

НАРОДНИЯ МОРСКИ СЪЮЗ И ОБЕДИНЕНИЕТО НА ФИЗКУЛТУРНИТЕ СИЛИ В СТРАНАТА

Никога в своята история българският народ не е преживявал такава бурна епоха на неугасим творчески ентусиазъм, на строителство и възход.

Победата на народната демокрация в лицето на Отечественият фронт не само направи възможно бързото и най-леко преодоляване на разрухата и опустошенията, следващи всяка война, но извика на живот свободното и мощно проявление на всички живи сили на нашия народ, който днес живее в един напрегнат, непрекъснат творчески дух.

Начело на този национален възход застана нашата прекрасна младеж, която опряна на целия свой народ, опряна на своето народно правителство и мощните свои младежки организации твори светлото бъдеще на нашето отечество, твори своето собствено бъдеще.

Младежта се бори, твори, учи и с песни върви напред. Ражда се един нов по-висок обществен морал на единение, на готовност за жертви, труд и отбрана, на постиженията и свободите на родината ни Младежта чувствува, че родината е нейна и че тя е длъжна да се грижи за нея, като за своя любяща майка и да я пази като зеницата на очите си.

За това е и този устрем на младежта в строителните бригади, в съревнованието, в училището, в работилниците, на полето и всякъде, където се твори настоящето и бъдещето на страната ни.

От тука и това невиждано и немислимо при фашисткия режим развихряне на спортния и физкултурен възход у нас. Младежта иска да живее пълен, свободен живот, да диша с пълни гърди, да плува по морето на живота, с крилата на своята младост и сила. Тя иска да бъде здрава, силна, жизнеспособна — готова за труд и отбрана — готова за живота, който се дава на силния.

И ето, в нашата страна се роди едно мощно младежко спортно-физкултурно движение, което обхвана всички слоеве на народната ни младеж, гонещо вече $^1/_2$ милион членове.

Отечественофронтовската общественост, народната ни държава, в лицето на Димитровското ни правителство и неговите народни младежи организации, правят всичко възможно да помогнат на нуждите на тази младеж, която е светлото утре на нашето отечество.

Ние всички знаем, че без здраво тяло няма здрав дух. Но, когато е въпрос тази максима да се приложи към цялата огромна маса на нашата младеж, тука са неоходими огромни средства, за да се създатат необходимите условия за едно правилно и здравно физическо възпитание и укрепване на младежта.

Тази огромна задача не е по силите на нито една отделна спортна, физкултурна или младежка народна организация.

Това не може при днешните условия да се извърши, даже и от самата държава напълно. И затова ние виждаме, че самата спортна младеж, загрижена за своето физкултурно възпитание, търси и намира начините и средствата да отговори на тези нужди, като е избрала най-верния път в това отношение — обединението на всички национални физкултурни сили.

Обединението, единството на народа ни в неговия боеви демократичен съюз, Отечествения фронт го спаси от национална катастрофа и му позволява при днешните трудни вътрешни и международни, условия не само да върви напред и запазва своята национална и държавна независимост, но и да разрешава такива строителни и стопански задачи в такива къси срокове, като двегодишния стопански план. Обединението, единството на нашата народна младеж изразено в Съюза на демократическата младеж у нас, изразено в обединението на всички спортни и физкултурни сили, ще ѝ позволи, с подкрепата на държава и общественост, в най-късо време да създаде всички материални и морални условия, за правилното ѝ културно, морално, политическо и физическо възпитание, тъй необходимо за бъдещето на нашия народ и родина.

Народният морски съюз, който между другите свои задачи застъпва и една от най-здравите, полезни и приятни спортни дисциплини — водния и морски спорт и като обединява и ръководи този спорт сред хиляди наши народни младежи, не може освен да приветствува и съдействува на това желание на спортната младеж, за обединение и единство.

Главната задача в спортно отношение на Народния морски съюз е широкото, масово култивиране на морския спорт и приобщаване на нашата младеж към морето и водния спорт.

Обединението на нашите спортни младежи с другите спортни организации, като тези на въздушния, конния, моторния и други спортни отдели, ще я приобщи още повече към народната младеж у нас, а това ще направи и самия морски спорт по популярен, по-масов, с което ние, като морска организация, можем само да се гордеем.

Това обединение ще даде възможност на нашата младеж, да се снабди по-лесно и по-бързе с всичкия и необходим спортен морски инвентар.

То ще позволи да се постави въпроса за закритите водни плувни басейни по всички наши градове, за изкуствените езера, за създаване и поддържане на спортни водни площадки и плажове, не само по бреговете на морето и Дунава, но и във вътрешността на страната по нашите вътрешни реки. То ще спомогне да се развие в нас още по-широко и масово не само плувния, но и гребния спорт, а особено скъпия и почти непрактикувания у нас ветроходен яхтен спорт, който развива истински моряшки качества в управжняващия го.

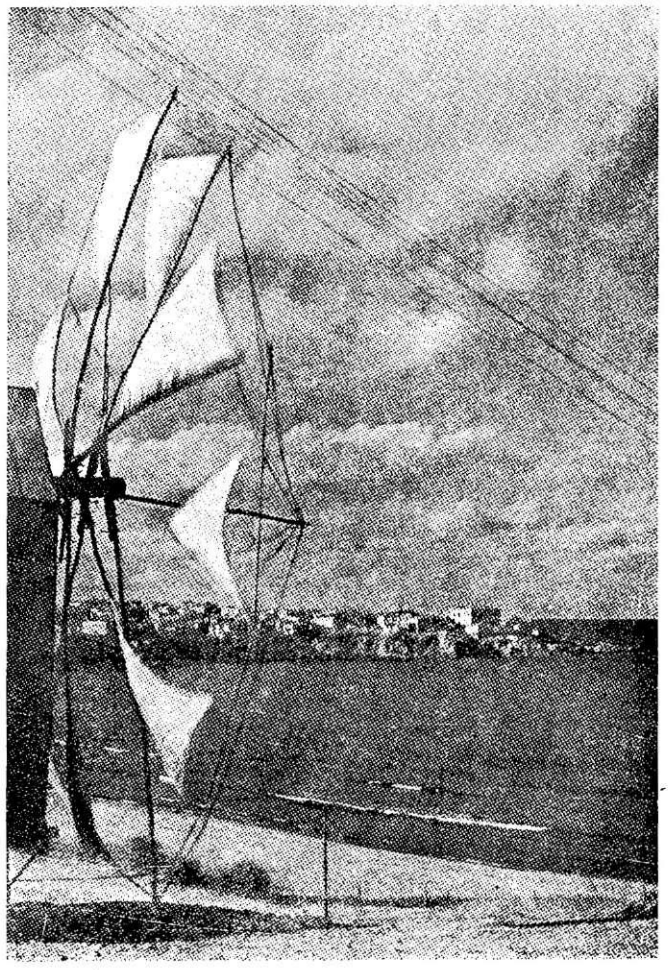
Въпросът за това обединение се постави вече с всичката си тежест и сериозност и той не търпи отлагане, близкият конгрес на съюза ще трябва да го реши и то, няма съмнение, положително.

Това го изискват задачите на съюза, изискват го и общонационалните наши интереси, изисква го самата младеж, а това що младежта пожелае, става дело.

Във връзка с предстоящото обединение, за което е реч, обаче, ще се поставят редица други въпроси за самия съюз. Ще може ли и трябва ли той да остане да съществува като отделна Културно-просветна и стопанска организация, ще може ли и трябва ли все пак като такава да разполага с известни спортни съоръжения, които да позволяват на членовете на съюза упражняването на един вид вътрешен спорт, за удоволствие и от мора и какви реорганизации ще се наложат във връзка с това.

Пред съюза и неговия конгрес, се поставят редица важни и съдбоносни въпроси, които трябва да бъдат решени още това лято.

Ето защо необходимо е всички клонови ръководства, да сложат на широко разглеждане пред членската маса, тези така поставени от живота въпроси, та когато се събере конгреса, делегатите да дойдат с оформени мнения и се вземат най-правилните решения.



Вятърна мелница край Созопол

Тремол Иванов

ДВЕГОДИШНИЯТ ПЛАН И ВОДНИЯ ТРАНСПОРТ

Основна задача на Държавния народостопански план за 1947—1948 г. по водния транспорт е възстановяване на унищожения в услуга на тевтонските хищници български флот и развитие на морския ни и речен транспорт. Разрешаването на така поставената задача е безспорно от огромно значение за народното ни стопанство, чието развитие безусловно зависи от транспорта изобщо и специално от възможностите на водния транспорт. За нашия внос — износ, за развитието на търговските ни връзки с чужбина, за набирането на външни платежни средства, за повдигане благоденствието на крайморските ни и дунавски области и селища, на водния транспорт в рамките на плана, е определено да изиграе огромна и важна рол.

Общо, за ново строителство: доставка на кораби и постройка на такива в нашите корабостроителници, постройка на нови пристанища и разширение на съществуващите такива, по плана се предвижда да бъдат изразходвани само през 1947 год. кръгло два милиарда лева.

Българските моряци и морелюбци знаят, че никога досега, при никой друг режим в миналото не са отпускани средства в такъв огромен размер и в една година за водния транспорт (ако и да взеа мем под внимание девалвацията). Нашата народне власт е първата, която отдаде нужното внимания на водния транспорт, който чрез народостопанския план, получи за пръв път в историята на Българие една правилна и напълно отговаряща на нашитт нужди оценка като стопански фактор и мощен лост за развитие производителните сили на страната.

Планът по водния транспорт е съставен от три главни части:

1. Експлоатация и развитие на морското и речно корабоплаване;
2. Корабостроене;
3. Пристанищни строежи.

Основната от тези три части остава корабоплаването, за чиито нужди се създават и развиват останалите две.

Напрежението и проведените в плана тенденции ще проследим най-добре, ако отбележим в общи линии ръста на запланираното строителство и транспортна деятелност.

1. По корабоплаването.

В сравнение с 1946 год., количеството на превозните стоки през 1947 год. се увеличава с 90%

на морето и 18% на Дунава, а през 1948 год. (в сравнение с 1947 г.) — с 280% на морето и 45% на Дунава. Пътническият трафик през 1947 г. се увеличава с 95% на морето и 66% на Дунава, а през 1948 год. — с 157% на морето и 71% на Дунава.

Горните увеличения се постигат не само по пътя на засилване деятелността и по-рационалното използуване наличния корабен парк, но и чрез увеличение на същия — чрез доставка и постройка на нови плавателни съдове, както и възстановяване на повредени или потопени през време на войната такива.

Поставя се началото на международно морско корабоплаване от едър корабен тонаж, чиято доставка е в ход.

От всички новопостъпили през 1947—1948 год. кораби, 25% ще бъдат доставени от чужбина и 75% ще бъдат построени в страната.

2. По корабостроенето.

Основното напрежение тук пада върху държавната корабостроителница във Варна. Предвидено е да продължи разширението и дообзавеждането на корабостроителницата, за да може в същата през 1947 г. да се заложат кораби с товароподемност до 3000 тона

През 1946 год. корабостроителната дейност е предимно ремонтна. Планът предвижда да се премине предимно към строене на нови кораби, 40% от които трябва да бъдат завършени и да влязат в експлоатация до 1948 г., а останалите 60% да се завършат по-късно.

Ръстът на корабостроенето не може да бъде изразен с проценти, поради поменатата трансформация в производството. Може да се отбележи само, че напрежението в корабостроителния план е небивало високо.

3. По пристанищните строежи.

И тук е планирано значително напрежение. През 1947 г, в сравнение с 1946 г. строителството е увеличено с около 80%, а през 1948 г. — значително повече.

Изпълнението на запланираните пристанищни строежи ще позволи да се увеличи чувствително капацитета на по-важните наши пристанища, напр. на Русе — с 10%, на Варна — с 20%. Същевременно, ще бъдат създадени повече удобства за товарене и разтоварване в по-малките черноморски и дунавски пристанища, чрез което ще бъде подпомогнато и подсигурено изпълнението на запланираното увеличение на сточния и пътнически трафик.

В пристанищното строителство са включени и постройките на работнически домове, читални, бани и др. битови строежи.

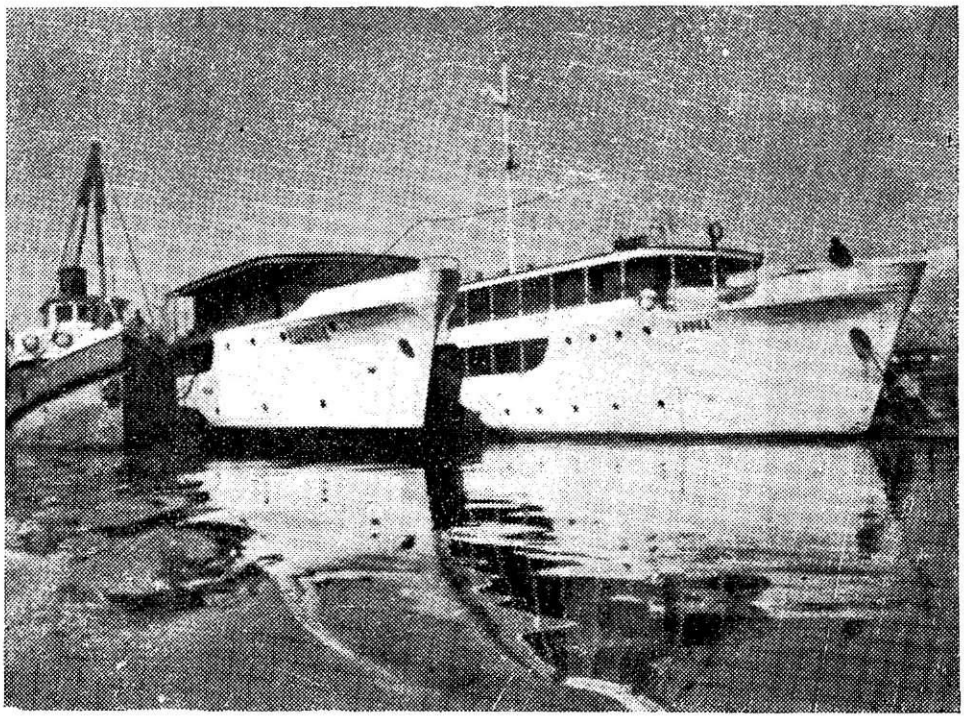
Това са общите линии и тенденции на плана по водния транспорт. Цифрите сочат размера на напрежението в отделните области. Техният ръст, в повечето случаи е огромен. Трябва да се има пред вид, обаче, че по същество, в плана няма фантастични цифри и че всички задачи са реални и разчетени строго, с оглед на разполагаемите средства и производствени сили.

Изпълнението на плана е в зависимост от редица условия и фактори — обективни и субективни. Предстои да се преодолеят редица затруднения, голяма част от които са предмет на нашата външна търговия (внос на кораби, машини и материали). Не малко слабости и недъзи на нашите предприятия също така ще трябва да бъдат преодолявани.

Основният фактор за изпълнение плана по водния транспорт, обаче, остава субективният — ролята на кадрите. От кадрите, както ни учи другаря Георги Димитров, от субективният фактор най-вече зависи изпълнението на двегодишния план.

За успеха на морското дело, за изграждането на мощен национален морски и дунавски търговски флот, — най-скъпата и ревниво леляна мачта и надежда на нашите моряци и морелюбци, да вложим всичките си сили и окриляни от спасителния Отечествен фронт и неговата народна власт, да вървим напред към преизпълнение на плана!

Към морето и Дунава за напредък!



„Калиакра“ и „Емона“ — двата новопостроени кораби в корабостроителницата във Варна

Капитан НАЙДЕН НАЙДЕНОВ
Началник Отдел Корабоплаване

СВЕТОВНОТО КОРАБОПЛАВАНЕ СЛЕД ВОЙНАТА

Един от най-важните фактори, който даде решаващ принос за крайната победа във воденето на току-що завършилата световна война беше корабоплаването. В Средиземно море, в Атлантическия океан и особено в тихоокеанските води, първо се води битката за завладяване на морския път и едвам след това започнаха сухоземните операции в голям масщаб.

