



Година I. Брой 9.
Ноември 1924 год.
гр. Варна.

Урежда:

Книжовно-просветния отделъ.

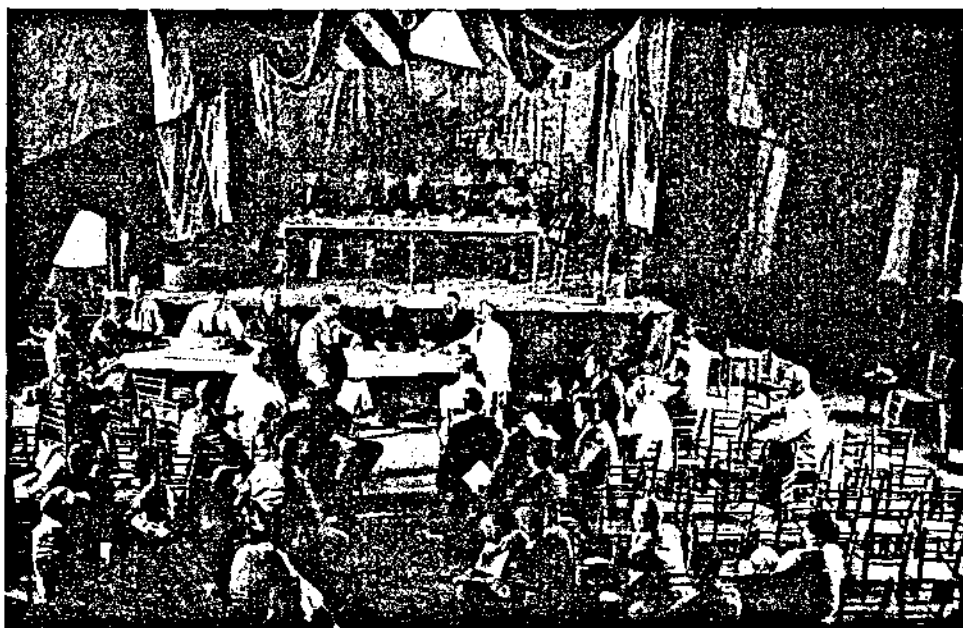
Списанието „Морски Сговоръ“ се изпраща безплатно на всички редовни членове на Българския Народен Морски Сговоръ.

Какъ да се запиша за членъ на Б. Н. М. Сговоръ? — Обърнете се къмъ секретаритъ на клоноветъ на Б. Н. М. Сговоръ въ градоветъ и селата на Царството. Тамъ където нѣма клонове — отнесете се до Главното Управително Тѣло на Б. Н. М. Сговоръ въ Варна. Месечна членска вноска 5 лева.

Годишенъ абонаментъ
за България 100 лв.
за чужбина 120 лв.
Отдѣленъ брой 15 лв.

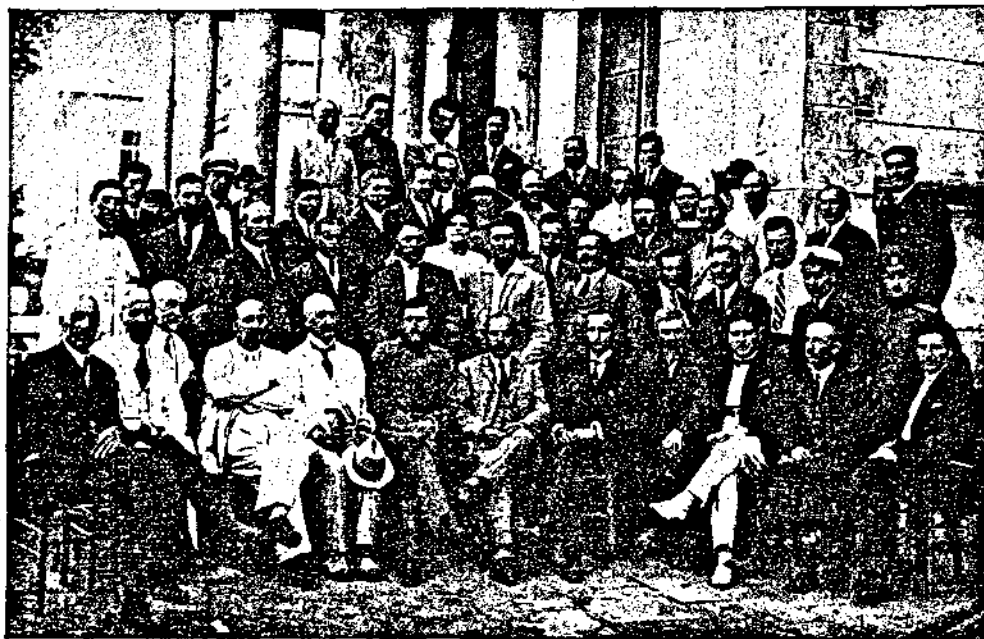
Редакторъ: Сава Н. Ивановъ.

СЪДЪРЖАНИЕ: 1) Първиятъ редовенъ сборъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ въ гр. Бургазъ отъ Пашмаковъ; 2) Финийцитъ и връзнитъ имъ съ Черно море отъ Сава Н. Ивановъ; 3) Морскиятъ музей въ Берлинъ отъ Инженеръ-Корабостроителъ Пампуловъ Пр.; 4) Съ хидропланъ „Ляпчевъ“ надъ Варна и Евксиноградъ отъ Пашмаковъ; 5) Морски новини; 6) Официаленъ отдѣлъ; 7) Морски книгописъ.



Първиятъ редовенъ сборъ на Б. Н. М. Сговоръ, състоялъ се въ гр. Бургазъ отъ 15—18. VIII. 1924 год.

Списанието „Морски Сговоръ“ е одобрено и препоръчано отъ Министерството на Народното просвѣщение съ окръжно № 447 отъ 9.I.1924 год. и отъ М-вото на Войната съ наредба № 22 отъ 1923 г.



Делегатитъ на първия редовенъ съборъ на Б. Н. М. Сговоръ, състоялъ се въ гр. Бургазъ отъ 15—18. VIII. 1924 год.

Пашмаковъ.

ПЪРВИЯТЪ РЕДОВЕНЪ СЪБОРЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ ВЪ ГР. БУРГАЗЪ.

На 15 августъ т. г. най-вишата властъ — първия редовенъ съборъ на Б. Н. М. С. откри своитъ заседания въ гр. Бургазъ. Представени бѣха 15 клона отъ царството съ 37 делегатати. При подобающата тържественостъ събора се откри отъ подпредседателя на Гл. Упр. тѣло Г. Д-ръ Недѣлковъ. Последния съ съдържателни слова набелѣза живота и дейността на Б. Н. М. Сговоръ и съ пожелание за ползотворна дейностъ отъ страна на съборянитъ, той обяви заседанията за открити.

Пристѣпи се къмъ изборъ на бюро, за което съ единодушие бидоха избрани следнитъ делегати: Председателъ Г-нъ Професоръ Д-ръ Консуловъ — София; Подпредседатели: Г-да Богданъ Ганчевъ — Бургазъ и М. Милчевъ — Плевенъ; секретари: Г-да Йовко Обрейковъ — Пловдивъ и Поручикъ Пашмановъ — Шуменъ. Бюрото зае мѣстото си, като председателя г-нъ професоръ Консуловъ отъ свое име и отъ това на бюрото благодари най-сърдечно за високата честъ, която имъ е направена съ избора да ръководятъ първия редовенъ съборъ на Б. Н. М. Сговоръ.

Той най-красноречиво доказа и подчерта предъ всички, че Б. Н. М. Сговоръ тепърва ще има да играе една и то доста важна роля въ нашия бждащъ общественъ животъ. Историята ли учи, каза той, че великитъ дѣла на народитъ сж преуспѣвали само тогава, когато тия народи сж биле на пжтствани и водени отъ една свѣта идея. Липсвали такава, — народното дѣло колкото и желанно да би било, то рухва и пропада. Много на мѣсто председателствующия изтъкна, че нашия народъ въ миналото е ималъ своитъ съзнателни и несъзнателни национални грешки, които тепърва трѣбва да се

корегиратъ. Ние, каза той, ще спомогнемъ и ще сътрудничимъ при корекцията на тия грешки.