В тази петгодишна борба търговските флоти бяха снабдителите на презморските и презокеанските армии. И макар въоръжени и пътуващи в конвои те биваха непрекъснато нападани от противната страна, защото всеки се стремеше да прекъсне подвоза на неприятелските армии. — Военни кораби, подводници, хвърчила и безбройните мини непрекъснато пращаха кораб след кораб на дъното на морето. В резултат на всичко това бяха потопени над 20 милиона тона търговски кораби. За компенсирането на тези голями загуби и за задоволяване нуждите на военните транспорти започна се серийното, „фабрично" произвеждане на товарни кораби. Този начин на бърз опростен строеж, при който корабът пристигаше на части в пристанището на сглобяването, достига своето най-голямо развитие в Съединените щати, където се произвеждаха едновременно десетки еднотипни изцяло запоени кораби. — Така се създадоха типовете „Либерти", „Виктори", Cl-M-AVI и пр., наброяващи няколко хиляди единици. Този военностроен тонаж тежи статистически, (както се вижда от приложената таблица), без да оказва онова влияние, което на пръв поглед би следвало. Това се дължи на недостатъчната рентабилност на тези полувоенни кораби, на техния начин на строеж за временно използуване и на голямата консумация в гориво и материали. Голяма част от тези кораби с завършване на войната бидоха вързани в американските пристанища и се предлагат за разпродажба. Друга част е заета и ще бъде още доста време ангажирана в снабдяването на задокеанските окупационни армии. Някои частни корабоплаватели, в страни бързащи да възстановят корабоплаването си, ги използуват доста удачно при днешните конюнктурни навла, но след няколко години тяхната годност на международния пазар ще бъде проблематична. За това американците предпочитат да ги продават, а за себе си да построят съвременни и подходящи типове.

Това е обяснението на острата нужда от търговски кораби, въпреки че сегашния тонаж е с 19 милиона тона повече от този през 1939 година. Навлата продължават да се покачват, поради липса на тонаж. И това покачване ще се почувствува още по-осезателно със сключването на мирните договори. Цените на корабите също непрекъснато растят и от миналата година досега са се повишили с около 25%. Тази тенденция ще продължи още доста време, защото тепърва предстоят масовите превози към изгладнелите за стоки и за суровини страни. Следвоенните социални, териториални и други промени, както и големите разрушения ще бъдат последвани от стокообмен в огромни размери. Освен това, при възстановяването на световното стопанство, борбата за завладяването външните пазари ще бъде много ожесточена. А главното оръжие в този стокообмен и в тази борба ще бъде търговското корабоплаване. За това никоя държава не пести средствата за бързото възстановяване на собствения си флот.

Като пример в това отношение ще дам Норвегия, която през 1946 година на един път поръча в Англия строежа на няколко десетки кораби с общ тонаж 200.000 тона товароспособност. Дания също е поръчала в чужбина над 50.000 тона кораби (като не се смятат корабите строящи се в собствените корабостроителници). Същото положение виждаме във всички други страни на света, воювали или не. Така и нашата южна съседка Гърция е закупила наскоро 100 парахода от С.А.Щ., представляващи около един милион тона товароспособност. Само у нас възстановяването на унищожения ни от недогледните управници на миналото търговски флот върви все още с големи материални и морални затруднения. Мнозина отговорници мислят, че създаването на собствен търговски флот е лукс. Други пък са на мнение, че това е второстепенна стопанска нужда, чийто ред ще дойде след няколко години, когато всички други мероприятия вътре в страната бъдат осъществени. — Купуването на трите кораба за Б.М.Ф. стана при невероятни спънки. И мнозина считат, че вече сме влезли в редовете на големите морски държави!?

Това е една много жалка и стопански вредна действителност, останала ни от зловредната пропаганда на заинтересовани спекуланти и чужди агенти, които в миналото тръбяха по всички посоки, че ние не се нуждаем от собствен търговски флот, не ни трябва собствена индустрия и т. н., а трябва да робуваме на чуждия капитал и да струпваме нашето жито и царевица в пристанищата и да чакаме покорно блоговолението на чуждите параходни компании. Днес се гради нов свят. Всички схващания, които са целели продаване общонародните интереси за лични облаги нямат вече място. Защото схващането предхожда действието. А за спорове и чакане време няма. Корабите не се купуват за украса на пристанищата, а за да носят доходи на народното стопанство. Стопанският възход на младата народна република ще се изгради само с даването еднакво тежест на земеделието, индустрията и корабоплаването.

Каква промяна е претърпял търговския флот на всички държави от 1. септември 1939 г. до 30 юни 1946 година се вижда от долната таблица. Тя е много интересна и поучителна и аз моля почитаемият читател да се спре по-дълго време на нея. В лявата ѝ половина личи нехайството на нашите предшественици до 1939 година. — Докато Унгария, която няма морски бряг притежава 40.000 тона, то ние имаме едвам 29.700 тона, т. е. малко повече от Куба, Уругвай или Тайланд.

ДВИЖЕНИЕ НА СВЕТОВНИЯ ТОНАЖ И ЗА ВСЯКА ДЪРЖАВА ПООТДЕЛНО МЕЖДУ 1. IX. 1939 и 30. VI. 1946 г.

ДЪРЖАВА	На 1. септември 1939 г.		На 30. юни 1946 г.	
	брой	тона	брой	тона
Съединените щати	1,379	11.681.700	4.861	50.389.300
Англия и колониите	3.319	24.053.700	3.169	24.009.600
Норвегия	1.072	6.931.200	607	4.477.000
Съветския съюз	354	1.597.900	488	2.626.700
Швеция	484	2.033.100	443	2.204.000
Холандия	537	3.426.600	291	2.035.800
Франция	555	2.998.800	262	1.612.800
Япония	1.180	7.145.400	327	1.432.100
Панама	130	1.105.600	164	1.329.000
Испания	217	1.051.700	267	1.253.100
Германия	854	5.177.100	242	1.160.100
Гърция	436	2.791.000	146	1.006.200
Дания	379	1.575.800	208	952.600
Италия	667	3.910.800	123	691.700
Бразилия	122	541.600	136	669.700
Аржентина	45	267.700	64	430.000
Финландия	232	826.000	125	372.000
Португалия	54	263.200	66	364.000
Китай	100	276.000	73	344.300
Белгия	72	494.000	46	341.600
Чили	50	180.900	46	196.800
Турция	67	223.800	58	192.000
Югославия	98	604.000	26	176.500
Хондурас	27	90.500	34	167.900
Полша	31	101.200	28	128.200
Мексико	10	31.600	17	118.800
Венецуела	27	93.200	28	97.500
Латвия	73	325.600	18	73.400
Филипините	33	105.200	17	65.000
Ирландия	—	—	13	52.300
Швейцария	—	—	7	59.900
Перу	7	31.100	10	46.200
Естония	94	274.400	13	30.900
Египет	23	128.000	7	29.100
Урагвай	5	14.300	3	18.900
Ромъния	25	129.900	6	18.400
Куба	12	21.700	8	14.400
Палестина	2	7.000	5	14.300
Колумбия	—	—	2	11.100
Исландия	—	—	5	7.900
Никарагуа	2	4.200	1	1.600
Коста Рика	—	—	1	1.500
Унгария	6	30.900	1	1.500
Еквадор	—	—	1	1.300
Тайланд	4	2.000	1	1.000
Гренландия	—	—	1	900
България	8	29.700	—	—
Всичко	12.790	80.584.200	12.445	99.219.900

В дясната страна се вижда престъплението на тези, които окачиха колата ни зад немските завоеватели. — Нашият морски търговски флот е изцяло унищожен. Вижда се и още нещичко, което трябва да ни накара да се поизчервим. — То е чертичката която стои само срещу България. Тя показва, че ние единствени от всички държави не сме направили нищо за възстановяването на загубеното. Швейцария има вече 51.000 тона морски кораби, а ние — нищо!.

Голямото увеличение на тонажа на С.А.Щ се дължи на военновременно построените транспортни кораби, което явно личи от съотношението между броя и тонажа на корабите преди и след войната.

Много интересни и поучителни са цифрите за Съветския съюз. Там, за една година не само, че са възстановени понесените през войната загуби, но е постигнато едно огромно нарастване на търговския флот с един милион тона. А то прави 75% увеличение спрямо 1939 година. Това показва какво голямо внимание се обръща там на водния транспорт, като важен и неотменим фактор в стопанския живот и благоденствие на страната.

Ето, от къде трябва да се поучим и ние!

ГОЛЯМА ЕКСКУРЗИЯ ПО ДУНАВА

урежда Софийския клон на Народния морски съюз

с маршрут: София—Видин—Лом—Сомовит—Свищов—Русе—Силистра—Русе—София

от 14 до 20 т. м.

Сведения и записвания: канцеларията ул. „6-и Септември“ 7-а, тел. 2-36-64

К. Х.

КОЙ ПРЕЧИ НА БЪЛГАРИЯ ДА СЛЕЗЕ НА БЯЛО МОРЕ

Камарата на Народната култура в София уреди сказка на тема България и Бяло море, в която сказчика г-н Агънски, с една обширна добре аргументирана и пълна с фактически материал и необорими данни сказка, доказа не, защото това вече няма нужда да се доказва, че Бяло море принадлежи исторически, икономически, етнографически и географически на българския народ и България, но кой фактически пречи и е пречил на това, също да се възстанови нарушеното равновесие на Балканския полуостров с откъсването на Бяло море от България, кой с всички сили е пречил и пречи на българите да си потопят, така да се каже, краката в откритото свободно море.

Интересното е, обаче, че след тази така обстойна с аргументи сказка, един от слушателите запитва г. Агънски — „Защо С. съюз не ни дава Бяло море"?

Защо С. съюз в 1944 год., когато Червената армия навлезе победоносно в Балканския полуостров, гонейки немците, не слезе на Бяло море и не осигури нашия излаз там, а напротив допусна щото нашите войски да евакуират Тракия и Беломорския бряг, та по такъв начин отново бъде затворен за нас излаза към свободното море?

Този целия въпрос е толкова несъстоятелен, неправилно поставен и бихме казали неуместен, глупав, че не би заслужавало да се говори въобще за него, камо ли да му се отговаря, ако в случая се касаеше само до едно неосведомение, до наивност.

Но работата е малко по-друга и затова ние обременяваме страниците на „Морско дело" с няколкото думи, които трябва все пак да се кажат по въпроса.

Има хора у нас, които, за да продадат България и нейните интереси на своите външни господари, са готови на всички възможни престъпления и лъжи.

Така те твърдят, че ние нямаме и не сме добили бреговете на Бяло море само затова, защото сме свързали съдбата си със С. съюз и защото на власт е Отечественя фронт, който не се ползува с благоволението на вседържателя на света — Труман.

Или пък, защото русите не ни го дават и са заповядали да се изтеглим от Беломорието, което Отеч. фронт е изпълнил.

И едното и другото, обаче, за всеки човек в нашата страна, който може да претендира въобще за това име е нагла лъжа и долна клевета.

Знае се от всички у нас и никой българин не може да забрави Санстефанска България, която включваше и бреговете на Бяло море. Знае се кой я създаде и с чия кръв бе създадена тя, и кой я разруши.

Знае се, че тогава в България нямаше нито Отечествен фронт, нито комунисти, но и тогава както и сега в света имаше една силна империалистическа държава, която, ако и да се наричаше демократическа, върна милионите освободени от турско робство българи, отново в същото робство, само и само да запази бреговете на Бяло море под своето изключително влияние. Резултатите на това престъпление против свободата и независимостта на един народ бяха такива, каквито са известни на цял свят — тежки войни и катастрофи за нашия народ и целия Балкан.

Милиони жертви и поголовно унищожение и изселване на цялото тракийско българско население и ограбване на неговите имоти и бащиния. Беше ли тази империалистическа сила Русия, беше ли този хладнокръвен поробител пилат, който предаде не един Христос, а цял един народ в ръцете на султанските палачи — Русия? Нека тези, които се правят на глупци и наивници или на много големи умници, вземат учебника по отечествена история от децата си и си отговорят на този въпрос.

Кой след това в 1918 год. ни лиши отново от завоюваната с толкова кръв Тракия и ни изгони от бреговете на Бяло море, като измени и на собственото си обещание, потвърдено в договорите да ни се даде излаз на Бяломорието. Русия ли?

Нека тези, които търсят своите приятели всякъде другаде, освен там, където са истинските приятели на нашия народ, си отговарят и на този въпрос, като се знае, че тогава договорите и мира се подписаха въобще без С. съюз.

А що се отнася до това, кой ни е принудил да напуснем Беломорието и кой с всички сили се противопоставя в Париж и Ню Йорк на нашето справедливо искане за излаз на Бяло море, нека се види кой сега, в настоящия момент, поддържа с цената на свободата, живота и имота на гръцкия народ монархофашисткото гръцко правителство, което гонено от ултрашовинистични грабителски интереси, посяга към нови късове наша земя, след като несправедливо и незаконно е заграбило стари наши земи.

Кой днес се старае, прикривайки истината в Гърция с всевъзможни извъртвания, да създава разни комисии и пр., за да се опитва да се меси в нашите работи, да създава поводи за изкуствени конфликти?

Спор за Бяло море сега вече няма. То е българско и рано или късно ще принадлежи на България, в това не може да има никакво съмнение — гаранция за това е все по-тясната дружба между балканските народи и заздравяване на народната демокрация на Балканите.

Но всички ние, българите, трябва да сме съвършено на чисто и ясно по въпроса, кой пречи на осъществяването нашите справедливи искания, които ще доведат не до нови конфликти, а до едно истинско и трайно изграждане мира и дружбата между всички балкански народи — ето тук всеки от нас трябва добре да се замисли и да си направи заключението.

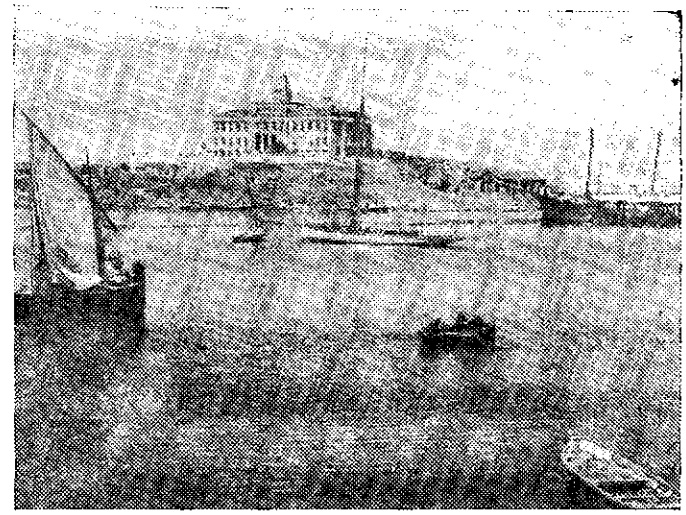
Въпросът за Беломорието е жизнен въпрос за развитието на нашето племе и от него зависи до голяма степен нашето бъдеще развитие, материалната ни и духовна култура. Ние никога не ще се откажем от него. Но, разбира се, разрешението на този жизнен за нас въпрос не ще бъде достигнат и решен по пътя на авантюристическите завоевателни войни, или по пътя на жертвуването нашата национална независимост и държавен суверенитет и превръщането ни в послушно оръдие и колониален роб на империалистите, които са най-злите врагове на народите, а само по пътя на освобождението на народите от тези империалистически домогвания във взаимното им разбирателство, уважение и сътрудничество.

Утвърждаването на нашата държавна независимост и суверенитет, утвърждаването на нашата икономическа и политическа независимост, дружбата със свободните демократически народи и преди всичко с братските славянски народи, ето истинския път към Белото море за нашия народ.

Който е против това и спъва този наш път, е враг на българския народ, той го хвърля в ръцете на неговите исторически недоброжелатели и го отдалечава завинаги от слънчевите брегове на Беломорието, които ние, въпреки всичко, ще достигнем, защото никой не е в състояние да спре развитието на един толкова жизнеспособен, творчески и жилав народ, като нашия, беден, но честен, горд и свободен народ.

Васил Маринов

РЕЧНИ И МОРСКИ НАУЧНИ ПЕРСПЕКТИВИ



Един красив кът от нашето черноморско крайбрежие — Созополското пристанище и триетажната сграда на бившето Морско рибарско училище на остров „Св. Кирил"

България е страна, която е една от рядко облагодетелствуваните от природата, както по отношение земноповърхните й форми, минерални богатства, които се крият в нейните недра още не добре използувани, минерални или термални извори, растителна покривка и животен свят, климатично разнообразие, будно и предприемчиво население, така също и по отношение естествените си географски граници: на север тихия и широк *Дунав*, а на изток *Черно море*, (а в миналото и на юг *Бяло море*.).

Обстоятелството, че днес България притежава два водни фактора, като Дунава в неговото долно течение и Черно море, идва да ни подскаже, че България е една така да се каже *речна и морска* държава.

Реката Дунав е една от големите реки на Европа (втора по дължина след реката Волга) и единствената почти, която тече с посока *запад-изток*, преминавайки през важни индустриални държави на запад и земеделско-скотовъдски на изток, явявайки се по този начин като естествен воден път за стопанските връзки между Западна и Източна Европа. Но докато на запад водите на Дунава намаляват и са пречка за корабоплаването, на изток Дунава става все по-широк и по-дълбок и удобен за корабоплаване на по-големи речни параходи. А най-важното, че реката се влиаа в Черно море, което разкрива естествени широки хоризонти за корабоплаване и стопански връзки с държавите от Близкия изток и великият Съветски съюз. Ето как чрез водната маса на реката Дунав и Черно море нараства територията на България и достига в съприкосновение с малки и големи държави. Само създаването на български речен и морски търговски флот ще може най-рационално да използува речната и морска територия на България за подпомагане увеличението на благосъстоянието на българския народ.

Използуването на речното и морско богатство, с което тъй щедро е надарена България налага научното изследване на това богатство. В това отношение е направено много малко, да не кажем нищо. В тази насока се откриват широки перспективи. Изучаванията трябва обаче да бъдат поставени на по-широки начала и в по-широки рамки. За целта обаче са необходими усилията на повече научни специалисти, които всеки в своята област да заработи по-задълбочено и в продължение на ред години България да се сдобие с научни монографии върху разните отрасли на речните и морски проблеми свързани с Дунава, Черно и Бяло море. Когато става въпрос за речните и морски проблеми на България то трябва да се разбира не само изучаванията на физическите и биологични особености на речната и морска вода, но също така и всички взаимоотношения между водната шир, човека и неговата многостранна деятелност във връзка с реките и морето. А от грамадно значение е изучаването на Дунава и моретата на България в миналото с оглед това на бъдещето и по-специално с двегодишния стопански план.

Така че на нашите хора на науката предстои една по пряка задача: всеки в своята област да приготви за печат една или повече научни монографии с оглед на практични резултати за оф България. В тази насока може да се работи от нашите учени специалисти в областта на предисторията, етнографията, географията, литературата, геологията, хидрологията, климатологията, физиката, стопанството, транспорта, биологията, балнеологията, военното дело и пр. Във всяка област има какво да се направи, дори ако се надникне по-дълбоко в това отношение, се откриват най-широки перспективи. Ние тук няма да се спираме какво може да се даде от различните по-горе споменати области на науката и техните представители. Кадри в това отношение имаме, но всеки специалист трябва да изпълни своя дълг към речна и морска България, посвещавайки поне един труд за нея. Ако всеки един от нас направи това в непродължително време България ще може да се гордее, че тя е погледнала с необходимата сериозност на най-големите блага, с които е надарена от природата — речната й и морска територия, която ще е изследвана във всяко едно отношение с оглед материалното благосъстояние на българското население. А благата, които ни предлагат Дунава и моретата са огромни.

Научният морски комитет, който недавна се учреди при Народния морски съюз, покрай другите свои задачи си поставя и задачата да координира усилията на всички научни работници в изследване проблемите свързани с Дунава и моретата на България, да ги улесни доколкото силите и възможностите позволяват в техните изследвания, да ги поощри и публикува техните трудове.

Нека прочее да заработим с чувство на отговорност и съзнание на добре изпълнен дълг към проблемите свързани с използуване природните богатства на България — Дунава, Черно и Бяло море.

Тремол Иванов

ЗНАЧЕНИЕТО НА МОРСКИТЕ ПЪТИЩА

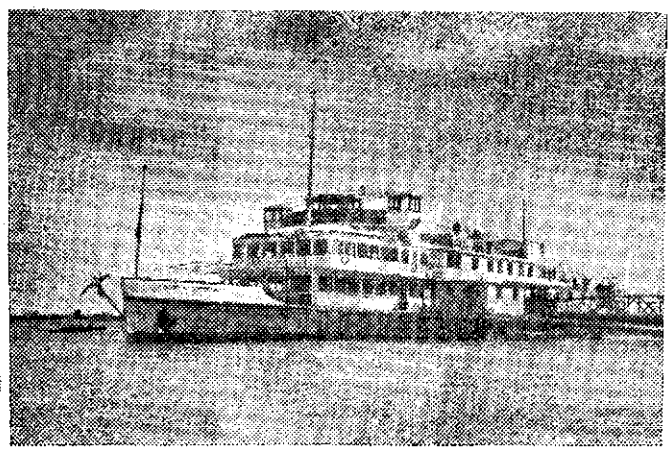
I. Водните пътища, били те открити (морски) или вътрешни (реки, канали и езера) са най-голямото богатство за народите, които граничат с тях, най-богатия източник на благоденствие и култура. Моретата водят към общуване с чужди култури, а плавателните реки събират в своите плодородни полета трудещите се за интензивен труд.

В изграждането на човешката култура, обстоятелството, че две трети от земната повърхност е покрита с вода играе огромна роля. Борбата с водната стихия е най-главния фактор, който определя човешкия напредък.

В древността, първите силни обществени организации се създават по долините и теченията на реките и реките са били единствените пътища за движение. Един поглед върху местоположението на големите стари градове, като Рим, Париж, Лондон, Александрия и др. говори в полза на горното твърдение. По плавателните реки, човекът стигна до морето, засели неговите брегове и чрез развитието на корабоплаването и презморската търговия можа да овладее и обмени неизвестните до тогава материални и културни блага.

Първите народи, които влязоха в културната история на човечеството са тези, населяващи браговете на моретата и реките. Финикийци и египтяни, които първи се осмелиха да поведат борба с мощните и скрити сили на морето, са тези, които създадоха силни държави с висока култура. Чрез морето, те станаха господари на тогавашния свят.

Старите гърци, които израснаха в области дълбоко врязани от морето, развиха своята култура и разшириха своите поселища по браговете на близки и далечни морета, благодарение на своята морска мощ. Величието на древния Рим и на неговия съперник Картаген, се дължи най вече на благоприятното им географско положение и близостта на морето и създадените върху него мощни флоти.



Дунавският пътнически кораб „Георги Димитров"

Корабоплаването на арабите изиграе голяма рол за развитието на търговията между Европа и Азия, и по-специално — Индия. Арабите развиха морска търговия между Арабия, Индия и Китай и през Египет — и североафриканските морски тържища с Европа.

В по ново време, могъществото на италианските републики Венеция и Генуа се разви и изгради единствено върху морето и морския флот. От скромно селище, съградено върху блатиста почва, венецианците, които се занимаваха с риболовство и солопроизводство можаха да направят един великолепен град, най-голям търговски център, столица на най-голямата колониална държава в средните векове. Два пъти в годината, венецъанските кораби са напускали Венеция в кервани, охранявани от военния флот на републиката срещу пиратите, на път за Цариград, Александрия, Сирия и Азовско море Тяхното завръщане във водите при Св. Марко е превръщало целия град в тържище и тържества. Венецианското морско могъщество западна след 10-вековно съществуване благодарение на това, че Венеция не можа да засели своите колонии със свои сънародници и ги загуби при нашествието на турците, а освен това, откритият от португалците морски път за Индия и неуспеха на венецианците да прокопаят Суецкия канал, на което пък се противопоставиха владетелите на Египет, нанесоха решителен удар на нейната търговия,

Голямата политическа и стопанска мощ на Венеция свидетелствува най-добре за огромната творческа сила, която дава морето на онця, които знаят да се ползуват от него

След откриване на компаса, корабоплаването, което тогава бе ограничено в Средиземно море и крайбрежно, можа да се откъсне от браговете и да прекоси океани. От този момент, на историческата сцена се явиха други народи, които, използувайки морските пътища и благоприятното си географско положение се издигнаха като силни и богати народи.

Португалия, Испания, Холандия и Англия израстнаха като големи и силни морски държави, които наред са били господари на моретата, от които получиха несметни богатства.

На 20 март 1498 год. португалецът Васко де Гама, след 10-месечно плуване, заобикаляйки Африка от юг, пристигна със своите три кораба в прочутото индийско пристанище Каликут, зле посрещнат от изненадените и ревниви араби, които продаваха индийските произведения по средиземноморските тържища на цени 10 и 20 пъти по високи от тези, на които ги купуваха.

На 11 октомври 1492 год. генуазецът Христофор Колумб с три испански кораба, прекосявайки Атлантика забеляза земя и на другия ден слезе на един от Бакамските острови, който нарече Сан Салвадор и по този начин откри нови простори за развитието на човешката култура. На 1519 год. Магелан с 3 испански кораба премина протока между Новата земя и Огнена земя и по този начин посочи пътят за пълна обиколка на земното кълбо.

След откриването на Америка, Средиземно море престана да бъде път за Индия, голямата търговия се отнесе към Запад и започна да се извършва изключително по море. Лисабон, Севиля, Диеп, Амстердам, Лондон, Бристол, заместиха Венеция и Генуа. Един общ подем облада всички морски народи. Само народите от вътрешните области, отдалечени от морските брегове, не можаха да вземат участие в този подем. Скъпият транспорт по суша не им позволяваше да получават произведенията на задморските страни и да изпращат в замяна, своите произведения. Много от тези народи, в това число и българите, не само, че не можаха да се развият повече, но и подчиниха своите стопанства на приморските народи, като бяха принудени да си служат с техните тържища и с тяхното посредничество

Изобретението и употребата на парната машина от корабите, направата на железни корпуси на корабите извършиха преврат в корабоплаването и използуването на водните пътища. Заедно с това, бяха механизирани

сухопътните транспорти, чрез което морските превози проникнаха във вътрешността на сушата. Голяма бе ползата за морската търговия от подобрението плавателността на реките и прокопаването на изкуствени канали, по които също така, жителите от вътрешността на сушата се доближават до морето.

От епохално значение бе прокопаването на Суецкия канал, който бе открит за корабоплаването на 17 ноември 1869 год. Този канал наново превърна Средиземно море в най-важен морски път за съобщение на Европа с източните брегове на Африка и всички брегове на Азия и Австралия, като отклони движението на корабите по открития от Васко де Гама път, и скъси пътя с близо 3 000 морски мили.

На свой ред прокопаването и на Панамския канал бе от извънредно голямо значение за корабоплаването, особено за това на САЩ.

В борбата си за завладяване на морето, човекът е дал неизброими жертви, но тая борба с морските стихии го направи по смел, по-твърд и постоянен, които качества ускориха и затвърдиха овладяването на морето. Морето днес е завладяно от човека, който използува неговите богатства, а държавите притежаващи морски брегове, са най-облагодетелствуваните от природата!

Ако разгледаме участието на различните народи в международния морски трафик, ще видим, че то се определя от редица фактори, като: географското им положение, стопанската им структура, — развитие на индустрията им, техните природни богатства, тяхната морска предприемчивост и пр. Трябва да отбележим, че морската предприемчивост на народите е фактор от особено голямо значение, което трябва да подчертаем. В това отношение, бихме могли да направим интересни сравнения, от които можем да направим изводи, като, напр. този, че морската предприемчивост на французите е твърде слаба в сравнение с тази на гръцкото островитянско население или с морската предприемчивост на норвежците, холандците и датчаните, които могат да им съперничат единствено по географското си положение, но далеч не могат да се сравняват с индустрията и природните и колониални богатства на Франция.

В това отношение, трябва дебело да подчертаем, че ние, българите като морски народ сме стояли и продължаваме упорито да стоим на едно от последните места между всички самостоятелни страни в света.

II. Значението на моретата в живота на народите е твърде голямо и разностранно. Като съобщителен път ние можем да определим значението на морето главно от: 1) политическо; 2) военно-стратегическо; 3) културно и 4) стопанско гледище.

1. Политическо.

Държава, която е обградена от всички страни със сухоземни граници, прилича на къща без прозорци. Такава страна е винаги в политическа зависимост от своите съседи, което може да бъде фатално в дни на политическа обтегнатост, особено, когато интересите на двете съседни страни се преплитат. Отбраната на сухоземните граници отнема много народни средства и сили и смущава спокойното развитие на народните сили.

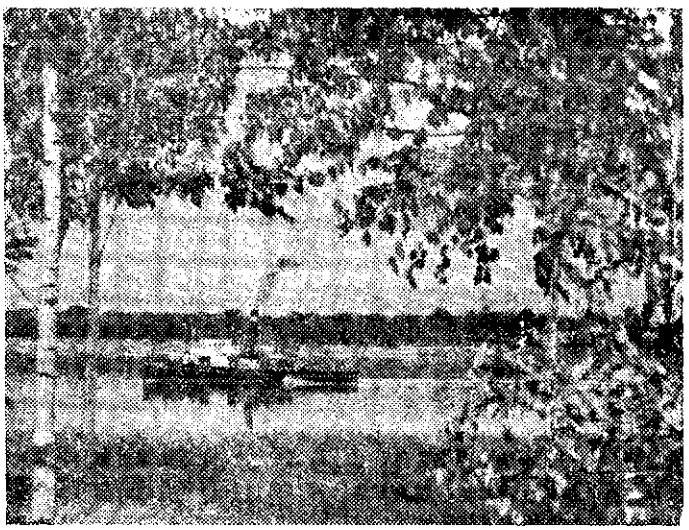
Свободните морски брегове са дробовете, чрез които народите дишат и живеят, без да се задушат. За политическата сигурност и независимост на държавата е необходимо, тя да има излаз на море и то свободно море. Свободният морски бряг е голям политически фактор в живота на държавата. Чрез него тя се чувствува свободна и независима в действията си, защото не е принудена да се ползува нито от територията, нито от съобщителните средства на съседните си държави, за да се съобщава с по-далечните такива.

В такава връзка бихме поставили значението на българския беломорски бряг, който се мие не от затвореното Черно море, а от отвореното Бяло море и с това има особено голямо значение за политическата сигурност и независимост на страната ни.

Морето е преграда, през която във време на война противникът би преминал много по-трудно, отколкото през сухопътните граници, а в мирно време е мост, който свързва отделните народи и улеснява техните сношения. И в двата случая, морето е фактор, който пази политическата сигурност и независимост на държавата, чийто брегове мие.

2. Военно-стратегическо

Държава, която притежава морски бряг е в много по-благоприятно военно-стратегическо положение, отколкото държава, на която липсва такъв.



Красив кът от нашия Дунавски бряг

Накратко, военно-стратегическото значение на морето е от особена важност, както в мирно време, така и във време на война. И главната му особеност се състои в това, че отбраната на морския бряг се осъществява с значително по-малко войскови сили, в сравнение със сухоземните граници. Като главно средство за отбрана се явява военния флот, чието разположение на отбранителни позиции може да става далеч от родния бряг, без да навлизат в територията на противника, което на сушата е невъзможно, и пр.

3. Културно

Вече споменахме за културното значение на морето в първата част на изложението. Ще повторим само, че културната история на човечеството води началото си от ония народи, които са живели по бреговете на моретата и реките. Видяхме, как по морето се разнесоха духовните ценности на културния свят по всички задморски страни.