За изправлението на установенитъ вече грешки и въ стремежа си да бждемъ предпазени отъ втори такива, се породи и още презъ 1920 година закрепна идеята за създаване на Б. Н. М. Сговоръ — сдружение съ културно-просвѣтна цель, което между многото задачи си зададе и тая какъ да опознае и привърже българина къмъ морето съ ценнитъ блага, които то дава на тия, които знаятъ да го тачатъ и използватъ. За да дойдеи по-скоро до реални резултати, тази идея каза той, ще я носимъ, насаждаме и култивираме средъ нашия народъ, който твърде слабо познава нашитъ богати морета.

Сжщия разглеждайки дневня редъ съ задоволство констатира, че въ него сж сложени за разглеждане въпроси отъ капитално значение, правилното разрешение и приемането на които ще допринесе не малко за националния ни напредѣкъ. Целтъ на днешния ни съборъ, каза г. Консуловъ, е проучването и разработването на идеитъ, които преследва Сговора, а тѣхното постигане ще бжде единъ цененъ приносъ за бжднинитъ на България.

По случай откриването на събора поднесоха се приветствия отъ кмета на града г. Куйковъ, отъ представителя на Туристическитъ дружества г. Ивановъ; отъ Инженеръ Христовъ — представителъ на инженерно-архитектното дружество; отъ Д-ръ К. Николовъ — представителъ на търговското сдружение и Бургазската Търговска Камара; отъ г. Иваровъ — представителъ на оргаризираното запасно войнство и отъ представителя на юнашкитъ дружества.

Наредъ съ това се прочетоха поздравителните телеграми, като на първо мѣсто бѣ тая на нашия пръвъ морякъ и членъ на Б. Н. М. Сговоръ — Н. В. Царя. Съ дълбоки и съдържателни мисли, той поднасяше искренитѣ си благопожелания къмъ събора и сговорянитѣ за ползотворна дейность. Прочетени бѣха тоже и телеграмитѣ, изпратени отъ нашитѣ министри, държавници, корпорации и други. Отъ името на Сговора г. Консуловъ благодари на всички. Сговора одобри съ аklamации приготвенитѣ телеграми-отговори до Н. Величество и г. г. министритѣ. Следъ избиране на съответнитѣ комисии, пристѣпи се къмъ разглеждане на дневния редъ, като секретаря на Главното Управително тѣло Г. Славяновъ прочете отчета за изтеклата година. Следъ обѣдъ четоха докладитѣ си: домакина, главния редакторъ на списанието „Морски Сговоръ“ и уредника на Морския музей.

Вечертъта къмъ 18 часа при свободна аудитория бургазския делегатъ г. Д-ръ К. Николовъ чете рефератъ на тема: „Морската ни политика въ свръзка съ културно-икономическото повдигане на Бургазското пристанище“. Реферата, много интересенъ по съдържание, и при все, че въ него се третираха въпроси, свързани съ културно-икономическото повдигане на Бургазъ и неговото пристанище, бургазчани, па даже и членоветѣ отъ мѣстния клонъ, проявиха пълна незаинтересованостъ. Сметаме, че отъ страна на бургазчани трѣбваше да се прояви малко по-голяма заинтересованостъ и внимание къмъ Събора, още повече, че се вземаха важни решения, засѣгащи лично тѣхъ и тѣхния край.

Втория заседателенъ день мина въ доклада на комисията по отчета. Повдигнаха се интересни дебати въ свръзка съ четения рефератъ, но освенъ делегатитѣ, тѣхъ нѣмаше кой да слуша и почерпи ценна поука, понеже виши комерчески интереси налагаха на гражданството да бжде въ този моментъ другаде.

Установиха се членскитѣ (70 лв.) и встѣпителни (10 лв.) вноски за 1925 год. Приетъ бѣ почти безъ изменение правилника за фонда „Черноморски Наученъ Институтъ.“ Следъ обѣдъ сѣщия день, бюджетарната комисия чете своя докладъ. Бюджета се прие: приходъ 561,000 лв. и толкова разходъ. Втори по редъ Д-ръ Недѣлковъ чете рефератъ на тема: „Лѣчебното значение на морския климатъ и нашия Черноморски брѣгъ“. Реферата заслужаваше по голѣмо число слушатели, тъй като той третираше материя слабо позната у насъ. За популяризиране на този тъй хубавъ рефератъ всредъ по-широкъ кръгъ отъ нашето общество решено бѣ той да се отпечата въ отдѣлна брошура.

Денятъ 17 августъ — недѣля — бѣ опредѣленъ за разглеждане и опознание делегатитѣ съ нашето Черноморско крайбрѣжие и поминѣка на мѣстното население. Рано сутринтъта къмъ 6 часа и 30 минути, миноносеца „Дръзки“ напустна пристанището, отнасяйки делегатитѣ за гр. Анхиало. Тукъ тѣ имаха възможността да се опознаятъ съ прочутитѣ анхиалски солници, които при едно модерно и ра-

ционално използване биха дали годишно производство 70 милиона кгр. чиста морска соль, достатъчна да задоволи нуждитѣ на българското население и да остане даже излишекъ за износъ. Поради краткото време съ което разполагаха делегатитѣ, тѣмъ не имъ се отдаде възможность да се опознаятъ съ известнитѣ анхиалски лозя, които тази година възлизатъ на около 140 хил. дек. — лозя на плодъ. Втория посетенъ градъ бѣ Месемврия. Тукъ се престоя около 2 часа, гдето делегатитѣ имаха възможността да направятъ съвмѣстно съ курортисти, дошли предимно отъ София, по една морска баня, а ведно съ това да полежатъ и се опознаятъ съ единъ отличенъ морски плажъ, нѣмашъ равенъ на себе си по цѣлото Черноморско крайбрѣжие. Следъ обѣдъ биде посетенъ и градъ Созополъ. Тукъ делегатитѣ имаха възможността да видятъ малкия островъ предъ града, върху когото тази година почва постройката на нашето първо Рибарско Училище. Мѣстното население тукъ предимно се занимава съ рибарство. Вечертъта къмъ 18 часа делегатитѣ се завърнаха обратно въ Бургазъ, весели и доволни отъ отличната научна разходка по море. Последния заседателенъ день оставаше 18 августъ — понедѣлникъ. Презъ този день се вземаха едни отъ най-важнитѣ решения по отношение бждащата дейность на Б. Н. М. Сговоръ. Сѣщия день се разгледа подробно и прие дейната програма на Сговора, която се прилага отпечатана отдѣлно въ настоящата книжка на списанието.

Въ свръзка съ дебатитѣ по реферата на Д-ръ Недѣлковъ, направиха се отдѣлни допълнения и изменения къмъ дейната програма. Четѣ се трети по редъ рефератъ отъ Поручикъ Пашмаковъ на тема: „Народитѣ и тѣхната мирова политика презъ различнитѣ епохи за владѣние на моретата, проливитѣ и ползуването отъ голѣмитѣ плавателни рѣки“. По предложение на председателя взема се решение сѣщо и този рефератъ да бжде отпечатанъ за да стане достояние на по-широкъ кръгъ.

Следъ обѣдъ се продължи разглеждането на дейната програма като разнитѣ направени предложения се формулираха и вмѣстиха въ последната. Взетитѣ резолюции бидоха докладвани предъ Събора отъ председателя, следъ което сѣщия закривайки събора благодари на всички делегати за положенитѣ усилия и проявенъ интересъ отъ тѣхна страна при разрешаването на сложнитѣ за разглеждане въпроси; подчерта съ задоволство единодушието и желанието за разбирателство въ името на Сговора, които сѣществуваша презъ траенето на всички заседания, като завърши съ благопожелание и надежди, че Б. Н. М. Сговоръ въ лицето на държавата и обществото очаква да намери ценна подкрепа, била тя морална или материална.

Съ еднородието се прие втория редовенъ Съборъ презъ идущата година де се открие въ гр. Русе, а следуюция въ ст. София, иждето ще има вече достатъчно съмишленици и крепители на морската идея.

27.VIII. 1924 г. гр. Шуменъ.



Сава Н. Ивановъ.

ФИНИКИЙЦИТЪ И ВРЪЗКИТЪ ИМЪ СЪ ЧЕРНО МОРЕ

Най-искуснитѣ стари мореплаватели, за които историята знае, сж безспорно финикийцитѣ — наречени отъ Максutowъ „микроби на морето“ — които още преди 36 вѣка сж кръстосвали съ корабитѣ си Срѣдиземноморския басейнъ и съседнитѣ съ него морета и океани.

Тѣ принадлежали къмъ кавказкото племе — единъ клонъ отъ многочислената семитска раса —, а страната имъ се простирала по източния брѣгъ на Срѣдиземно море, между Сирийския полуостровъ и Мала-Азия. Споредъ древнo-египетскитѣ паметници тѣхната страна се наричала Хару (Кефту), а въ последствие получила името Сирия, поради единъ отъ главнитѣ имъ градове. Съгласно преданието на гръцитѣ тѣ получили названието си отъ името на единъ легендаренъ началникъ на едно отъ хананейскитѣ племена, нареченъ — Фениксъ. По правдоподобно е, обаче, общоразпространеното мнение, което гласи, че името Финикия (т. е. страна на палмитѣ) е произлѣзло отъ думата *fenix*, което въ преводъ означава палма. Финикийцитѣ наричали себе си *kepai* т. е. хананей; названието финикийци, което срещаме въ класическата география е отъ гръцки произходъ. Римлянитѣ ги наричали Пуни. По-големата частъ отъ хананейтѣ се раздѣлили на малки племена, разпръснали се по различни постѣи и въ последствие били покорени — една частъ отъ еврейтѣ, а друга — отъ филистимлянитѣ; брѣговитѣ хананей (*kepai*), които обетавали между планинскитѣ вериги и морето, останали самостоятелни, затвърдили се тамъ, станали търговци и мореплаватели и въ времената на класическата древностъ — тѣ сжщитѣ — получили името финикийци. Този народъ е билъ въ виша степенъ подвиженъ, енергиченъ и предприемчивъ. Неговата деятельность е била всецѣло съсредоточена въ морската търговия и въ резултатъ като следствие отъ това се е създала високата за тия времена финикийска култура.

Историята на финикийцитѣ е написана отъ финикийския историкъ Санхуниатонъ, но тя не е достигнала до насъ. За нея ние знаемъ само по откъслецитѣ, които сж се запазили у Порфирия, Евсевия и Иоана Лидя, заимствувани въ свой редъ отъ Филона. Нѣкои указания за финикийцитѣ ни даватъ и множеството археологически находки и писмени паметници, открити както въ тѣхното отечество, така и въ странитѣ съ които сж биле въ най-оживени връзки.

Тѣсната ивица пѣсьно-скалиста земя, която сж обитавали финикийцитѣ, не се е отличавала съ плодородие при все че на нѣкои мѣста — по планинскитѣ склонове и тукъ-тамъ въ долинитѣ — почвата е позволявала да се занимаватъ съ земледѣлие. Останалото пространство отъ страната имъ било обрасло съ отлични гори, годни за превъзходенъ корабостроителенъ материалъ. Близостта на морето открито за финикийцитѣ единъ сигуренъ пѣтъ за добиване на благосъстояние и придобиване на всесвѣтско историческо значение. И действително, ако хвърлимъ погледъ върху картата на източния брѣгъ на Срѣдиземно море, т. е. на тая частъ отъ Сирия, кждето е била древната Финикия,

веднага ще ни направи впечатление, че Ливанскитѣ планини достигатъ почти до самия брѣгъ, а тамъ кждето тѣ се пресичатъ съ проломи или малко отстъпватъ въ вътрешността на страната, морето се връзва въ сушата като образува заливчета, представляващи прекрасна защита за тогавашнитѣ кораби срещу вѣтъра и морскитѣ вълни. А като се вземе подъ внимание и голѣмото изобилие на корабостроителния материалъ съ който сж изобилствували горитѣ, то ще ни стане лесно разбираемо, че изгодното географическо положение на Финикия, опряна на морския брѣгъ и то въ центъра на стария свѣтъ, като че ли сж тикали нейното население да насочи деятельностьта си къмъ морето и морскитѣ промисли.

Въ древния изтокъ сжществували три най-големѣи грамадни производителни пункта: Египетъ, Халдея и Южна Арабия и главнитѣ имъ, а понѣкога даже и единствени посредници между тѣхъ, сж биле финикийцитѣ. Не само това, но въ района на тѣхната обширна търговия е влизалъ цѣлия тогавашенъ културенъ свѣтъ и даже много страни, които сж биле открити отъ тѣхъ и които сж лежали далечъ отъ центъра на тѣхната деятельность. Ето защо, финикийската история е по-малко свързана съ страната имъ, отколкото съ странитѣ на древния свѣтъ. Отъ всичкитѣ древни образовани народи тѣ първи съумѣли, безъ да загубятъ своята национална самобитност и своята култура, да останатъ независими отъ това парче земя на което сж се създали и придобили самобитността си.

Въ корабостроителното искусство финикийцитѣ сж биле първостепенни майстори. Даже и старитѣ гръци признавали, че корабитѣ на финикийцитѣ стояли значително по-горе отъ тѣхнитѣ, като ги превъзхождали по бързина и обработка. Финикийския търговски корабъ е ималъ широка кърма, закрѣглени стени и овалень грѣбнакъ; едновременно съ грѣблата сж действували и платната. Отличнитѣ кърмичи и корабоводачи преискусно могли да прекарватъ корабитѣ презъ най-опаснитѣ мѣста. Военнитѣ имъ кораби се строили по-просто, отколкото търговскитѣ, но пѣкъ за това тѣ се правели много по-здрави. Числото на военнитѣ имъ кораби, въ сравнение съ другитѣ древни страни, е било неимоверно много по-големо; даже въ епохата на персийското владичество, когато Финикия представлявала отъ себе си само една сѣнка отъ своето минало величие, градоветѣ Сидонъ, Тиръ и Арабъ били въ състояние да въоръжатъ 300 триреми за флота на Ксеркса. На времето си, много отъ странитѣ на стария свѣтъ отрупвали финикийцитѣ съ поръчки за военни и търговски кораби и имъ плащали голѣми суми за това. Финикийцитѣ сж биле безусловно и най-искуснитѣ и най-опитнитѣ корабостроители въ цѣлия източенъ древень свѣтъ. Тѣ сжщо така сж биле и отлични водолази, за което ни свидетелствува тѣхната истотия.*)

*) Вижъ писаното по отношение обсадата на Тиръ отъ Александъръ Македонски, стр. 708, томъ II, отъ книгата на Максutowъ — „Исторія древнаго востока“, С. Пртербургъ, 1905 година.

Изобщо всички финикийци били превъзходни моряци и като такива тѣ дълго време нѣмали достойни съперници; както търговскиятъ тѣй и военния имъ флотъ сѣ били на недостигната висота въ дрезността и послужили за източникъ на заслуженото имъ величие въсредъ тогавашния свѣтъ.

Неудържимата жажда за богатства е подбуждала финикийцитѣ да разширяватъ търговскитѣ си операции и да търсятъ нови пазари, вследствие на което се впускали въ далечни и опасни експедиции както по сухо, така и още по-вече по море, което отъ своя страна имъ е дало възможностъ да влѣзатъ въ сношение въ цѣлия тогавашенъ известенъ свѣтъ и да монополизиратъ изключително за себе си международната морска търговия. Първото, обаче, което се хвърля въ очи при внимателно изучаване историята на финикийската търговия е това, че тѣ сѣ отдавали предпочитание въ търговско отношение на тия страни, които сѣ били богати съ злато и сребро; странитѣ, които сѣ били източници на други богатства, тѣ сѣ ги оставяли на втори планъ.

Доста ясна представа за начинитѣ по които сѣ търгували финикийцитѣ ни дава Херодотъ.**) Ето какво той ни говори за това, какъ картагенянитѣ (преселници отъ Финикия) сѣ търгували съ африканскитѣ диваци:

„Доближавайки се до западния край на Африка, за да търгуватъ съ туземцитѣ, картагенянитѣ разтоварватъ стокитѣ отъ корабитѣ си и ги нареждатъ на морския брѣгъ, а следъ това се връщатъ на корабитѣ си и наклаждатъ огънь. Щомъ туземцитѣ забелѣжатъ дима, приближаватъ се къмъ морския брѣгъ, оставятъ злато при стокитѣ и си отиватъ обратно. Тогавъ картагенянитѣ излизатъ на брѣга повторно за да видятъ дали оставеното злато е достатъчно за стокитѣ имъ. Ако то е достатъчно — взематъ го и си отиватъ, но ако златото е недостатъчно, то отново отиватъ на корабитѣ си и чакатъ тамъ до като туземцитѣ пакъ се появятъ и прибавятъ злато за да ги удовлетворятъ. По думитѣ на картагенянитѣ никога едната страна не обиждала другата: Картагенянитѣ никога не се докосвали до златото, преди да се е равнявало то на стойността на стокитѣ имъ; по сѣщия начинъ и туземцитѣ вземали съ себе си товаритѣ само тогава, когато златото е прибрано отъ картагенянитѣ“.