Морето и днес си остава важна културна артерия, по която народите от различните части на земята се сношават и разнасят своята култура и влияние. Многобройните параходни линии, които кръстосват моретата днес не са нищо друго, освен артерии за обмяна на културните постижения между всички народи в света.

4. Стопанско

Стопанското значение на морето е огромно и се свежда към това, че то осигурява не само политическата,

но и стопанската независимост на страната. Трябва да се прибави и това, че морето е най-евтиният път, по който народите извършват размяната на произведенията си.

Политическата сила на една държава се определя до голяма степен от стопанската ѝ мощ, за изграждането на която са необходими няколко главни условия. Едно от тия, необходими за правилното развитие на съвременната държава условия е, тя да притежава свободен морски бряг, и собствен търговски флот. При наличието на това условие, държавата добива достъп до световния пазар, независимо от желанието на другите държави и там участвува със своите произведения в световната размяна. Със своя търговски флот тя открива, завладява и осигурява пазара за собствените си произведения и по евтиния морски път тя получава произведенията на другите народи на много по-ниски цени.

Морският път е многократно по-евтин от сухоземния; по него могат да се превозват големи количества — тежки и обемисти стоки и надалечни разстояния при много ниски превозни такси. Това обстоятелство прави тия стоки конкурентно способни и на най-далечните пазари.

За илюстрация на преимуществата, които има водния транспорт пред сухоземния ще поменем, че съпротивата на влачене известен товар с кораб е 10 пъти по-малка от тази при влачене на същия товар с вагони по хоризонтален железен път, сто пъти по малка от съпротивата при влачене на тоя товар с кола по хоризонтолен шосеен път и хиляда пъти по-малка от съпротивата при носене тоя товар направо от човека. Приблизително същото и дори двойно по-голямо е съотношението на превозните такси на поменатите няколко вида транспорт, което дава възможност, щото някои сурови и евтини произведения, които едва понасят превоз от 100 клм. по шосейни пътища и 1000 клм. по железни пътища да се пренасят лесно и износно на разстояния от 10,000 клм, па дори и от 20,000 клм.

При това, за водния път не се изразходват средства за поддържането му, както за железния и шосейния пътища, а освен това, той е хоризонтален и липсват наклоните на последните, които увеличават още повече съпротивата при влаченето на товари по тях.

Стопанските облаги, които носи морето на една страна могат да бъдат конкретизирани и разгледани като фактор главно за: усилване на износа, за поевтиняване на вноса, като източник на чужда валута, за създаване и развитие на крайбрежното плаване и за износ на работна сила.

а) Усилване на износа

Износната търговия е от първостепенна важност за стопанското развитие на държавата, затова пътищата, по които тя се извършва, трябва да бъдат осигурени.

Морето прави износа на една морска страна независим от волята на другите страни, а собственият търговски флот гарантира превоза на износните стоки и ги освобождава от скъпите навла на чуждите флоти, чрез което се избягва оскъпяването им, а освен това, българският труд участвува и в транспортните услуги. Но, даже и да не бъде извършен износа само от собствени кораби, последните играят ролята на регулатор на чуждите навла и ги снишават, без да поемат напълно трафика. Примери за това можем да намерим много в миналото из областта на нашата морска търговия.

Една вътрешна страна, която е лишена от морски бряг, не може да участвува със успех на световните пазари, защото нейният износ е в пълна зависимост от посредничеството на чуждите транспортни средства. Такава държава не може навреме да устоява на своите поръчки, а произведенията ѝ, които достигат до пазара с чужди кораби, често се продават с чужд етикет, а това нанася големи пакости на външната ѝ търговия.

Затова, първата грижа на всяка държава е да има море, а втората след нея, да създаде собствен търговски флот в това море. А народи, които са обречени да останат на страни от свободното море и нямат нито педя морски бряг, полагат всички усилия и си изграждат свой собствен търговски флот, защото се казва: „стоката следва флага".

Какво значи да нямаш свой търговски флот на море, най-добре почувствувахме ние през изтеклата година, когато не само бяхме затруднени, а бяхме поставени в невъзможност да изнесем своите произведения и получим необходимите ни срещу тях вносни стоки.

Морето като най-евтин търговски път, позволява да се стигне до най-далечните пазари, без дългият път да се отрази значително върху цената на стоките. На тия пазари произведенията на по-далечните морски държави ще могат да конкурират с ония на по близките до въпросните пазари, страни.

Излишно е да поясняваме, че завладяването на нови пазари ще има за последствие увеличение на износа, масовизиране производството на износните произведения, чрез това — снищение костуемата му стойност и още по-голямо засилване на износа.

б) Поевтиняване на вноса

Стремежът на всяка държава е да намали до минимум своят внос и да го поевтини. Вносът се плаща в чужда валута и ако той е голям и скъп, то и износа на девизи съответно се покачва.

За поевтиняването на вноса от голямо значение е транспорта, а най-евтиният транспорт е водният.

Ниските превозни такси на водният транспорт са особено важни и изгодни за суровите материали, които имат голям обем и малка стойност.

в) Източник на чужда валута

Един добре организиран търговски флот ще обслужва не само вносно-износната търговия на собствената си държава, а ще се пласира и в международния трафик, като транспортьор на чужди стоки. Така, търговският флот се явява голям стопански фактор, който носи на държавата големи печалби, по-голямата част от които са в чужда валута и то свободна, с което именно значението на корабоплаването се особено много повишава.

Не са редки случаите в миналото, когато и нашата Народна банка е прибягвала до услугите на нищожното ни корабоплаване, за да излезе от затруднено положение по набавянето на макар и малки суми свободни девизи. Днес, ние чувствуваме остра криза от затрудненията да сключваме търговски сделки, когато затова са необходими свободни девизи или пък не разполагаме с достатъчно контингенти от по ценни износни произведения, срещу които да получим износни компенсационни сделки.

Обслужвайки собствения внос-износ, търговският флот се явява също така източник на чужда валута, тъй като получените от него превозни такси в своя валута, остават в страната. Трябва да подчертаем, обаче, че тази заслуга на собствения търговски флот е малка, в сравнение с оная, която той има като ресор за добиване чужда валута при обслужване трафика на чуждите държави. В това отношение, можем да вземем за пример малките морски страни като Дания, Гърция и др., чийто външен платежен баланс се крепи главно на корабоплавателната дейност на своите търговски флоти и тяхното

благосъстояние се гради основно на корабоплаването.

Корабоплаването е един вид индустрия, чието производство обогатява морските народи не по-малко от тяхната индустрия, земеделие, природни богатства и др. Това има значение особено за нашата страна, чиято икономическа мощ е твърде малка и за която корабоплаването би могло да стане стопански фактор, по-мощен и по-важен, отколкото е например, земеделското производство, с неговите засега поне най ценни представители като тютюна и розовото масло.

г) Създаване и развитие на крайбрежното плаване

Крайбрежното плаване е от особена важност на всека морска държава, особено за ония, които имат дълъг морски бряг. Това важи безусловно и за нашата страна, тъй като половината от нашите граници лежат на Дунава и морето.

Всяка морска стана отделя част от търговския си флот за обслужване на крайбрежния си сточен и пътнически трафик. Създаването и разтитието на крайбрежното плаване се отразява благоприятно главно в две направления — първо, облекчава сухоземния превоз в съседство с морските брегове, като го заменя от по-евтиния и по-масов воден превоз и второ, повдига поминъка на крайбрежното население, като спомага за икономическото развитие на крайбрежието и привлича трудещето се население към морския поминък — не само корабоплаване, но и риболов и други морски предприятия.

Крайбрежното плаване като вътрешен транспорт може да играе твърде благоприятна роля за поевтиняване на превозните разноски и се предпочита, макар и понякога стоките да направят по-дълъг път и да се движат по-бавно.

Крайбрежното плаване в повечето морски страни се обслужва от собственият морски флот. Държава, която е предоставила на чуждото корабоплаване обслужването на крайбрежния й трафик е морска страна само в географския смисъл на думата, без да извлича, каквато и да е полза за себе си от морето и от своето географско положение.

За благоприятното влияние на собственото крайбрежно плаване можем да отсъдим, ако сравним икономическото и културно положение на нашето дунавско крайбрежие преди създаването на национално крайбрежно плаване, когато плащахме на чужденци да го обслужват и днес, когато и най малките села по край Дунава имат пристанища и се обслужват от собствено корабоплаване.

д) Износ на работна сила.

Водните пътища, както вече видяхме създават почти неограничени възможности за развитие на съобщителните средства. Заедно с това, те се явяват терен, на който може ла се изнесе и вложи значителна работна сила — труда на моряците, които обслужват превозните средства. Това е особено ценно за народи, чийто национален доход е малък. А в това число, безспорно попадаме и ние.

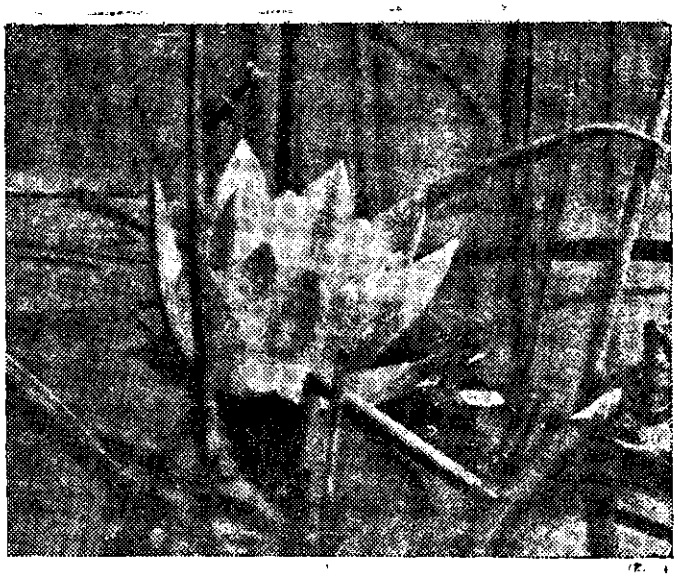
Това са по главните и по-конкретни свойства на морските пътища. Трябва да добавим, обаче, че развитието на корабоплаването, като средство за използуване благата, които ни дават морските пътища има много по-широко косвено отражение върху цялото народно стопанство и върху културното развитие на нацията. Така, напр. развитието на собствения търговски флот спомага за развитието на собствената индустрия, на земеделието, търговията, и пр. стопански отрасли, чиято зависимост от транспорта въобще е очевидна и не се нуждае от доказване.

Трябва също така да подчертаем, че у нас значението на морските пътища е все още недостатъчно дълбоко проникнало в съзнанието на нашите стопански деятели. Така напр. нашите търговци, нашите деятели от външната търговия все още не дооценяват значението на корабоплаването за развитието на собствения им ресор. А вземете за пример Полша, където съществува „Министерство на външната търговия и корабоплаването". Едва ли има по правилно и по-сполучливо организационно съчетание на тия два ресори. Външна търговия и корабоплаване, това са два тясно свързани и безусловно зависими един от друг стопански сектора, чието развитие трябва обезателно да се координира. А такова разрешение на въпроса ние виждаме в казаното министерство на Полша, където изобщо морската предприемчивост е значителна.

III В заключение, морето играе важна рол за всестранното развитие на народите, а неговото значение, като път по който народите се сношават, не може да се сравни с никой друг съобщителен път. Морският път гарантира политическата и стопанска независимост на народите. В мирно време той е път, по който народите разнасят своята култура и влияние.

Борбата за завладяването на водните пътища и почнала от рано и продължава да се води. Стремежът на всеки народ е, да си осигури достъп до морските пътища, за да вкуси от благата, които те носят.

Българският нирод не е чужд на този стремеж и противно на твърдението на нашите южни съседи, ние сме морски народ със стремеж към морето, макар и не така силно развит, както в останалите народи. Нашата задача е: да просветим широките народни маси и им посочим всестранно огромното значение на морските пътища за културното и стопанско развитие на нацията и страната, да засилим морската предприемчивост и чрез морелюбие и чрез морезнание. И затова нашият девиз е *Към морето и Дунава за напредък!*



Водна лилия — слънчевата усмивка на нашите реки

Проф. д-р Христо М. Данов

ТЕОРИИТЕ ВЪРХУ ЧЕРНО МОРЕ НА ЕДИН ГРЪЦКИ МИСЛИТЕЛ ПРЕДИ СОКРАТА

Имам пред вид теориите върху пресъхването на Черно море, които намираме у късно-ионийския философ *Диоген* от Аполония[1]), който бил съвременник на Анаксагора и на Херодота. Според онова, което ни се съобщава за този философ, той бил родом от една от многобройните в древността Аполонии и изглежда, че още тогава имало колебание на коя Аполония се падала честта да му бъде родно място. Само *Стефан Византийски* твърди, че Диоген се родил в града Аполония на остров Крит. Доколкото зная, досегашните изследвачи на Диогена не са сметнали за уместно да допуснат като родно място на Диогена милетската колония Аполония Понтийска, която се намирала на местото на днешния български град Созопол и при все че липсват още конкретни данни, какво Диоген се е родил в този град, ние считаме за уместно да укажем на тази възможност.

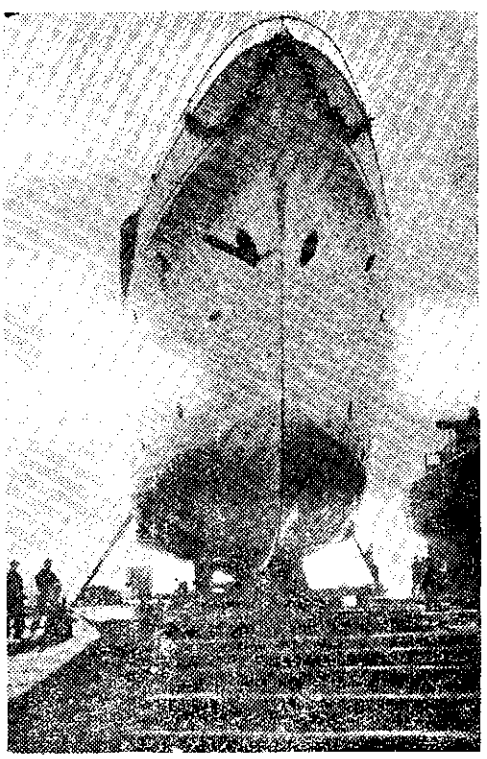
Диогеновата теория върху постепенното пресъхване на Черно море, която ни даде повод за този кратък принос, се е запазила у римския философ Сенека (от I. в. сл. Хр) в трактата му „Природни въпроси" IV, а 2, 28 сл. и гласи на български както следва:

„Диоген Аполонийски твърди: „слънцето притегля влагата към себе си, а земята, изсушена от слънцето, смучи влагата от морето. Последното пък от своя страна смучи влага от други води. Възможно е, обаче, земята на едно място да бъде суха, а на друго — пълна с вода. И наистина всички нейни части са набраздени от канали, тъй щото са свързани помежду си. Тези части, които са безводни, си заемат влага от онези, които са напоени с вода. Иначе, ако земята не получаваше от някъде вода, щеше да изсъхне напълно. И тъй, слънцето смучи вода от всякъде, но най-вече от онези земи, които са непосредствено изложени на неговите лъчи; това са южните страни.

Когато земята се лиши от влажността си, тя привлича още повече влагата (от други места) към себе си. По същия начин и елеят в лампите се стича към фитила, дето се изразходва. Така и водата се стича към онази страна, към която я притегля силата на топлината и на нажежената земя. От къде изтегля собствено топлината тази влага? Очевидно, че от земите, в които цари вечна зима. Северните области изобщо изобилствуват с вода и по тази причина и Черно море е насочено постоянно в една и съща посока и представя от себе си бързо, подобно на порой течение, чиито води се отнасят непрекъснато във вътрешното, т. е. Средиземното море. Ето защо, ако водата не се изтегляше посредством канали от областите, в които тя е в изобилие и не се отвеждаше в области, в които липсва, земята щеше да бъде или напълно суха или пък изцяло наводнена".

В този вид ни предава Сенека въпросната Диогенова теория за пресъхването на Черно море. Известно е, че в споменатия си по-горе трактат „Природни проблеми" Сенека навежда най-малко тридесет антични автори, които засягат най-различни отрасли на духовния живот в древността. Може би Сенека е прочел въпросната теория на Диогена от Аполония в неговия трактат „За природата", макар че не е изключено той да е използувал извадки от него и в някакъв по-късен наръчник.

Теорията на Диогена Аполонийски върху пресъхването на Черно море заслужава особено внимание, защото представя едно от редките и неизползувани досега известия, които са оцеляли измежду фрагментите на ранногръцките натурфилософи за нашите земи. От подобни известия може да се съди, че в съчиненията на гръцките философи преди Сократа е имало много повече сведения за тези земи и че при тълкуването на природните закони гръцките мислители били принудени да привличат в кръга на своите размишления и северните области на тогавашния свят. Последните представяли според гърците във всяко отношение антипод на областите, разположени около Средиземно и Егейско море.



В корабостроителниците във Варна се извършва трескава работа за възстановяване унищожения през време на войната български търговски флот. На снимката е новопостроения кораб „Калиакра" преди пускането му на вода.

[1]) За разлика от *Диоген* от Синопа, който живял през IV век преди Христа и бил един от създателите на циническата философска школа.

Калин Цачев — мичман I ранг

ДЕСАНТНИТЕ КОРАБИ

Втората световна война наложи едно ново понятие в класификацията на военно-морските кораби — „кораби на нахлуването". Това са корабите, на които се възлагаха отговорни бойни задачи — стоварването на войските от първата вълна и в последствие на цялата действуваща армия върху заетия и укрепен противников бряг при десантните операции. Втората световна война наложи и узакони този нов клас военни кораби под името десантни кораби.

Стоварването на войски върху неприятелските брегове — десантни операции са били провеждани и в миналите войни, дори и в незапомнени времена. Войските на Киевска Русия са нахлули през морето във Византия. Новгородските моряци са стоварвали свои войски в Швеция. Българите са подготвяли нападение над Цариград по суша и по море. В XI век Англия бе завладяна от норманите, които нахлули през морето от Нормандия (Северна Франция) през Ла-Манша. В следващите столетия, почти винаги военните действия на море са били съпроводени от успешни или неуспешни опити за стоварване на войски върху неприятелските брегове. Тези действия са предприемани или за стоварване на големи войскови маси за големи самостоятелни настъпателни операции, или за да се окаже помощ на войските, които вече водят бой на неприятелската територия. Десантната операция винаги е била много трудна и опасна и скъпо струваща на настъпващия Флота губи много кораби, а десантните войски — много хора. Така например, през първата световна война, англичаните не веднаж се опитаха да десантират на Галиполския полуостров (Дарданелската операция). При това те загубиха много свои и френски кораби и почти всички стоварени войници, независимо от това, че оттеглянето им бе отлично организирано за тогавашното време.

На какво собствено се дължи трудността на стоварването на десанта?

В миналото нямаше така наречените кораби „специалисти" за десантни операции. Обикновено, дълбоко газещите транспортни кораби подхождаха към брега на противника, заставаха на котва и започваха претоварването на войските, оръжията и снаряжението в плитко газещи малки стоварочни корабчета и лодки. Всичко това ставаше много бавно и противника успяваше да нанесе големи загуби в кораби — стоварочни средства и войски на десантиращата страна. Ако на десантиращия се удадеше да достигне брега и да стовари една-две роти от десанта, върху тях се струпваха всички отбранителни огневи и други средства на противника, които нанасяха огромни загуби и почти винаги заставаха десантиращия да се оттегли в море.

Предвид на всичко до тук изложено, още в първата световна война бяха направени опити да се построят кораби за нахлуване, които да са приспособени за бързо стоварване. Такива кораби се появиха в Руския флот на Черно море. Това бяха канонерки, приспособени за привозване на войски и боева техника до самия бряг на противника и бързото им стоварване.

Обаче, нито в една от предишните войни не е имало толкова много и така големи десантни операции, както в втората световна война. Съветските моряци се прославиха с своите смели и стремителни десанти в Черно море, Балтика, и по бреговете на Корея. Англичаните и американците извършиха огромни десанти в Северна Африка, в Сицилия, в Франция и в Тихия океан.

Причините на многочислените десантни операции се крият именно в това, че войната бе наистина световна. Наложиха се прехвърляния на огромни количества войски, оръжия, боева техника и пр. през проливи, по морета и океани по близко и далечно разположени територии на противника.

За по-успешно и с по-малки загуби преодоляване на съпротивата на противника, стана наложително да се стоварват десантите в тила на противника, като се извършат дълбоки обходи на опрените му на брега флангове. Обаче, и средствата на бреговата отбрана бяха вече доста усъвършенствувани, та старите средства и способи за стоварването на десант бяха недостатъчни и доста слаби за достигане на какъвто и да било успех. Това личеше още преди започване на втората световна война. Ето защо в щабовете на морските, сухопътни и въздушни войски, на които предстоеше съвместно да разрешават задачата на стоварването на десанта, за благовременно се разработваше новата тактика за успешното изпълнение на тази трудна операция. Пред корабостроителите бе поставена задачата да разработят проектите и да построят в голямо количество нови типове ударни и транспортни съдове, които да са приспособени във всяко отношение за осъществяване на новата техника и тактика на десанта.

Вълна след вълна преминават стотици самолети бомбардировачи над противниковите брегове и бомбардират непрестанно неговите позиции, укрепления и огневи точки. От морето повтарят ударните оръдия на многобройните бойни кораби, които засилват със своя огън същите брегови цели. А в това време на хоризонта се появяват димовете на нови кораби — те са много: стотици, хиляди Това са корабите за нахлуването. Те продължават да се натрупват зад линията на бойните артилерийски кораби Тук са и големите десантни кораби и току що спуснатите от тях на вода малки корабчета.

Катерите (миночистачи) получават първи заповед за придвижване напред. Те проверяват дали има мини или не, по пътя — фарватерите на десантните съдове. Ако бъдат открити мини те протралват фарватерите и ги почистват. Траленето на мините и обезвредяването на други препятствия (мрежи, бонове и пр). по фарватерите е една от важните задачи за нахлуването. През втората световна война в помощ на миночистачите за първи път се появиха хората-амфибии (хората жаби). Амфибии това са животни, които могат да живеят и на суша и на море. Затова те се наричат още и земноводни.

Съветският писател Беляев преди няколко години бе написал фантастичния роман „Човекът амфибии". В него е описан опитът на учените, които по хирургически път успяват да приспособят дихателните органи на човека за живот на суша и във вода. Човекът амфибия на Беляев е господар на подводните глъбини и може много дълго да се намира под водата и да плува огромни разстояния. Възможно е, че идеята на Беляева е послужила като основа за изобретението на такива водолазни костюми във втората световна война, които превърнаха човекът в амфибия и му позволиха дълго време (до 9 часа) да остава под водата и проплава при това големи разстояния (до 10 мили). Миньорите — подривници се довеждаха близо до брега на противника с кораб откъдето с трудно забележими надути с въздух

лодчици се приближаваха по възможност най-близо до участъците, където по сведения от разузнаването бяха поставени противодесантни дънни мини или гарнирани с минни мрежи и цели конструкции. Тук те изоставяха своите лодки и вече под водата плуваха към целта. Зад себе си влачеха подривните материали. Щом откриеха минно заграждане или мрежи, хората амфибии прикрепваха своите подривни заряди с закъснител и се отдалечаваха на безопасно разстояние.

И ето фарватерите са проверени, протралени и пътя е свободен от подводни „сюрпризи". И сега към брега се устремява боевия авангард на десанта — стотици щурмови десантни съдове, които са донесени до тук на борда на големите транспорти. Те се движат в отделни групи. Пред всяка група се движат „корабите за поддръжка". Тяхната задача е доста отговорна. Сега, когато специалните десантни корабчета и лодки от първата вълна на нахлуването са вече излезли на брега, артилерията на основните бойни кораби пренася своя огън в дълбочината на разположението на противника.

Следователно, необходимо е да се продължи работата на корабната артилерия по прикриване на десанта срещу самата брегова линия — в района на самото стоварване, да се доунищожат останалите незасегнати огневи точки и още повече да се отслаби близката отбрана на самия бряг. Всичко това се възлага именно на тези малки „корабчета за поддръжка" които имат 15—20 тона водоизместване, но са много бързоходни и силно въоръжени боеви корабчета. Те имат вид на обикновените малки палубни корабчета, но с малко газене (защото трябва да се приближават много близо до брега) и добре защитени с броня. Тяхното въоръжение се състои от скорострелни автоматични оръдия, голямокалибрени картечници и ракетни снаряди.

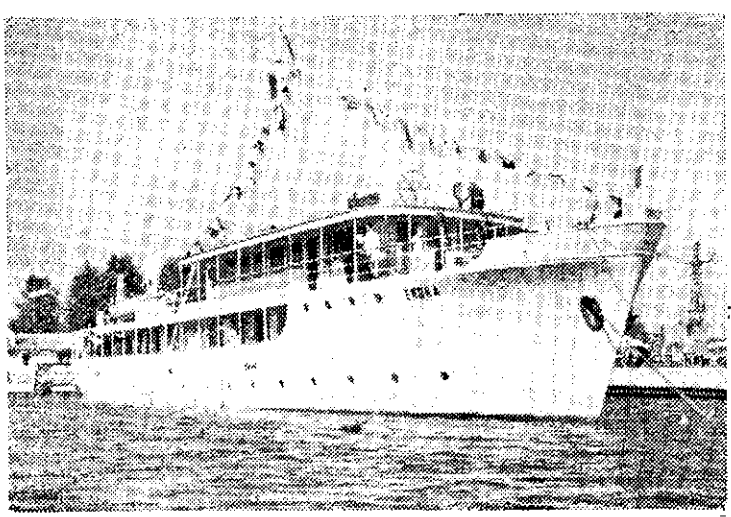
Именно това оръжие придава на „корабчетата за поддръжка" голяма унищожаваща сила.

В малките корабчета, по бордовете могат да се разместят много ракетни установки и тяхната артилерийска мощ неизменно нараства. Ракетните установки позволяват да се дават бързо залп след залп, така че да следват един след друг непрекъснато. В кратък промежутък от време стотици ракети се взривават на брега. Ето защо, кратковременната, огнева мощ на кораба — джудже може да се яви по силна на артилерията на кораба—великан. Ето защо, тези малки корабчета успяват да се справят успешно със своята боева задача — окончателно да сломят противниковата съпротива от близко разстояние.

Докато корабите за поддръжка „смегчават" отбраната на противника корабите от първата вълна се задържат в морето. Сега, те с пълен ход излизат на брега, именно на брега, а не към него. Тяхното предназначение е именно такова да се „изхвърлят" на противниковия бряг заедно с вълните на морето и с техните гребени. Малките (15 – 20 тонни) плоскодънни, плиткогазещи, безпалубни и с равни бортове, тъпоносни, защитени с тънка броня (6—10 см.) от пушечния и картечен огън и парчета от снаряди, тези корабчета представляват кутийки — „Морски ски", които се движат по водата със скорост до 15 мили. Те са въоръжени с 2—4 автоматични малокалибрени оръдия и 2—3 картечници. Те са много — стотици и стотици. Ако даже се случи че връхлетят върху неунищожени противодесантни заграждания и мини, на повече от тях ще се удаде да се „изхвърлят" на брега. И тогава се отваря тяхната предна стена - стълба напред и по нея се втурват на брега бойците от ударните групи (от 25—120 души) и така стремително се разгарят бойните действия.

Тези първи отреди са длъжни да се „зацепят" о брега и да започнат боя за овладяване на плацдарма и пътищата, а освободените десантни корабчета трябва бързо да освободят мястото за следващите зад тях други корабчета и да се отдалечат, за да вземат други групи бойци. А как именно трябва да се направи това ? Тук се явява другата особеност на тези десантни корабчета. При подхождането им към брега преди засядането им на пясъка, на 20—30 метра те пускат кърмовата си котва. Когато трябва да се оттеглят те се обират назад към котвата. Три-четири души от обслугата обират котвата и кораба отново придобива своята подвижност, след като е успял да се снеме от засядането. Докато трае това, корабите за поддръжка сновят покрай брега и с своя огън подпомагат стоварените отреди, като ги покриват и не позволяват на противника да организира своето солидно съпротивление. Но за настъплението са нужни танкове. Щом като първите десантни корабчета освободят брега, нови вълни отдруги кораби се устремява към него. По своя вид и въоръжение те много приличат на първите, но по тонаж те са много по големи. Дължината им е до 13 метра, а водоизместването до 40—50 тона. Предната им стена стърчи високо над кораба. Това са ударните кораби — танконосци. Ето, десетки и стотици от тях се „хвърлят" на брега. Носовата им стена се откача и ляга на брега. Сега става ясно защо е така висока. Танконосецът гази повече и следователно, необходима е по-дълга стълба (стена), по която танка ще трябва да слезе, за да излезе на брега. През тези импровизирани врати на корабите излизат по един два танка и самоходни оръдия. Брегът бързо се наводнява с механизирана боева техника и това в голяма степен увеличава ударната мощ на стоварения авангард. А в това време корабите танконосци вече са се оттеглили „пак с кърмовата си котва" и още една вълна щурмови корабчета с войски се хвърля на брега с нови и нови отреди десантни групи, натоварва ранените и без задържане се оттегля към големите транспорти. Там отново и отново товарят и разтоварят войски. Точно както вълните на морския прибой, една зад друга следват вълните на първия удар на десанта завладяващи плацдарма за развъртване на настъплението за нахлуване в дълбочината на противниковата територия.

Закрепването и увеличението на плацдарма и развъртването на боевите действия на брега изискват все



„ЕМОНЯ" — един от новопостроените кораби в нашата корабостроителница във Варна

повече и повече войска, все повече и повече оръжия и боева техника.

Леките ударни сили — десантните съдове завършиха успешно своята бойна задача — завладяването на плацдарма. Сега са необходими други десантни кораби, които могат да разтоварят изведнаж по-големи количества бойци и боева техника. Тогава към брега се приближават големите транспортни кораби на десанта. Това са палубни кораби с обикновени очертания. Всред тях има специални кораби с обикновени очертания. Всред тях има специални кораби за различни товари. Войсковите транспорти стоварват отделни големи съединения войска — до 2,000 бойци и повече с тяхното въоръжение и боеприпаси. На горната си палуба те носят стоварочни корабчета и лодки със същия вид и очертания като ударните, само че без броня. Тези корабчета и лодки служат за претоварване и стоварване на брега на докараните от транспорта войски, оръжия и снаряжения. Когато ударните десантни корабчета се освободят от изпълнение на пряката си задача, те също се заемат с разтоварването на големите транспорти.

Товародесантните транспорти превозват инженерно въоръжение, боева техника и най тежките видове въоръжения. Когато тези кораби стоварят своите товари на брега, те не завършват с това своята работа. Едва след стоварването на главните сили на десанта се явява нуждата от непръкъснато снабдяване с боеприпаси, гориво и продоволствие на стоварените войски. Така една бронетанкова дивизия в денонощие има нужда от триста тона гориво, до 350 тона боеприпаси и сто тона продоволствие или всичко около 750 тона. Ако на брега са стоварени примерно 10 дивизии, трябва непрекъснато да се доставят около 7,500 тона товари — това е товарът на около 10 ж. п. товарни влака При отстъплението си в дълбочината на територията противникът унищожава всичко след себе си. Следователно, настъпващата войска на десанта трябва да възстанови стопанствата и завладяната територия и за тази цел да достави още строителни материали, подвижен състав на железниците, локомотиви и други съоръжения.