Сѣщия Херодотъ, обаче, на друго мѣсто разказва какъ финикийски търговци дошли въ Аргосъ и следъ като разпродали тамъ своитѣ стоки откраднали нѣколко копувачки и отплавали съ тѣхъ въ Египетъ, кждето ги продали и получили богати печалби.

По тоя начинъ, споредъ обстоятелствата финикийския търговецъ е могълъ да се превръща въ морски разбойникъ и обратно — отъ морски разбойникъ е ставалъ честенъ търговецъ, когато обстоятелствата сѣ изисквали това или когато морското разбойничество му е давало по-малко изгоди, а по-вече опасности, отколкото честната търговия. Колкото и да е била раззита и доходна сухопътната му търговия, финикиецъ все пакъ е предпочиталъ търговията по море. Неговата вродена стихия е било морето; тамъ той е нѣмалъ никакви съперници и не само, че не се е боялъ отъ морски разбойници, но даже и при случай не се е срамувалъ да се обогатява и по нечестенъ начинъ,

безъ да прави различие между търговия и морско разбойничество, между търговска хитростъ и грабежъ.

Желаетъ да запазятъ само за себе си изгодитѣ на международната морска търговия, финикийскитѣ мореплаватели старателно скривали отъ чужденцитѣ пжтищата по които сѣ се носили тѣхнитѣ вътроходи и не сѣ оставали въ никой случай да бждатъ проследявани отъ чужди кораби. Съ това тѣ сѣ се стремили главно къмъ едно нѣщо да ограничатъ до минимумъ числото на тия, които сѣ се осмѣлявали понѣкога да се опитватъ да имъ бждатъ конкуренти. Съ тази целъ тѣ разпространявали невѣроятни работи за ужаснитѣ опасности на които ужъ се подлагали мореплавателитѣ въ океана. Така напримеръ тѣ разказвали, че задъ Херкулесовитѣ стълбове (днешниятъ Гибралтарски проливъ) морето било гъсто като пихтия и че ако се пжтува по-нататкъ, то мореплавателитѣ е трѣбвало да се борятъ съ множество морски чудовища, отъ устата на които изригвали пламъци. Бивали сѣ даже случаи, когато финикийцитѣ нарочно сѣ заблуждавали чуждитѣ кораби, ако тѣ сѣ ги следвали съ целъ да се осведомятъ за пжтя имъ, и винаги въ такива случаи чуждестраннитѣ кораби или сѣ засѣдали на плитко или сѣ се разбивали у морскитѣ скали. Страбонъ (III, 15.) съобщава, че картагенянитѣ тѣй грижливо скривали пжтя за Касситеридамъ (сегашнитѣ Сорлингенски острови), че нарочно закарали даже своя корабъ на плитко, за да погубятъ и римския корабъ, който ги е следвалъ. На тия и тѣмъ подобни факти, на голѣмата тайна въ която сѣ пазели финикийцитѣ своитѣ открития и пжтищата къмъ тѣхъ, се дължи отчасти повърхностното ни познание съ историята на морската търговия на Финикия.

Финикийската промишленостъ е достигнала до първостепенна височина на процътяване; нейнитѣ произведения добили напълно заслужена слава по цѣлия басейнъ на Сръдиземно море, кждето е пулсиралъ финикийския търговски животъ. Като главенъ суровъ материалъ сѣ служили богатствата на морето и природнитѣ дарове на познатитѣ тѣмъ страни въ стария свѣтъ. Тѣ сѣ най-голѣмо умение използвали руднитѣ въ странитѣ съ които сѣ били въ сношение. Даже въ периода на своето търговско могъщество богатството на финикийцитѣ се е градило преимуществено на посредничеството имъ въ рударско отношение между народитѣ, населяващи околнитѣ сръдиземноморски близки и далечни страни. Трѣбва обаче да се спомене, че финикийцитѣ посещавали преимуществено тия страни, които сѣ могли най-добре да възнаградятъ тѣхнитѣ смѣлъ спекулативенъ духъ, а това сѣ били тия мѣста, които сѣ се славили съ златни и сребърни рудници. За разработването на руднитѣ тѣ използвали главно робитѣ, вербувани отъ сръдиземноморскитѣ страни и брѣговетѣ на нашето Черно море.*)

Финикийцитѣ сѣ били и отлични колонизатори. Тѣхната дейностъ въ това отношение е почнала много отдавна и вече въ XVI вѣкъ преди Рождество Христово тя е била въ разцвѣта си. Една отъ първитѣ имъ колонии е била на островъ Кипъръ (Египетския Асебъ). Въ XVII столѣтие преди Христа острова е билъ заетъ отъ жителитѣ на града Сидонъ, които основали тамъ града Цитиумъ. Отъ островъ Кипъръ финикийцитѣ разпространили колонизаторската си дейностъ въ островитѣ на Егей-

*) Херодотъ, IV, 42.

*) Главно отъ Лидия, Фригия, Армения и Пафлагония,

ско море. Затвърдили се на островъ Кандия (Критъ), господството имъ се разпространило чакъ до Ипаносъ и Чериго, а въ послѣдствие и по цѣлия тогавашенъ известенъ свѣтъ. Частъ отъ финикийския флотъ преминалъ презъ Дарданелитъ и Босфора, проникналъ въ Черно море и достигналъ до Колхида — най-богатата черноморска страна въ юго-източния жгълъ на Черно море при устието на р. Фазисъ (Рионъ).

Започвайки отъ XIII вѣкъ до Р. Хр., финикийскитъ колонии по брѣговетъ на Сръдиземно море почнали да отпадатъ и да отстъпватъ първенството си на новооснованитъ гръцки селища. Стѣпка по стѣпка изтиквайки финикийцитъ, старитъ гърци ги принудили въ послѣдствие да слѣзатъ окончателно отъ историческата сцена. Когато могъществото на Елада достигнало значително развитие, финикийцитъ е трѣбвало на всѣкжде да отстъпватъ на енергичекитъ си съперници и да предадатъ цѣлата си културна, промишлена и търговска дейность отъ все-свѣтски характеръ въ ръцетъ на превишаващитъ ги по спекулативенъ духъ — древнитъ елини.

Края на могъществото на на Финикия трѣбва да отнесемъ къмъ началото на XII вѣкъ пр. Р. Хр. Макаръ, че тѣй отдавна е загинала Финикия, нейния исторически животъ не е отишелъ безследно за човѣчеството, защото той е билъ насоченъ къмъ сближение на народитъ отъ древния свѣтъ на културно-икономическа почва. Нѣкои историци много справедливо сравняватъ Финикия съ една грамадна лаборатория, въ която се комбинирали и преварявали елементитъ на културата, доставена тамъ отъ брѣговетъ на Нилъ и Ефратъ. Морскитъ пѣтища набелѣзани отъ финикийцитъ сж били въ послѣдствие пѣтищата на разпространение на християнството и културнитъ явления.

II.

Едновременно съ своитъ обширни културни и търговско-промишлени връзки съ стария свѣтъ, финикийцитъ безспорно сж имали сношения и съ нашето Черно море. Тѣхната особеностъ обаче да скриватъ своитъ търговски операции съ природно-богатитъ страни и пѣтищата къмъ тѣхъ съ целъ да останатъ единствени експлоататори на богатствата имъ, заедно съ цѣлия тѣхенъ търговски животъ, забулва и връзкитъ имъ съ Черно море. А тѣ не сж могли да не бждатъ наравно съ тия на останалитъ страни отъ Сръдиземноморския басейнъ. Връзкитъ на финикийцитъ съ нашето Черно море и околнитъ му природно богати брѣгове се очертаватъ ясно въ всѣки просвѣтенъ умъ, който е прослѣдилъ известната до сега намъ история на морскитъ микроби — финикийцитъ. Та и не може да бжде друго яче — преди финикийскитъ кораби да сж достигнали далечнитъ за тѣхъ брѣгове на днешна Англия, тѣ сигурно отдавна сж се ползвали отъ почти девственитъ богатства на причерноморскитъ страни, използвайки водитъ на стария Понтъ, като пѣтъ за най-бързо, сигурно и евтино сношение. Това го подсказва здравия разумъ, а тѣ — това ни твърди тѣхното могъщество — не сж страдали отъ липса на такъвъ. Независимо отъ тия съображения, които сж логически послѣдствия отъ историята на финикийцитъ, резюмирана въ нѣколко щриха по-горе, ний срещаме и напълно положителни и доказани данни за връзкитъ на финикийцитъ съ Черно море.