Всичко това е тежък и труден за пренасяне товар. Тук се явява най-трудната задача на товародесантните кораби — транспорти.

Транспортите, чието водоизместване достига до 20,000 тона при десанта са също така бойни кораби. Те носят своята служба при същите боеви условия и са въоръжени с две до четири оръдия от 75 — 120 мм, четири до десет автоматични оръдия и по няколко картечници. Те имат скорост около 16 мили.

Но претоварването на транспортите не е така бързо, както почти винаги изисква обстановката на плацдарма. Трябва още повече да се съкрати срока на стоварването на бойците и товарите от боева техника. На помощ идват специалните десантни кораби. Те получиха общото название транспортно-стоварочни съдове, но имат и свой отделни названия. От тях бойците или боевата техника се стоварват направо на брега без претоварване на стоварочните малки корабчета.

Ето, приближава се към брега голям кораб — танконосец. Той е почти 100 пъти по-голям от своя помладши (брат) — ударния танконосец от първата вълна. Дължината му достига до 100 метра, а водоизместването на 5000 тона. Той много прилича на голяма плоскодънна баржа с прави ниски бордове. Скоростта му е малка — 10—12 мили. Носът му се разтваря на двете страни, като голяма двукрилна врата. Зад нея още една носова стена, която се отваря напред и ляга на брега като образува широка и здрава сходня. По тази сходня слизат на брега танкове, бронирани мишини, камиони и автомобили. Големият танконосец носи няколко средни танка. Има и средни и малки транспорти — танконосци. Те са безпалубни. Не далече от танконосеца се разтоварва друг транспортно-стоварочен десантен кораб. Той стоварва бойци, а не танкове. Външния му вид е същия както на обикновените товарни кораби. Особеността му се състои в това, че носа му гази много малко и стърчи, което му позволява да се приближи до брега. Втората му особеност се състои в това, че на двете му стени има прикрепени трапове - стълби, които стигат до дъното на брега и по-тях слизат бойци. Корабът с ход се приближава до брега докато заседне в пясъка, след което бойците слизат при сходните — стълбите от двете му страни на брега.

При десантните кораби има така наречените кораби помощници. Ако през време на стоварването някои десантен кораб или друг някой съд получи повреда, вземат го на буксир и го докарват до движещия се навътре в морето кораб-работилница за поправка. А ако се наложи някой по-сериозен ремонт даже на голям кораб, на помощ идва голям плаващ док — съоръжение, което е приспособено да подеме кораба и да позволи поправката на неговата подводна част. Такива докове се влачат на секции (части) и при нужда се сглобяват (съединяват) и се получава целия довлечен сух док.

Всички тези десантни кораби, с които се запознахме до тук са най-ярките представители от корабите за нахлуване. В действителност разновидността на тези кораби е много по-обширна. Всички те съставляват огромния по количество на влизащите в него, съвременен флот от кораби на нахлуване.

Детски летовища

В изпълнение идейната програма на Н.М.С. софийският клон урежда и тази година детско летовище край морето в гр. Варна. Същото ще се помещава в новото хигиенично здание на училището „Митрополит Симеон", където ще бъдат летовищата и на четири други клонове на съюза. По този начин ще може задружно да се проведе програмата на съюза и да се опознаят и сближат най-младите членове на същия.

Ще имаме 2 смени, по 25 дни, начиная от 1 юлий т. г. Ще летуват момчета и момичета — деца на съюзни членове от 9—14 год. възраст, нуждаещи се от морски курорт въз основа на медицинско освидетелствуване.

Децата ще бъдат под вещия надзор на учител-ръководител на колонията и 2 възпитателки негови помощнички, завършили курс за детски градини. Освен това, всяка смяна ще има ръководител по спорта — плуване и гимнастика, така че покрай грижата за добрата храна и продоволствие, вземат се съответните мерки и за по-плътното и цялостно използуване на въздуха, слънцето и морето, за закаляване здравето и духа на летуващите деца и укрепване в тях любов към морето и родината.

А. Д. Кантарджиев
завед. отдел — детски летовища
при соф. клон на Н.М.С.

Марко Поло

ЧАЙКА

— Бягай, че те пребих! — викна брадясалия капитан Спиро и лъжливо тропна с огромните си ботуши по малката палуба на „Надежда". Той сви устни в странна гримаса и когато видя, че малчугана скочи със страх от аламаната, сърдцето му трепна радостно.

Не беше ли човек капитан Спиро, но се страхуваше да взема деца в аламаните, защото . . . деца са това, палавници .. трябва все тях да гледаш, да не ги изпущаш изпод окото си, че... току виж паднало някое в морето и потънало.

Чайката, така наричаха 10-годишния малчуган, изви нехайно русата си глава, пъхна ръчички в джобовете на панталона си и тръгна по пясака на брега. Той вървеше и свиреше с уста и се преструваше, че не се интересува повече от кооперативните аламани. Но, когато видя, че капитан Спиро не го наблюдава, детето се скри зад един храст и сините му очички търпеливо проследиха живота в аламаните.

Излязоха всички рибари до кооперацията и последен стъпи на брега капитан Спиро. Чайката скочи от засадата си и се втурна към лодките. То се метна в „Надежда" и веднага се промуши под палубата.

След няколко минути Чайката видя да влиза тайфата на аламаните и накрая тежките ботуши на капитан Спиро затропаха над главата му и чу командата на своя любим капитан.

— Ала!



Бляснаха осемте чифта лопати и аламаните бързо полетяха в тихото море. Отдавна беше се мръкнало и черен мрак беше похлупил заспалата земя. Топлата есен, тихото море, тъмната нощ — всичко обещаваше хубав риболов, но дълго бродиха аламаните в морето напразно. И по-предната вечер беше така хубаво времето, и още по предната — но паламудните пасажи не се виждаха, нямаше риба.

. . . Тая вечер капитан Спиро се покачи на алборото, седна на площадката и провисна крака. Черните му очи бробиваха тъмнината, взираха се в заспалото море да видят отблясъка на паламуден пасаж, но напраздно. И тая вечер не се показваше никаква риба: и тая вечер май че напусто ще бродят из морето. Капитан Спиро се изправи, плю ядосано и викна към гребците.

— Ала, алааа! какво се мърдате като баби!

Гребците напрегнаха още по-силно върху лопатите и цяли потънаха в пот. Беше топло и душно.

Капитан Спировото сърце трепна; татък някаде пред него сякаш водата се запали; лумна един голям пламък и накара сърцето му да забие лудо. Той потърка очите си, опули ги да видят по-добре в тъмнината и викна сподавен от радост:

— Ала, алааа! бързо, риба! — и посочи някаде да литнат аламаните.

Скоро те настигнаха рибния пасаж, който светеше в тъмната безлунна нощ, като пламък и капитан Спиро даде команда:

— Мола!

Мрежите бързо заградиха изплашеното рибно стадо.

Сърцето на Чайката повече не изтърпя и накара своя господар да се покаже от скривалището си. Там на откритото беше чудна картина; на двете аламани горяха лампи и осветяваха потните тела на риболовците. Капитан Спиро здраво стискаше в ръцете си едно грамадно кепче и гребеше риба от морето. И когато се накани да изсипе паламудите в лодката, той видя Чайката, понече да изругае, но се спря. Остави настрана кепчето, грабна в прегръдките си малчугана и викна пред всички:

— Това кепче с паламудите е за Чайката! Гледате ли, той е нашия късмет! — и изсипа рибата в краката на детето.

После притисна малчугана до гърдите си, целуна го по челото и рече:

— Голям рибар ще стане от тебе! — и го пусна до себе си.

Наистина от Чайката излезе най добрия кооперативен капитан на аламани.

ЧУЖДИ ДУМИ

Аламани — бързоходни, островърхи дванадесетметрови лодки за лов на пасажна риба.
Алборо — стожер, мачта.
Палуба — покрив.
Пасаж — ято, рояк.
— Ала — команден вик — „Хайде".
— Мола! „Гуряй", и „загражданай".
— Тайфа — Група.

Д-р Васил Н Бакърджиев
(лекар балнеолог)

ЧЕРНОМОРСКИТЕ ЛЕКОВИЩА ОТ БАЛНЕОЛОЖКО ГЛЕДИЩЕ

Българското черноморие се намира между Южна Добруджа — северо-източно и Източна Тракия — южно.

Климатология — медицинска климатология и биоклиматология на Черноморието

Климатично Черноморието е свързано: с вътрешността — земята по крайбрежието и с планините, особено Стара планина и Странджа планина и естествено и непосредствено със самото море — източно и с Мраморно море — южно.

Черноморското крайбрежие се влияе непосредствено от Черно море на дълбочина от 40—50 клм. — северно на 50—60 клм. на юг от гр. Бургас. На юг се чувствува и прониква влиянието на Средиземното море чрез Бялото море (Егейско море) и Мраморно море.

Затова имаме следните предимства:

Лятото е по-хладно от това на вътрешността на страната, гдето преобладава преходния континентален климат (с горещо и сухо лято), и още по-хладно — приятно и леко поносимо от горещото лято на т. н. Средиземноморска Ривиера (Франция, Италия).

Есента е топла и продължителна.

Цялата гранична област — южно от гр. Бургас е т. н. Българска Ривиера.

Показанията и противопоказанията и лечебните средства на черноморските лековища са същите, които отговарят на всяко южно морско лековище, напр. в Беломорието, Мраморноморието или египетския бряг.

Българското черноморие е показано за:

1. Детската възраст (до 14 год). — здравеукрепване.
2. Оздравяващи (реконвалесцентни).
3. Дори и за неврастеници — за последните са от значение следните биоклиматични и природни условия:

Отсъствието на прилив и отлив, тихи ветрове, слабо вълнение на морето, относителната тишина и спокойствие през лятото.

Природата — растителната природа — напо добяваща тази на Крим и Кавказ — допълнят тази картина.

гр. БУРГАС

След Варна второто по-големина и значение морско лековище е Бургас.

Климат: смесен континентален с морски, но съществено по-топъл.

Лечебният сезон е от 1 май до 1 ноември. Околността му е една обширна морска и цветна градина.

Лечебни показания

1. За здравенци (реконвалесцентни).
2. Деца (10—14 год) за закаляване, укрепване.

гр. ПОМОРИЕ

Разположение: на 15 клм. северно от Бургас; на един полуостров до 3 клм. навътре в морето.

Климат: истински морски.

От особено значение са: I. Морският (крайбрежен) пясък. II. Морска кал.

I. Морският крайбрежен пясък е така наречения „железен пясък". Цветът му е зеленикав, почти чер и съдържа:

1. Магнетит — 3.8% и повече. Той му придава тъмния зеленикаво-черен цвят.
2. Авгит — (алуминиев, железен, манганов силикат) — 33%.
3. Оливин — (магнезиев, железен, манганов силикат).
4. Черупки от морски миди и охлюви — 24%.
5. Кварц — 6.4%.

Такъв пясък е отличен за пясъчни бани

Плажът се простира като полукръг на няколко стотин метра северно от града по продължение на пясъчната ивица отделяща морето от солните езера.

Тъмният цвят и отенък на пясъка и особеното му разположение — между две обширни водни повърхности — морето и езерата — представлява едно голямо предимство за морелечението.

КАЛОЛЕЧЕНИЕ

II. Използува се калта от голямото поморийско езеро. Водата на това езеро, както и калта са силно минерализирани. Те имат 18 гр./л твърди вещества. От тях 15 гр./л са хлорни съединения (натриев хлорид — готвар. сол), магнезиев хлорид, калиев хлорид и други соли на брома, калция, магнезия (сулфати и карбонати).

Основните лечебни показания на Поморие са:

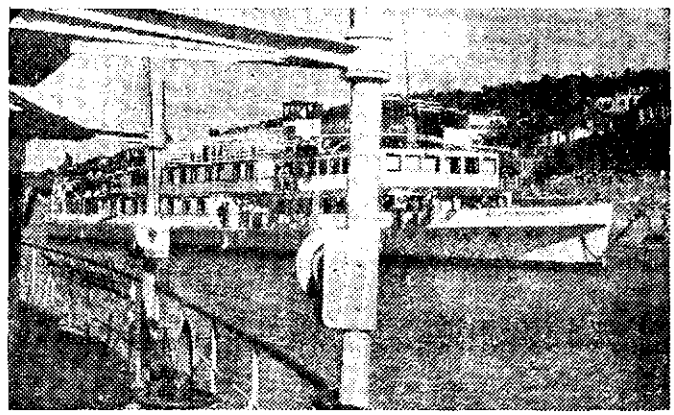
I. Хронически ревматизмални заболявания на ставите, особено и деформиращи артрити, подагра.

II. Туберкулоза — костна — ставна — но комбинирана с другата — хирургична терапия — след оперативни случаи, които са особено подходящи за слънцелечение.

III. Гинекологични страдания — хронически възпаления на матката и придатъците й — ос6бено за калолечение.

През сезона (лятото до есента: от 2 май до 1 ноември) температурата на морската вода е между 22°—28°—30°С.

Поморие е също едно отлично морско — климатично лековище за детската и училищна възраст. Наблюденията са показали едно чувствително повишаване на хемоглобина и на червените кръвни телца; ускоряване на растежа; увеличаване на: телесното тегло, гръдната обиколка и дихателния показател, особено у децата. *(Др. Матеев).*



Българският първокласен пътнически кораб „Александър Стамболийски", който обслужва дунавското ни крайбрежие

Марко Поло

КАПИТАН ДРАГО

(Продължение от бр. 1—2)

Драго държеше румпела и направляваше корабчето из тесния Босфор. Времето пак се беше намръщило. По небето се гонеха черни облаци и го караха по-често да гледа тях, отколкото живописните брегове на Босфора. Нищо добро не предвещаваха тия облаци. Но Драго се утешаваше лесно — машината му е вред, „Морски вълк" е натоварен добре — ще удържи и на най силната буря.

Пияният Корнида, заспал върху палубата, се разшава. Устата му гореше от изпитата ракия и гърлото му пламтеше от жажда. Той се довлече до бъчвичката с вода и отвори кранчето; пи до насита и тръгна към машинния кубрик да се стопли, премръзнал през време на съня си. Кранчето остана отворено и водата скоро изтече до капка.

Корнидата се спря до гърнето със сгъстен въздух и погален от приятната миризма, веднага заспа.

Бумка моторът на „Морски вълк" четири часа и отмъкна гемийката извън Босфора.

Нощта беше вече паднала, бурята засили своя вой; небето почерня от бурливи облаци; морето зарева и светна като запалено.

— Дай пълен газ! — викна капитан Драго.

Гаргата пусна газ. Машината понече да поеме повече газ, хлъцна и спря да работи. Гаргата трепна, засуети се и отвори крана за сгъстен въздух наново да запали угасналата машина.

Отвори крана и... ръката му застина върху него — въздухът беше отлетял. Корнидата, когато легнал, отворил крана без да иска и гърнето беше се изпразнило. Корнидата продължаваше да спи с блаженна усмивка по небръснатото си лице.

— Какво се мотаеш там. Защо угаси машината, бе Гарга такава! — викна Драго.

— Сама угасна... въздух няма — не може да се запали.

— Как няма! Нали на тръгване проверих — пълно беше гърнето —

Пълно ама; — Корнидата отворил без да иска крана и няма нищо.

— Няма ли? — ревна Драго, погледна разбеснялото се море и скочи в кубрика, и като се убеди че гърнето е празно, сграби заспалия Корнида и като луд изтича навън.

„Ще го хвърли в морето" — помисли Гаргата и замръзна от страх на мястото си. Драго беше полудял. Той разбра, че без машината са пропаднали и стистна здраво в железните си прегръдки пияния Корнида, който се събуди от мечешката прегръдка и викна:

— Ой, не ме стискай, боли.

— Боли я, твоята — ревна Драго — иди нахрани рибите щом си пуснал въздуха — и понече да го изпрати всред разпенените гребени на огромните вълни. После спря, помисли нещо и захвърли изтрезнелия Корнида върху кошовете с риба.