За морскитъ пѣтешествия на финикийцитъ въ Черно море и търговскитъ имъ сношения съ околнитъ страни прѣвъ ни съобщава стария гръцки историкъ Diodor (3, 34) живѣлъ въ края на I вѣкъ пр. Р. Хр.

Въ своята книга „Между Дунава и Кавказъ“, Швайгеръ-Лерхенфелдъ*) изтъква много ясно, че Черното море е било отлично познато на финикийцитъ. Даже, казва той, тѣ сж господствували надъ него, както надъ останалитъ морета. Споредъ сжщия, финикийскитъ кораби сж порили водитъ на Черно море съ една изумителна бързина за тогавашнитъ времена. Натоваренитъ финикийски вѣтроходни кораби, тръгвайки отъ Азовското море за 10 дена сж стигали въ Родостъ, а отъ тамъ за 4 дена въ Александрия.

За връзкитъ на финикийцитъ съ Черно море ни говори и руския историкъ Максотовъ**). Той изтъква, че Малоазийския черноморски брѣгъ е доставялъ на финикийцитъ жито, метали, мряморъ, рогатъ добитѣкъ, коне и роби. Богатата прочута Колхида въ юго-източния жгълъ на Черно море е снабждала финикийцитъ съ пурпуръ, олово, кихлибаръ, риба (скупбрия), роби и съ произведенията на мѣстната промишленостъ. Главния контингентъ отъ роби за разработване на своитъ рудници финикийцитъ сж получавали отъ брѣговетъ на Черно море, а особено отъ Малоазийския черноморски брѣгъ въ областта на Пафлагония. Въ замѣна на получаванитъ товари отъ брѣговетъ на Черно море финикийцитъ сж пласирали произведенията на своята промишленостъ. Като посредници за тоя товарообменъ финикийцитъ сж имали на всѣкжде по брѣговетъ на морето свои представители — агенти, които сж дали началото на финикийската колонизация въ нашето Черно море. Всички тия факти показватъ, че Черното море въ тия отдалечени времена — около 36 вѣка преди насъ — е било оживено отъ корабитъ на финикийцитъ, на които то е давало просторъ за една голѣма търговия.

Вниквайки въ морско-търгозската деятельность на финикийцитъ въ нашето Черно море, менъ ми се струва, че множеството гръцки колонии по брѣговетъ му, за които знаемъ отъ историята, не сж дѣло само на старитъ гръцки моряци. Пѣтъ къмъ елинскитъ колонии по брѣговетъ на Черно Море е билъ прочертанъ отъ финикийцитъ и мѣстото имъ — набелѣзано отъ тѣхъ. Първоначалнитъ тържища на финикийцитъ сж станали въ послѣдствие гръцки колонии, когато гърцитъ въобще сж наследили отъ финикийцитъ първенството на древната морска търговия. Финикийцитъ сж били първитъ пионери на гръцката колонизация по брѣговетъ на Черно море. На първитъ е подобавало смѣлото предприятие за откритията презъ неизвестнитъ морета, а на вторитъ (гърцитъ) е подходило най-вече да завладеятъ въ всѣко отношение първитъ финикийски тържища и да ги направятъ почти неузнаваеми по произходъ за историчитъ отъ последующитъ вѣкове.

София, априль 1924 г.

*) Schweiger-Lerchenfeld — „Zwischen Donau und Kaukasus“, Wien 1887 стр. 23 и 24.

**) Максотовъ — „Исторія древняго Востока“, — томъ I, кн. III. Финикия. С. П. Б. 1905 г.



Инженеръ-Корабостроителъ Пампуловъ Пр.

МОРСКИЯТЪ МУЗЕЙ ВЪ БЕРЛИНЪ.

Морскиятъ музей въ Берлинъ се намира въ Георгенъ Щрасе № 34—36 близо до гарата Фридрихъ Щрасе, гдето се спира влака идящъ отъ къмъ Балкана. По своята външностъ самото здание въ което се помещава последниятъ не представлява нѣкой особенъ сюжетъ на миналото или сегашно архитектурно искусство, но по вътрешно разпредѣление и уредба то напълно е задоволило нуждитъ за доброто и правилно развитие на морския музей.

Задачата на морския музей е да разясни значението на морето и неговитъ прояви т. е. да покаже чрезъ сборкитъ си и уредитъ за изследването му, богатствата криещи се въ неговиятъ животъ и неговото значение, както за културното и стопанско развитие на страната, така също и за насаждаване любовъ къмъ него и за повдигане националния духъ.

Той чрезъ своята океанографическа сбирка представя нагледно голѣмината, химическитъ и физически състояния, а така също и движението на свѣтовнитъ морета; чрезъ отдѣлна сбирка той показва всички инструменти служащи за изследване на морето всѣкъде, кждето могатъ да видятъ очитъ, а чрезъ една риболовна такава показва какъ могатъ да се използватъ съкровищата, които то крие въ себе си и въ особенности какъ морскитъ животни могатъ да се направятъ полезни за човѣшкитъ нужди.

Една историко-икономическа сбирка е посвѣтена на корабостроенето, мореплаването, морскитъ пѣтица, пристанищнитъ устройства и спасителното дѣло. Къмъ тритъ сбирки т. е. океанографическата, биологическата и историко-икономическата е присъединена като частъ отъ морския музей и държавната морска сбирка имаща за цѣль да покаже историята и развитието на германскитъ воененъ флотъ.

Зданието се състои отъ партеръ и два етажa. Въ партера се намиратъ държавната морска сбирка и нѣколко части на историко-икономическата, а двата етажa надъ него сж заети отъ океанографическата, инструменталната, биологическата и риболовната. Морскиятъ музей не служи само като учебенъ институтъ и една сбирка при университета въ Берлинъ, а главно за всеобщото народно възпитание. Поради това и всѣки единъ предметъ въ която и да било сбирка е така подробно описанъ върху едно до предмета поставено табло, че той става напълно разбираемъ за публиката. За сжщата целъ върху всѣка врата е поставенъ надписъ за названието на отдѣлението и въ всѣко пѣкъ отдѣление независимо отъ описанията дадени до всѣки единъ предметъ е поставено и по едно общо табло на което накжсо е написано съдържанието въ това отдѣление.

Тѣй като поради малкиятъ обемъ на настоящето списание не мога да направя едно пълно описание на музея, то ще се задоволя, като покажа само нѣкои отъ отдѣленията или предметитъ поставени въ тѣхъ, като подробното описание бжде оставено за единъ отъ бждащитъ броеве на „Морската библиотека“.

На фиг. 1. е направена снимка отъ свѣтлиятъ салонъ на музея, който се вижда при първото вли-

зане на посетителя. Най-отпредъ се вижда бюста на бившиятъ германски императоръ Вилхелмъ II въ морска униформа, подаренъ на музея отъ самия него. Задъ бюста по цѣлата дължина на салона сж поставени джамлъци съдържащи моделитъ на



Фиг. 1.

почти всички бивши германски първостепенни боеви кораби, изработени въ мащабъ съ най-голѣми подробности. Задъ тия модели е поставенъ построенитъ въ естествена голѣмина команденъ мостикъ на броненосеца „Брауншвайгъ“ и съ стълба може да се отиде както въ командантската рубка, така също и по цѣлиятъ мостикъ. Въ него има мирно-временно рулево отдѣление, съдържащо всички прибори като крайзелъ компасъ, шурвалъ, кърмилень телеграфъ и пр.

На боевата мачта е построена наблюдателна кула съ прожектори. Макаръ мачтата поради височината на салона и да е сжсена малко, но тѣ дава пълна представа за една мачта на броненосецъ. Въ лѣва страна до колоната се вижда единъ водолазъ, качващъ се по стълбата, чиято представа се вижда по-пълно и добръ отъ фигура 2.