— Бягай! Викай Пушката и дигай голямото платно, че дяволите те вземат.

Като вятър побегна по кошовете спасения Корнида, с разтупкано до спукване сърце и събуди Пушката.

Бързо проскърца макарата на голямото платно по мачтата и бурята го опна като в рамка.

Обърканата от вълните гемийка, се стъписа, разтрепери се и литна напред.

— Пущай всички платна! — изкомандува капитан Драго.

Гика и гафела скоро проснаха своите триъгълници и засилиха хода на корабчето.

Морето беснееше предизвикано от „Морски вълк"; то мисли че скоро ще погълне тая малка играчка в бездънния си стомах, но се излъга — играчката не се даваше. И тогава морето зарева с всички сили и тласна гемийката стремглавно напред.

Драго наблегна тежкото си тяло върху румпела да не губи низкия бряг от ляво, но морето го победи, — то грабна малката гемийка и я понесе далеч от брега.

Загубиха се светлините на двата фара; загуби се и брега; остана само безкрейното светнало от ярост море. Всред това море Драго бягаше с гемийката неизвестно накъде.

... Дигнаха се големи вълни и със смях тръгнаха след гемийката. Бутнаха я те да бяга по бързо и най-после решиха да си поиграят с нея. Една голяма разпенена дълга вълна дойде като изневиделица, просна се върху палубата и завлече след себе си половината от кошовете й; друга вълна отвлече останалата половина. Палубата се очисти от товара си и се надигна над морето. Сега свободно се разхождаха вълните по нея, миеха я, палеха я с пламналите си гребени и се изливаха през отворите на бордовете като малки водопади.

Но друга, по-голяма вълна потопи носа на „Морски вълк" и накара витлото на машината да забуксува във въздуха. Стана страшно. Драго за първи път в живота си разбра, че морето не се шагува и се уплаши. Той ревна към Гаргата:

— Дай брадвата и дръж румпела срещу вълните! — и сграби подадената брадва и хукна към палубата. Малките отвори на бордовете шумеха от изтичаща се вода; но палубата беше потънала в вода; Драго газеше до глезените на краката си в нея. Отворите не бяха достатъчни да се изтече бързо голямото количество вода по полубата. А втора вълна, дори по-страшна от първата, идеше към гемийката, светнала от радост, разрошена, разпенена и бързаше да стовари туловището си върху нея.

Драго видя вълната и примря от страх. Мускулестите му ръце дигнаха брадвата и част от дъските на левия борд отлетяха в морето. Той замахна още веднаж и отвора зина като голяма спасителна врата — събраната по палубата вода бързо мина през нея и освободи палубата. Драго се впусна към другия борд. Но голямата, страшната вълна с рев се нахвърли върху „Морски вълк" и помете капитан Драго като непотребен куп пакли захвърлени върху палубата. Той едва се задържа за машинния кубрик. Цялия мокър, цялия окъпан от вълната, той се изправи, нагази във водата и пак дигна брадвата. Отхвръкнаха парче по парче дъските и на десния борд и отвориха втора врата. Нахлулата вода се изсипа в морето. „Морски вълк" изпъшка, изприви се и пак тръгна напред. Отвсякъде вълните изсипваха товара си върху малкия кораб, но той

беше здрав, отърсваша се и не се даваше. Водата имаше от къде да изтича и не пакостеше вече. Но вятърът, ядосан на малкото корабче, събра всички сили и духна като из фуния. Той подхвана малката гемийка от задната страна, опъна платната, и, заби носа ѝ в първата голяма вълна. После духна още по-силно и разкъса платната на гемийката и спря да духа; свърши си работата вятърът и остави разиграните се вълни да се кискат над безпомощната гемийка.

Парцаливите платна плющяха като грамадни изпокъсани знамена.

Драго натискаше румпела до болка и гледаше да избягва страничните вълни, но мъчно му се удаваше; гемийката беше напълно обхванатa от вълните и те си играеха с нея както си искат.

Драго виждаше вълните в тъмната облачна нощ, само по разпалените им, като огромни огньове, гриви. Той се бори почти цяла нощ и когато усети, че вълните се поокротиха, остави румпела в ръцате на Гаргата и отиде да спи.

На утрото морето беше съвсем утихнало.

Само грамадни мрътви вълни клатушкаха раненото корабче.

Пушката спеше под румпела, уморен от нощното бдение. Драго взе като малко дете заспалия си другар, пренесе го в кубрика и го положи върху леглото. После се върна върху кормилото.

Морето се успокояваше бързо; слънцето беше изгряло и гонеше облаците. Тук то топлеше и през зимата. „Морски вълк" се клатушкаше като уморен човек, загубил се в безкрайната водна пустиня. Голямото му платно висеше разкъсано, а долната му полурейка се опираше на палубата безпомощна и жално проскърцваше. От кливера и стаксела не беше останала и следа. (Следва)

ХРОНИКА

Отдавайки нужното внимание на плувния спорт Дирекцията за физическа култура и спорт, направи необходимото щото единственият закрит зимен басеин в България, този в Столичните централни бани пак да работи и да се постави на разположение на софийските плувци и хилядните столични любители на плувният спорт.

Басеинът бе затворен от три години насам. Извършеният ремонт бе незначителен. В този басеин начиная от 20 януари т. г., Дирекцията за физическа култура и спорт уреди курсове за изучаване и усъвършенствуване на плуването. Курсовете се посещават и от 30 плувци и плувкини от Н.М.С. — софийски клон. Резултатите от курсовете са много добри, тъй като дирекцията назначи добри технически ръководители, които системно и планово водят обученията, които са безплатни за всички организирани плувци.

Дирекция за физическа култура и спорт е наела за няколко години столичният спортен парк „Диана" състоящ се от три спортни басеини и едно рибно езеро. Възстановяването на полуразрушените басеини е започнало вече. Очаква се до началото на същинският плувен сезон басеините да бъдат поправени. Те ще бъдат предоставени за широкото и евтино ползуване на столичаните и за безплатно ползуване на софийските плувци.

В двегодишния физкултурен план Дирекцията за физическа култура и спорт е включила ремонт и строеж на няколко плувни басеини в страната.

През настоящата година Дирекцията за физическа култура и спорт предвижда уреждането на 5 курса за технически ръководители по плуване и 2 курса за техн. ръководители по гребане. Очаква се членовете на нар. морски съюз да вземат активно участие при организирането и провеждането на курсовете по програмата.



На паша край тихия бял Дунав

ВОДЕН СПОРТ

ЦСФС, ВОДНИЯТ СПОРТ И НМС

Поставената тема е обширна, трънлива и придружена почти в цялото свое движение и развитие от много горчивини и неприятности.

Целта ни тук не е с един замах да дадем разрешение на тази проблема, нито пък да я осветим в цялата и голата и истина, тъй като ще бъдем принудени да повдигнем крайчеца на завесата, зад която се крият още много други, основно неразрешени въпроси и отношения.

Това, което нас конкретно ни интересува е въпросът за плуването, гребането ветроходството и водния спорт изобщо.

Независимо от широко прокламирания от Ц.С.Ф.С. принцип за масовизиране на спорта у нас и максималното използуване на съществуващата материална база за същия, Н.М.С. през миналата спортна година зарегистрира прекрасни постижения във водния спорт — конкретно гребането и ветроходството, израз на което се явиха даата гребни похода Дунавския и Черноморския.

Освен това след дълги преговори и митарства съгласно решението на Ц.С.Ф.С., от 16 юли 1946 г. на подготвените плувци от клоновете на Н.М.С. по места, околии области и за общо държавните състезания бе разрешено да вземат участие в състезанията и то едва в общодържавните такива, които станаха в София.

Съгласно решението на Ц.С.Ф.С. взето на заседанието му на 13. V. т. г. на Н.М.С. се разрешава да вземе участие в подборните плувни състезания, които ще станат за републиканско първенство, след проведените по места, околии и области вътрешни плувни състезания на плувните секции на Н.Ф.С.

На Н.М.С. не се разрешава да вземе участие във вътрешните плувни състезания на Н.Ф.С. (от местен околийски и областен масщаб), а му се разрешава да проведе покрай гребните състезания и свои плувни клонови и общосъюзни такива, след което да излъчи съюзните си първенци, които ще бъдат допуснати на подборните състезания за излъчване на добри в спортно, техническо и политическо отношение плувци за нашия национален плувен отбор, който ще вземе участие в тазгодишния плувен Балкански шампионат.

Следователно на Н. м. съюз предстои да проведе свои клонови състезания по плуване, гребане, ветроходство, скокове и водна топка, които съгласно спортния календарен план за т. г. ще се проведат от 1 до 5 август.

Ц.Р. на Н. м съюз е разпоредило със свое окръжно до всички клонове съюзните състезание по плуване и републиканските такива по гребане да се проведат от 8 до 12 август т. г. в гр. Варна.

От всичко до тук изложено става ясно, че Н.М.С. т. г. ще проведе пълнокръвни състезания по воден спорт по места, клонове и в съюзен масщаб.

На Варненския клон на Н.М.С. е възложено да конституара организационната комисия за състезанията, която ще изработи план и програма за същите, които своевременно ще бъдат разпратени по клоновете, в Ц.С.Ф.С. и областните съвети за физкултура и спорт.

Между 15 и 18 август т. г. в Будапеща ще се произведе Европейски шампионат по гребане на работниците. Н.М.С. е поканен да вземе участие със свой екип. Ц.Р. даде съгласието си и сега остава нашите членове — прекрасните работници ударници по продоволствието от Созопол, Балчик, Свищов и др. да стегнат своята подготовка в гребането и след нашите състезания от 8—12 юли т. г. ще се определи отборът, който ще представи България в този Европейски шампионат, който от своя страна ще сближи още повече работниците от всички страни в един по голям масщаб на полето на спорта и съревнованието в него.

Впрочем нека се стегнем и заработим за затягане на нашата водно-спортна дисциплина и постижения.

На работа под нашия лозунг. Към морето и Дунава за напредък!

К. Цачев
постоянен представител на
Н.М.С. в Ц.С.Ф.С.

ЕВРОПЕЙСКИ РАБОТНИЧЕСКИ ГРЕБНИ СЪСТЕЗАНИЯ В БУДАПЕЩА

Получи се в ЦР на НМС, чрез ЦСФС, следната покана за европейски шампионат на гребане на работниците, който ще се състои от 15—17 август т. г. в Будапеща (Унгария):

Унгарската федерация за гребане има честта да покани работниците от Вашата федерация да участвува в шампионата на Европа по гребене на работниците, който ще се състои от 15—17 август в Будапеща, Унгария.

Поканени са работници от следните страни:

Албания, Австрия, Белгия, България, Дания, Франция, Англия, Холандия, Люксембург, Полша, Ромъния, Швеция, Швейцария, Чехословакия, Съветския съюз, Югославия.

Унгарската федерация по гребане се натоварва с разноските на осем състезатели и един водач от Унгарската граница до Будапеща и обратно с бързия влак II кл. и разноски за пребиваването за четири дена (квартира и три яденета на ден).

Дата за пристигане в Будапеща: 14 август.

Заминаване от Будапеща: 18 август.

Пансион заплатен от нас започва на обед на 14 август и завършва на обед 18 август.

Проектирана програма:

1 ден: Състезания на дълго разстояние в левия ръкав на Дунава 15 август около остров Маргарита, реката тук има 300 м. ширина и бързина 4—6 клм. в час. Разстоянието на състезанието е 12 клм.

17 часа: К—2 мъже.
17.10 ч. С—2 „
17.20 ч. К—1 „

2 ден: Състезание на дълго разстояние на същото място, както 16 август. Първият ден в 17 часа: К—4 мъже.

3 ден: Състезание на късо разстояние на същото място 17 август.

17.20 ч. : К—2 мъже
17.30 ч. : К—1 жени
18.20 ч. : К—1 мъже
18.30 ч. : К—2 жени
18.40 ч. : С—1 мъже
19.30 ч. : К—4 жени
19.40 ч. : С—2 мъже
20.00 ч. : К—4 „

В случай на нужда елиминаторите ще се състоят сутринта на деня предшествуващ финала.

Всички резултати постигнати в изпитанията за мъже ще имат точки според следната система:

За изпитанията К—1 и С—1 за първия 24 точки, за втория 15 точки, на третия 9 точки, на четвъртия 6 точки и на петия 5 точки.

За изпитанията на К—2 и С—2 на първия 36 точки, втория 23 точки, третия 14 точки, четвъртия 9 точки, петия 5 точки.

За изпитанията на К—4 за първия 48 точки, за втория 30 точки, третия 18 точки, четвъртия 12 точки, петия 6 точки.

Нацията постигнала най-много точки е спечелила шампионата на Европа за гребане на работниците за 1947 г.

Награди

на шампиона — златен медал
на втория — сребърен медал
на третия — бронзов медал
на четвъртия (в случай на осем участвуващи в едно състезание) бронзова плака
на петия (в случай на десет участвуващи в едно изпитание) бронзова плака

Срок за записване:

Записванията ще бъдат изпращани до 15 юли 1947 г. на адрес на Унгарската федерация за гребане.

Може да участвува всеки работник, който е любител според международните правилници. Всеки участник трябва да се подчинява на правилника на ИРК.

Унгарската федерация за гребане, организаторка на шампионата отстранява всякаква отговорност в случай на евентуални нещастия през време на пребиваването в Будапеща. Състезателите ще имат възможност да се осигурят против злополука върху намалената цена.

Транспорта на лодките е възможен при намалена тарифа по унгарските железници.

Организационният комитет е съставен както следва:

г. Йозеф Фюкели, административен председател.
г. Янош Сомоги, главен секретар.
г. Еде Назвал, секретар (пътуване, квартира).
г. Тибор Сивирски, инспектор (преса пропаганда).

г. Тимор Кери, председател от федерацията (приеми).

Ние молиме да ни съобщите до 28 май най-късно дали ще Ви бъде възможно да участвувате в шампионата. Умолявате се да отговорите и в негативен случай.

ФИНА до Народния морски съюз

В Централното ръководство на Народния морски съюз се получи циркуляр—писмо от Международната плувна федерация за любителско плуване и списък на световните рекорди по плуване за 1946 г., които поместваме по долу изцяло.

До Народния морски съюз
София—България

Международна федерация за любителско плуване
Основана 1908

Р. М. Ритер Поч. секр. и касиер
Вернон Роуд № 428
Дженкентаун Пенсилвания (Ра)
Съединените щати

1 януари 1947 г.

До главните секретари на нациите—членове на ФИНА

Господа:

Членският внос за 1937 г. се плаща сега и в случай, че Вие не сте заплатили Вашата членска вноска моля изпратете незабавно 10 американски долара съобразно приложената тук записка, за да бъде Вашата федерация изправена за тази година. Справете се с декрет №7 Ф.И.Н.А. бюлетин VII, октомври 1946 г. страница 5.

Такса за международни състезания: Таксата от 2 долара трябва да бъде заплатена в началото на тази година и бъде изпратена на главния секретар-касиер. Декрет № 8 Ф.И.Н.А. бюлетин № 7 стр. 5.

Световни рекорди: Новопоставените световни рекорди от 20 юни 1946 трябва да бъдат доведени до знанието на гл. секретар до 1 юни 1947 чрез тук приложения формуляр за официална регистрация. При поискване могат да се получат допълнителни формуляри. Приложен е един списък на новите рекорди, установени от 20 юни 1946 г. насам и представени за регистриране.

Правила за плуване: Още веднъж Ви се привлича вниманието върху новите правила, засягащи гръдното плуване (Бруст) справка Ф.И.Н.А. бюлетин VII стр. 8 чл. № 34 (8). Световните рекорди на гръдно плуване могат да бъдат зарегистри-

рани само, ако са устоновени съгласно новите правилници, което еднакво засяга и новото плуване смесен стил — гръбно, гръдно и свободен стил — 3 х 100 ярда (ярда — 91.5 см.) и 3 х 100 метра, за мъже и жени, освен установените разстояния. Справка член 38 (а) Ф.И.Н.А. бюлетин VII стр. 8. Относно скок с майо справете се с новото правило, член № 39 Ф.И.Н.А. Бюлетин VII стр. 9.