Въ фигурата е представенъ момента, когато водолаза се качва по стълбата на борта на кораба и водолазниятъ подофицеръ си взема бележка отъ

донесенията на водолаза. Тия три човешки фигури сж направени отъ восъкъ, но така искусно, щото



Фиг. 2.

отъ нѣколко крачки човѣкъ мжчно би различилъ това фигури ли сж или живи хора.

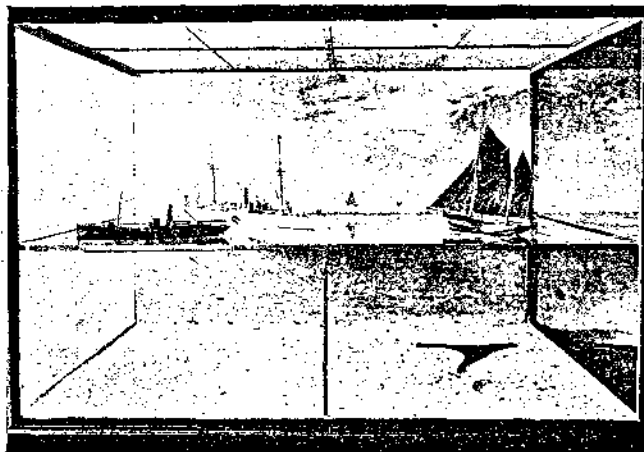
На фиг. 3 е представено едно хубаво изящно изработено отъ стъкло приспособление за докуване на кораби въ мащабъ 1:100. Съ него се правятъ



Фиг. 3.

различни експерименти предъ публиката като изваждане на кораби, опити за устойчивостта имъ и спускането имъ. На снимката се вижда спускането на вода (въ дока) на голѣмия лѣтнински параходъ „Берлинъ.“ Отчасти се виждатъ и доковитѣ устройства.

На фиг. 4 е показанъ начина по който става ловене на рибата въ Северното море и то посредствомъ мрежи, които се влачатъ по дъното. Черниятъ параходъ е единъ обикновенъ рибарски траличикъ, до него бѣлиятъ е единъ отъ голѣмитѣ и най-



Фиг. 4.

модерни рибарски крейсери, а въ дѣсно на фигурата се вижда единъ рибарски платноходъ. Всичко това е така добре декорирано, щото зрителя изправенъ предъ сюжета получава пълна представа за това, което се иска да му се покаже. Въ дѣсно отъ тая фигура въ сжщото отдѣление има единъ шкафъ на който е поставенъ надписъ: „Турски въдични прибори“ и сж поставени вътрѣ всички видове въдици и приоми за ловене на риба по начина, който се практикува и у насъ.

Въ десетото отдѣление на музея между другото е представенъ и живота на птицигъ по брѣга на „Шлезвигъ-Холщайнъ“. Направена е една брѣгова групировка показана въ фиг. 5 и като фондъ е поставена една картина отъ художника „Рихардъ Ешке“, представляваща морски чайки и други птици спущайки се върху брѣга следъ отлива на морето за да дирятъ храна. Въ сжщото отдѣление е представенъ и живота на морските животни. Тоя



Фиг. 5.

сюжетъ представлява какъ единъ делфинъ гони едно стадо макрели, които пъкъ отъ своя страна гонятъ едно стадо сардели; върху последнитѣ се

ДЕЙНА ПРОГРАМА

на

Българския Народен Морски Сговоръ за презъ 1924/25 год. (втора редовна година), приета отъ I-я редовенъ съборъ на 18 Августъ 1924 г. въ гр. Бургазъ.

1) Засилване организацията чрезъ образуване на нови клонове на пръвъ планъ въ всички населени мѣста по Дунава; следъ това постепенно въ всички по-важни вътрешни центрове, а отъ тамъ и въ възможно повече населени мѣста.

2) Засилване отдѣлнитъ клонове чрезъ вербуване и записване нови членове и създаване представителства въ своитъ райони на действие.

3) Образуване на младежки групи въ всички учебни заведения на тия градове и села, гдето има основани клонове или ще се основатъ такива.

4) Образуване на морски и рѣчни спортни групи къмъ всички клонове отъ крайбрежието на морето, Дунава и вътрешнитъ води.

5) Засилване пропагандата чрезъ живото слово, като за целта се организиратъ вещи познавачи на разнитъ отрасли на морското дѣло и знания, както отъ страна на Гл. Управително Тѣло за уреждане на по-голѣми обиколки, така и отъ страна на клоноветъ за отдѣлнитъ гостувания и четения на беседи въ тѣхнитъ райони на действие. Беседитъ ще трѣбва да се придружаватъ по възможность отъ светливи картини.

6) Засилване на пропагандата чрезъ устройване отъ страна на клоноветъ екскурзии къмъ черноморскитъ и дунавскитъ ни крайбрежия, а сжщо така отъ клоноветъ и Гл. Управит. Тѣло на по-голѣми екскурзии по морето и Дунава вънъ отъ предѣлитъ на България.

7) Основаване къмъ тия отъ клоноветъ, чиито бюджети позволяватъ на читалини и библиотеки, снабдени съ наша и чужда литература по разнитъ клонове на морското дѣло и знания.

8) Уреждане отъ страна на клоноветъ конкурси за разработване отдѣлни въпроси въ връзка съ развитието на мѣстнитъ морски поминѣци, създаването морелѣчебни заведения, пристанища, параходства и т. н., за всичко което ще цели създаването на морска култура и морски стопанства.

9) Засилване както отъ страна на Гл. Управит. Тѣло, тъй и отъ страна на клоно-

ветъ събиранieto на материали за Морския музей. Събиране отъ страна на клоноветъ статистически данни относно всички области на културното и стопанско използване на морето, Дунава и вътрешнитъ води и свързанитъ съ тѣхъ крайбрежия; обобщаване на тия данни отъ страна на Гл. Управ. Тѣло.

10) Засилване дейността на Гл. Управително Тѣло и съответнитъ клонове по обединяването на сроднитъ организации и фондове, а именно: комитета за постройка на народенъ крейсеръ „Отецъ Паисий“ въ гр. Търново, комитета фондъ за постройка на миноносецъ „Кирилъ и Методий“ въ София; фонда при Вътрешното Министерство „Български воененъ флотъ“ и фонда за въздигане паметникъ на падналитъ презъ войната моряци въ гр. Варна.

11) Откриване въ крайбрежитъ на морето клонове лѣтни детски или за възрастни морски колонии; а сжщо и установяване връзка и обмѣна съ ученическитъ колонии въ вътрешността.

12) Уреждане отъ крайморскитъ и крайрѣчни клонове самостоятелно или съвмѣстно съ туристическитъ дружества или други такива, морски и рѣчни хижи или временни лѣтни спални за проходящитъ членове на Сговора и туристи.

13) Изходатайствование отъ държавата отпечатване на пощенски марки и др. ценни книжа съ видове отъ нашитъ черноморско и дунавско крайбрежия.

14) Изходатайствование откриванieto на професионално мореходно училище отъ страна на държавата.

15) Засилване на дейността по създаване на чисто българско корабоплаване по р. Дунавъ.

16) Действование за засилване рибарската просвѣта чрезъ откриванieto отъ рибарското училище повсемѣстни професионални рибарски курсове и отъ държавата на второ рибарско училище на Дунава.

17) Продължаване усилията за издѣйствование въвежданieto въ училищата на предмета морезнание.

18) Действование за създаване особенъ законъ за насърчение българското корабоплаване.

19) Действование за разширението отъ страна на държавата на Варненското и Бургазско пристанища, а също така и за снабдяването както на тѣхъ, тъй и на по-големитѣ дунавски пристанища съ житни елеватори и средства за бързото товарение, разтоварване и претоварване на стокитѣ. При това да се настоява, — каквото е направено до сега за варненското пристанище, да се направи същото и за бургазското, — а за напредъ подобренията да се правятъ едновременно и за дветѣ пристанища.

20) Да се действува за постройката отъ страна на държавата на малки, но удобни пристанища въ: устието на р. Камчия, гр. Месемврия, гр. Ахтополъ, с. Кюприя, гр. Василико и гр. Анхило, като заедно съ това тѣ се свържатъ съ добри пътища съ вътрешността на страната.

Да се действува и за създаване на удобства за спиране на корабитѣ въ малкитѣ крайдунавски центрове.

21) Действование предъ Параходното Д-во и държавата за засилване параходната служба по крайбрежието на Черно море, като за целта се доставятъ отъ страна на д-вото най-малко два, специално нагодени за нуждитѣ на крайбрежието параходи.

22) Ходатайствование предъ държавата за уреждане на хидрографическа и метеорологическа, сигнална и др. специални служби за улеснение на корабоплаването по Черно море и Дунава, както и за изучаване въ климатично и хигиенично отношение.

23) Действование за създаването на едно предприятие съ участието на държавата за ремонтване на голѣми и постройка на малки кораби, изваждане на потънали кораби и т. н.

24) Продължаване досегашнитѣ усилия за премахването на всички видове данъци, такси и т. н., които тежатъ върху риболовца и рибата.

25) Действование за пълното приложение на закона за рибарството.

26) Б. Н. М. Сговоръ взема инициативата за създаването на единъ рибарски съюзъ въ България, когато Б. Н. М. С. ще ръководи и крепи, до като се засили достатъчно. Съюза ще има две главни цели: първо — да бди върху запазването постигнатитѣ придобивки по улеснението развитието на рибарството и да разшири тия придобивки; второ — да организира кооперативна продажба на рибата на дребно въ по-големитѣ консумативни центрове, за да се избѣгнатъ всички посредници и да се постигне поевтиняване на рибата.

27) Постѣпки въ София и въздействие върху солопроизводителитѣ въ гр. Анхило за кооперирането имъ, за да може по тоя начинъ да се модернизира производството на солъ и отстранятъ посредницитѣ при използването труда на производителитѣ.

28) Действование за построяване на нови солни складове въ гр. Анхило.

29) Ходатайствование предъ държавата за създаване специална техническа инспекторска служба по солопроизводството, съ седалище единъ центъръ отъ Бургазския заливъ.

30) Действование за оздравяване на Черноморското и Дунавското ни крайбрежия по единъ подробно и системно разработенъ планъ. Продължаване и довършване на започнатитѣ вече оздравителни предприятия противъ маларията.

Постѣпки за по-скорошното създаване на институти за борба съ маларията въ Бургазъ и Видинъ.

Изискване да се назначи една анкетна комисия отъ Министра на Вътрешнитѣ Работи съ участието на представители отъ Б. Н. М. С., която да установи върно ли е, че едно посочвано лице е било причина за спъване изпълнението програмата на инспектората по маларията, и за закриването на този културенъ институтъ. Ако анкетата потвърди това, да се иска отъ господинъ Министра единъ примѣренъ жестъ по отношение на евентуалния виновникъ.

31) Проучване на черноморското крайбрежие въ здравно, морелѣчебно и климатично отношение по единъ специално изработенъ и осъщественъ отъ дирекцията на народното здраве планъ.

Уреждане по крайбрежието на редица метеорологически станции и биологични лаборатории за климатичното, биологично и лѣчебно проучване на Черно море.

32) Изработване отъ държавата на обща курортна политика спрѣмо всички лѣчебни мѣста въ страната. Подпомагане общинитѣ за създаване на морелѣчебни курорти по концесионенъ или другъ начинъ, образуване на курортни фондове чрезъ въвеждане на специални курортни и др. такси, предназначени за тяхното благоустройство.

33) Застѣпване предъ държавата за ускоряване постройката на втория детски морски санаториумъ въ гр. Месемврия и за постройката на една калолѣчебница въ гр. Анхило.

34) Застѣпване за уреждане при Бургазското пристанище на една пълна карантинна служба, чрезъ което да се улесни и засили неговото търговско значение.

35) Първия редовенъ съборъ на Б. Н. Морски Сговоръ счита като пръвъ свой

дълъг да подчертае, че трѣбва да се вземат неотложни мѣрки за да се уреди въпроса по настаняване бѣжанцитѣ. За това той реши една специална делегация отъ Б. Н. М. С. да се яви предъ надлежнитѣ министри и другитѣ фактори въ страната, да имъ изложи положението на въпроса, като особено наблегне на следнитѣ обстоятелства: До сега нашата държава не е имала една планомѣрна политика по въпроса и за това на три пѣти е правила скѣпо изкупване грѣшки съ настаняването на бѣжанцитѣ, именно въ 1903, 1913 и следъ 1918 год.

Настаняването е било повѣрявано изключително на административнитѣ власти, които не сѣ могли да бждатъ всестранно компетентни по въпроса. Тѣ сѣ настанявали бѣжанцитѣ въ най-страшнитѣ гнѣзда на маларията и анкетата предприета отъ професори на нашия университетъ, както и тѣзи отъ организацията на бѣжанцитѣ, е констатирала че „настаненитѣ“ въ по-голѣмата си частъ е трѣбвало да оставятъ коститѣ си по тѣзи мѣста, а останалитѣ да бѣгатъ и сами да дирятъ спасение другаде.

Б. Н. М. С., който обширно и обстойно се занимава съ въпроса, като е вземалъ мнението и на редица компетентни лица предлага на държавата своето сътрудничество и моли заповѣдъ отъ г. Министра на Вжтрешнитѣ Работи щото за напредъ настаняването по крайбрѣжията да става отъ респективнитѣ органи, въ сътрудничество съ Б. Н. М. С. Последниятъ ще посочи конкретно за всички пунктове къде би трѣбвало, колко бѣжанци и какъ да се настанятъ, за да се избѣгне повтарянето на миналитѣ грѣшки. Само по този начинъ, безъ каквито и да било насилнически мѣрки, само чрезъ организирането на едно културно проникване, ний ще можемъ въ скоро време да видимъ роднитѣ брѣгове заселени съ чисти българи, съ което ще се постигне и една отъ първитѣ цели на Б. Н. М. Сговоръ.

37) Да се ходатайствува предъ Министерството на Търговията, за изменение или допълнение на закона за Търговско-индустриалнитѣ камари въ смисълъ: къмъ съществуващитѣ търговски, индустриаленъ и занаятчийски отдѣли на камаритѣ, които сѣ по край-

брѣжията на Черно море и Дунава да се открие и отдѣлъ четвърти, нареченъ „Морски отдѣлъ“. Той ще застъпва всичката наша морска култура; дейността по арбитражнитѣ морски спорове, морската самостоятелна информация, морската дейность на страната въ зависимостъ отъ отношенията и къмъ търговията за износъ и вносъ; уреждане редовенъ контролъ за борсовъ котажъ на навла, както мѣстни, така и иностранны, щомъ тѣ се контракуватъ въ България и др. Също и апелъ къмъ респективнитѣ камари да подематъ решително тази инициатива на Б. Н. М. С. съ огледъ да носятъ наименованията така:

а) Бургазската и Варненската камари да се наименоватъ по законъ:

„Бургазска Търговско-Индустриална Морска Камара“.

„Варненска Търговско-Индустриална Морска Камара“.

б) Русенската Камара да се наименова:

„Русенска Търговско-Индустриална Дунавска Камара“.

38) По висши национални съображения да се ходатайствува покрай съществуващата Анхилска околия, която трѣбва да си остане, да се уредятъ самостоятелни околийски центрове още въ Месемврия и Созополъ съ околийски управления и клонове на Б. Н. Банка и Б. З. Банка, съ което ще се допринесе за побързото културно повдигане на тѣзи градове.

39) При назначаване на началници на учреждения, учители, свещеници и пр. въ крайбрѣжието да се прави щателенъ изборъ и працатъ тамъ най-способнитѣ и съ видно национално чувство българи и то отъ вжтрешността. Специално околийскитѣ началници да бждатъ съ висше юридическо образование.

40) Ходатайствувание предъ ректората на Софийския държавенъ университетъ за откриване при юридическия факултетъ катедра по частното и обществено морско право.

41) Гл. Управит. Тѣло и клоноветѣ ще се стремятъ да прокаратъ предъ държавнитѣ, общински и обществени фактори привличането и на представители отъ Б. Н. М. С. при разрешаването на всички въпроси, стоящи въ връзка съ целитѣ и дейността на Сговора.

Български Народенъ Морски Сговоръ

ГЛАВНО УПРАВИТЕЛНО ТѢЛО — ВАРНА.

До

Въ гр.

спуцатъ два рибара — далгъчи, едина отъ които е успѣлъ да улови една рибка — сардела.

При входа въ тринадесетото отдѣление е поставена разкошна колекция отъ западно-индийски



Фиг. 6.