Международно бюро за скок във водата: Вземете си бележка от новите наложили се скокове, прибавените нови скокове и новите коефициенти на трудност за изпълнение, публикувани в Ф.И.Н.А. Бюлетин VII стр. 9—14.

Поправки в Ф.И.Н.А. Бюлетин VII.

1-ва група скок № 4 променен от $^1/_2$ преобръщане (салтомортале) напред на $1^1/_2$ преобръщане напред.

Стр. 10 таблица А скокове от трамлина (анг. текст)
„ 12 таблица В „ с високо летене („)

I група скок № 9 променен на „$3^1/_2$ преобръщане напред". Скок с високо летене за жени: *Прибавете два скока по желание на 4 задължителни скока (по вид).*

II.

Международен комитет за водна топка. Моля отбележете промените отнасящи се до правилата на водна топка справка Ф.И.Н.А. бюлетин VII, стр. 14—16. Много от държавите членки не са изпратили още своите списъци на 5 най-добри референти на водно поле както това се иска от Г.В.В.Р. (международен комитет за водно поле). Умолявате се да го направите незабавно като отбележите с едно „Х" тези от тях, които са вече реферирали на международни състезания.

Годишници за годините 1946—1948: Тези книги могат да се получат веднага, на френски или английски, срещу заплащане от 1 долар на книга. Изпратете поръчката си чрез приложената бланка за поръчка. Поръчката трябва да бъде придружена необходимата сума.

Вашата федерация трябва да бъде в течение сна всички правила, които урегулират нашия спор и които ще бъдат приложени в Олимпийските игри през 1948 година в Лондон.

НОВИ СВЕТОВНИ РЕКОРДИ

установени от 20 юни 1946 година за регистриране от бюрото на Ф. И. Н. А.

СВОБОДЕН СТИЛ МЪЖЕ

Разстояние	Време	Дължина на басейна	Име	Държава	Къде е поставен	Дата
200 м.	2:05·4	25 м.	Алекс Жани	Франция	Марсилия	20 IX 1946 г.

СМЕСЕН СТИЛ ЗА МЪЖЕ — ГРЪБНО, ГРЪДНО, СВОВОДЕН СТИЛ

3×100 м.	3:16·9	50 м.	Дофен де Тулуз	Франция	Тулуза	8 VIII 1946 г.
3×100 м.	3:12·3	25 м.	кръжок на плув. Г. Валери, А. Накаш, А. Жани	Франция	Марсилия	16 IX 1946 г.
3×100 м.	2:57·6	25 ярда	Тима на Уелския университет	С. А. С. Щ.	Ню-Хейвън	8 IX 1946 г.

ГРЪДНО ПЛУВАНЕ ЖЕНИ

100 ярда	1:11·1	25 м.	Нели Ван Влиет	Холандия	Хага	25 VIII 1946 г.
100 метра	1:19·4	25 м.	Нели Ван Влиет	Холандия	Алюст (Белгия)	29 VIII 1946 г.
100 метра	1:19	25 м.	Нели Ван Влиет	Холандия	Хага	1 VIII 1946 г.
200 ярда	2:35·6	25 м.	Нели Ван Влиет	Холандия	Хага	24 VIII 1946 г.
200 метра	2:52·6	25 м.	Нели Ван Влиет	Холандия	Билтховен	17 VIII 1946 г.

Списък на референтите по водно поле предложени от държавите членки за 1947 г.

Белгия: Рене Бован*, Алфанс Делае*, Рене де Рав*, Жан Хувар, Марсел Вилемс
Египет: А. Д. Тауни*, И. Еделдин*, С. Нисим*, М. Сабри*
Франция: Луй Делбор*, Алфонс Фулон*, Жорж Китал*, Пол Дюжарден, Пол Ламбер
Холандия:
Испания:
С. А. С. Щ.: Алберт Стол, Фред Спингър, Джо Розенал, Нал Волжер.

* Означените с този знак са ръководили международни състезания.
Постъпили са искания за членуване от:
Корея: Корейско любителско атлетическо общество, подпредседател: Ж. Куант Дун Сеул.
Ливан: Ливанска спортна федерация
(Сирия) почет. секретар А. В. Рамлдан Авеню де Франсе № 21 Бейрут.

ПРАВИЛНИК ЗА СЪЮЗНАТА ЗНАЧКА И НАГРАДИТЕ ПО СЪСТЕЗАНИЯТА ПО ВОДЕН СПОРТ В НАРОДНИЯ МОРСКИ СЪЮЗ

А. ПРАВИЛНИК
за съюзната значка

I. Цел

1. За да се даде израз на целите, задачите и идеите на Народния морски съюз се учредява предметен израз на същите в съюзната значка.

II. Описване на значката

2. Съюзната значка представлява котва с размери: 2·5/3 см. обградена от котвена верига. Върху пърта на котвата е вграден спасителен пояс от червен емайл с позлатен надпис „Народен морски съюз". На кръстовището е вградена върху спасителния пояс емблемата на Отечествения фронт. В свободния кръг на спасителния пояс върху развълнувано море от син емайл е изобразен ветроход. Значката изобразява емблемата на съюза.

III. Общи разпореждания

1. Право на съюзна значка има всеки пълноправен и отчетен член срещу заплащане.

Б. ПРАВИЛНИК
За награждаване при състезания в Народния морски съюз

I. Цел на награждаването

1. За да се даде поток за благородно съревнование и стремеж за постигане на най-добри резултати и постижения във водния спорт и морското дело и за да се даде израз на признателност и значение на личните постижения по: гребане, ветроходство, плуване, скачане и пр. учредяват се следните спортни медали и награди:

а) За гребане — 1 единична награда — медал и 1 екипна награда.

б) За ветроходство — 1 единична награда - медал и 1 екипна.

в) За плуване — 1 единична награда — медал.

г) За скачане 1 единична награда — медал.

д) За годишно съюзно първенство по воден спорт по точки за състезания между клонове — 1 съюзна награда.

Забележка: 1. Единичните награди — медали са еднотипни — 3 вида (1-а, 2-а и 3-а — позлатени, посребрени и бронзови).

2. Екипните — колективни награди са увеличени тройно двата образа на съответните медали позлатени и поставени върху черно полирано дърво със съответен надпис.

3. Описанието на медалите и наградите следва в глава III.

II. Условия за награждаване

2. С посочените медали и колективни награди се награждават членовете на Народния морски съюз, които са:

а) Взели участие в черноморския и дунавския гребни проходи.

б) Показали преданост и усърдие за издигането на Народния морски съюз във водно-спортно отношение.

в) Проявили творчество инициатива, извънреден труд, с който са издигнали престижа на морското дело, техника и воден спорт.

г) Първенци по ветроходство за дадени годишни състезания на съюза.

д) Първенци по гребане за дадени годишни състезания на съюза.

е) Първенци по плуване при годишни състезания на съюза.

ж) Първенци по показани красиви скокове при годишни състезания на съюза.

з) Ръководителите на екипите и спортни отговорници на отборите.

Забележка: Могат да бъдат награждавани и други лица, които не членуват в Народния морски съюз, но които излизат на състезания от името на съюза или лицата, които са избрани в т. т. а, б, и в, но са показали упоритост и любов към морското дело и морето.

III. Описание на наградите

3. Наградите биват лични и колективни,

а) Личните награди са:

Медалите за: гребане, ветроходство, плуване, скачане, черноморски и дунавски спортни походи, и парични награди.

Медалите са еднотипни за три степени награди: (1-а, 2-а, и 3-а — позлатени, посребрени и бронзови). Те са кръгли с две лица: на лицевата страна е изобразена съюзната значка, а на гърба емблемите на гребането, ветроходството, плуването и скачането, като има специално място на лицевата страна под съюзната значка за надпис: „за плуване (I, II и III) награди", (за гребане I, II и III награда), за ветроходство (I, II и III) награда, за скачане I, II, и III, награда", „Черноморски гребен поход", „Дунавски гребен поход".

Забележка: Медалите за черноморски и дунавски поход на гърба си вместо изброените 4 емблеми имат изобразени съответно: черноморската ни граница с един гребен отбор в лодка шесторка, а за дунавския гребен поход — очертана реката Дунав в нашите граници със също такъв гребен отбор.

Медалите се прикрепват на лента с цветове: бяло и синьо.

б) Паричните награди се определят според случая и по решение на съответното ръководство, което провежда състезанията.

Колективните награди са:

а) Табла с размер 30/50 см. от полирано черно дърво със съответните увеличени 3 пъти лица на медала, които едно до друго са прикрепени върху полираното черно дърво, със съответен надпис.

б) Купи със съответен надпис по избор от Централното ръководство, за съюзна годишна награда при общосъюзните състезания между клоновете. Общият първенец по точки от клоновете е носител на общата награда за дадена година.

IV. Начин на награждаване

4. Награждаването става от Централното ръководство на Народния морски съюз, от клоновите ръководства, от назначени комисии или от съдиите при състезанията, според случая и направените разпореждания по тях.

5. Награждаването на лицата, които отговарят на условията в т. т. а, б, и в става само от Централното ръководство на съюза.

V. Начин за носене на наградите

6. Медалите се носят от наградените във всяко време и при всички униформи на лявата гръд, в средата и след военните такива по място.

7. Колективните награди — купа и табла се пазят от съответните секретари в клоновите помещения.

8. Медалите, колективните награди и суми за парични награди се употребяват от съюза, като за целта се образува фонд „значки и награди", средствата за които се набират от субсидии (2% от членския внос, помощи и срещу заплащане (за съюзна значка).

9. Значките и наградите се съхраняват от главния секретар на съюза.

10. За отчетността на значките и наградите се води приходо-разходна книга, независимо от книгата на фонда от главния секретар.

Забележка: Книгата за сумите на фонда се води от главния касиер.

11. За всяка дисциплина при провеждане на състезания се определят две награди.

12. Комисиите и съдиите се определят с писмо от Централното ръководство, което дава указания за проведените състезания.

От Ц. Р. на Н. М. С.

Програма за курсове за технически ръководители по гребане

Пред вид на запитванията на нашите клонове в провинцията за начина на провеждане курсове за технически ръководители по гребане помастваме следната 30-часова програма, одобрена от ЦСФС, която важи еднакво за мъже и жени:

1 час — История, същност и значение на гребането (за стопанството, отбраната, здравеопазването и др.)

2 час — Видове лодки: части и принадлежности на лодката.

3 час — Влизане и излизане от лодката: приставане и отблъсване от кея.

4 час — Гребане на сухо, от сал или от привързана лодка: наименование на гребците и команди при гребането.

5 час — Кърмило, части на кърмилото: действие на кърмилото: бойна.

6 час — Морска, речна и езерна карта: географска ширина и дължина: масщаби, служене с карта.

7 час — Въжета, видове възли и предназначението им с практически упражнения.

8 час — Упражнение на гребането.

9 и 10 час — а) *За морски курс:* особености на Черно море (преобладаващи ветрове и течения, носове, заливи, вливащи се реки и др.): особености на морското гребане и опасности. б) *За дунавски курс и курсове в по-големи реки:* особености на Дунава или съответната река (течение, вливащи се реки, острови и др.): особености на речното гребане и опасности. в) *За курсове в застояла вода или по-малки реки:* особености на използувания воден басеин (езера, бентове, язовири, реки).

Забележка: В морски курсове се застъпва и бегло матариала, предвиден в точките „б" и „в": в дунавски курсове се застъпва бегло и материала предвиден в точките „а" и „в": в курсове в застояла вода или други реки се застъпва и материала предвиден в точките „а" и „б".

11 час — Упражняване на гребането.

12 час — Курс на лодката: прочертаване курса върху картата: лодъчен компас: измерване скоростта на лодката: морска миля: измерване посоката, скоростта и силата на вятъра: измерване силата на вълнението: скорост на речното течение и вливащи фактори: дрейфиране (относ).

13 час — Отличителни знаци на лодката. Предпазителни знаци и спасителни станции: фарове по нашето крайбрежие и характеристика на светлините им: сигнали (морски и речни).

14 час — Упражняване на гребането.

15 час — Поддържане курса на лодката с компас или по предмети на брега.

16 час — Вадене лодката на брега: минаване на прибой.

17 час — Тактика на гребането при течение, бурно време или силен вятър.

18 час — Котва, видове котви, котвена верига: откотвяне и закотвяне: команди.

19 и 20 час — Маневриране с лодката: повратливост на лодката и използуване на инерцията ѝ.

21 час — Гребане едновременно с две гребла.

22 час — Гребане с „русалки" и „скиф".

23 час — Строй на лодките (клин, купчина, фронт, пелингов, килватеров в двойна колона, двоен фронт и др.) с практическо изпълнение.

24 час — Упражняване на гребането.

25 час — Поддържане и запазване на лодките — изваждане на сухо, чистене, скаблене, калафатене, боядисване и др.

26 час — Правила за разминаване на лодките и предпазване от сблъскване, повреди през време на пътуване и избягването им: нещастия.

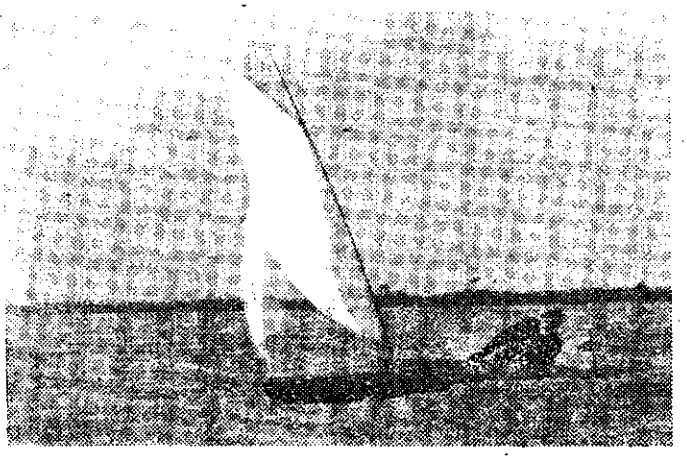
27 час — Научни практически предсказания за времето: самопомощ и помощ при нещастия.

28 час — Пристанищни наредби и закони: екипиране и съоръжения на лодките.

29 и 30 час — Малък учебен гребен поход до близко селище (забележително място) с приложение на заученото или при липса на условие упражняване на гребането.

Забележка I. Обучението в курса се провежда с следните видове лодки; „осморки", „шесторки", „четворки" и „двойки". Гребането с „русалки" и „скиф" се провежда в специална част на програмата. Курс се провежда, ако са на лице лодки за едновременно ползуване най-малко на 10 души.

Забележка II. В курсовете за технически ръководители по гребане се приемат само кандидати запознати, добре с гребане и плувна практика. Тези си качества кандидата удостоверява с писмен документ от дружеството или организацията, в която членува.



Със спортен ветроход по Дунава

БЪЛГАРСКИ МОРСКИ ФЛОТ?!

— Това е службата, която Ви предлага със своите нови и удобни кораби, удобна и приятна разходка по нашето красиво Черноморско крайбрежие.

Туристи, летовници и случайни пътници — Не пропускайте удобния случай, който Ви предлага Българския морски флот.

Българският морски флот поддържа всекидневни пътнически съобщения между крайбрежните селища:

От Варна за Балчик—Каварна и обратно.

От Бургас за Несебър—Поморие—Атия до Созопол и обратно.

Варна—Чайка—Руско село—Звездица и обратно.

Уреждат се и групови пътувания при намалени цени, до всички интересни пунктове на крайбрежието.

Справки и подробности при съответните пристанищни управления и при агенциите на Б.М.Ф.



НАРОДЕН МОРСКИ СЪЮЗ

ул. „6 Септември" 7-а — София, тел. 2-36-64, пощ. чек. с/ка 83-31

Разрешено 531—I—3—1728

БРОЯ 40 ЛВ.

Печатница Военно-издателски фонд 1947—498