корали. Виждатъ се още голѣми корали отъ островъ „Бахама“ и корали отъ Червеното море. Въ сре-

дата на залата е представена една такава картинна групировка на която окоето не може да се нагледа. Тя представлява богата сбирка отъ коралови камани отъ Синайското крайбрежие на Червеното море. Между различнитъ растителни форми на коралитъ се виждатъ живи риби, раци, миди, оклюви и др. Въ сжщата зала е построень единъ голѣмъ джамлъкъ, който представлява дъно отъ Сръдиземното море осѣяно съ сунгери и между тѣхъ единъ водолазъ, който ги вади. Нѣмамъ думи съ които да искажа картинността на това що човѣкъ тамъ виждъ, и както казахъ и по-рано, по нѣмане тукъ на мѣсто въ единъ отъ бждащитъ броеве на морска библиотека господа читателитъ ще намерятъ подробно описание на всичко намираще се въ Берлинския морски музей.

Отъ уредбата на последния се вижда ясно културниятъ напредѣкъ на германцитъ въ това дѣло и не остава освенъ да пожелаемъ всички, щото следъ години и нашиятъ сега сжществующъ морски музей въ Варна да стане истински разсадникъ на просвѣта и да спомогне за по-скорошното ни културно развитие по отношение на морскитъ промисли.

Пашмаковъ.

СЪ ХИДРОПЛАНЪ „ЛЯПЧЕВЪ“ НАДЪ ВАРНА И ЕВКСИНОГРАДЪ

(Въ память на † мичманъ II рангъ Стефанъ Пампуловъ).

Това бѣше презъ м. Августъ 1922 г. на връхъ „Илинденъ“. Гостувахъ въ Варна у тогавашния началникъ на водохвърчилното отдѣление лейтенантъ С. Ив. Станалъ следъ ободрителенъ сънъ и то доста подранилъ, самичекъ азъ обикаляхъ всредъ военния пристанъ. Като всѣки новодошелъ любопитствувахъ да разгледамъ и се запознахъ съ всичко което ме заобикаляше. Привличаха ме обаче най-вече грамаднитъ хангари на нашитъ водохвърчила. Съ нетърпение очаквахъ да се разтворятъ широкитъ врати на последнитъ за да надзърна и разгледамъ онова, за което само бѣхъ слушалъ да говорятъ. Не следъ много, млади морячета, всѣки занятъ съ своята работа, се раздвижиха и засноваха край менъ. Една групичка отъ 3—4 такива, безъ да зная кжде отиваха, ми обърна вниманието съ своя разговоръ, отъ който само доловихъ, че днесъ билъ тѣхенъ реда да почистятъ и прегледатъ „Ляпчевъ“.

Странния за менъ разговоръ, ме наведе на мисълта, че това ще да е име на нѣкой отъ водохвърчилата, обстоятелство, което ме застави да проследя тази група. Спрѣлъ се на пѣска, азъ не семахъ очи отъ последнитъ. Истинско за менъ удоволствие бѣ, когато видѣхъ, че тѣ спрѣха предъ широкитъ врати на хангара. Приблизихъ. Предъ менъ стоеше въ покой като че ли току що кацнала бѣлата птица. Онова което най-вече привлече вниманието ми бѣ сладкия снѣжно бѣлъ цвѣтъ на апарата. Съ детска боязливостъ прекрачихъ низкия прагъ и пристѣпихъ навътре.

Спрѣхъ се предъ перката и съ затаенъ дѣхъ пипайки тукъ и тамъ почнахъ щателно разглеждане и опознаване съ водохвърчилото, името на което за првъ пѣтъ прочетохъ върху корпуса на апарата. Въ последствие научихъ, че това име му е

дадено въ память на единъ отъ нашитъ смѣли моряци — Мичманъ I р. Преславъ Ляпчевъ, който презъ 1916 година загиналъ въ Норденай (Германия), когато се обучавалъ за морски авиаторъ. Спокойното ми разглеждане бѣ нарушено отъ приближаващия се за представление офицерски кандидатъ Пампуловъ Ст. — единъ отъ нашитъ млади и обещаващи авиатори. Схваналъ моето любопитство, той се старееше всячески да разясни всичко онова къмъ което проявявахъ интересъ. Не следъ много той даде нареждане апарата да се искара навънъ на пѣска край брѣга и тамъ да се продължи чистенето. Изглеждаше, че той схвана какво азъ мислѣхъ и бихъ пожелалъ въ тоя моментъ. На излизане отъ хангара той ме запита: „Не желаете ли г-нъ поручикъ да летите?“ Зарадвахъ и усмихнахъ до уши отговорихъ му, че съмъ готовъ на подобно предложение, стига само да има кой да разреши.

Като че ли той чакаше подобенъ предлогъ, за да се затича и поиска разрешение отъ своя началникъ, безъ знанието на когото никой не можеше да се вдигне съ хвърчило, още по-вече като се имаше предъ видъ и присѣтствието на съглашенската комисия, която твърде много не ѝ се харесвало да гледа летенето на нашитъ хвърчила. Нѣмайки какъ, господинъ Лейтенанта трѣбваше да даде съгласието си, още по-вече, че го замолихъ и азъ. Той нѣмаше какво да прави; нали му бѣхъ гостенинъ.

Смисна два-три пѣти, смукна отъ цигарата си, пусна нѣколко кълбовидни крѣгчета, осмихна се и давайки съгласието си изрично предупреди Пампулова да не лети по-вече отъ 10—15 минути.

Даде се заповѣдъ „Ляпчевъ“ да бжде готовъ за летенето. Разшаваха се по пѣска боси моряци. Други се запретнаха и нагазиха въ морето. При-

държанъ внимателно, апарата бавно бѣ подвозенъ съ своята двуколка върху водната повърхностъ. Денътъ бѣ чудесенъ. Надали съмъ ималъ случай да видя другъ тъй хубавъ и прекрасенъ лѣтенъ день. Слабъ морски вѣтрецъ се носеше и галеше лицата ни. Апарата подъ сияйнитъ слънчеви лъчи доби бѣлъ приятно сребристъ цвѣтъ. Първитъ леки вълни бѣха го освежили вече. Двама моряци навлѣзли до колѣне въ водата завъртѣха перката и мотора отначало тихо, по-после все по-силно и по-силно, забръмчя край насъ. У него чувствувахъ азъ вече бодростъ, свежестъ и мощъ. Докладва се, че апарата е готовъ. По липса на кожени дрехи, шапка, ржавици и др., предупреденъ бѣхъ, че ще летя безъ такива. Збогувахме се. — На качване запитахъ Пампуловъ не пазятъ ли тѣ при летенето днитъ като днешния — Илинденъ, Св. Богородица, Преображение и др.? Той се усмихна, махна съ ржка и съ една самоувърненостъ каза: „Това сж останали още у насъ предразсъдъци за пазенето на подобни дни. Г-нъ поручикъ, ние на тѣхъ не държимъ“. Качвамъ се по опредѣленитъ стъпала и се настанявамъ удобно, като че ли се намирамъ на кресло. Мотора работи съ всичката си сила. Цѣлия апаратъ несдържано трепери, подобно на буенъ конь, готовъ всѣки моментъ да се впусне и бѣсно понесе своя ездачъ. Долу ни придържатъ само 4—5 души моряци. По даденъ знакъ тѣ отпуснаха апарата и ние се плъзнахме по гладкитъ води на канала. Подъ лодкитъ водата се пѣнеше, заливаше ги и скоро задъ тѣхъ утихваше. Излезохме на открито море и веднага взехме посока срещу вѣтъра.

Нищо не е въ състояние да опише приятнитъ чувства, които изпитвахъ въ този моментъ. Нѣщо ме влечеше на горе. Съ натѣрпение гледахъ кога ще се отдѣлимъ отъ морската повърхнина. Товане закжснѣ. Свихме право на западъ и следъ двѣ три леки подскачания, ние бѣхме вече надъ морето. Като че ли нѣщо ни тласкаше все по-нагоре и по-нагоре. За моментъ направихъ сравнение между летенето съ водохвърчило и возенето въ второ и първо класно купе. Особено различие нѣмаше. Разликата бѣше само въ това, че тукъ имаше слабо навеждане въ лѣво и въ дѣсно. Испитвайки и това непознато за менъ до сега удоволствие, съ отворени гърди широко поемахъ свежия и чистъ въздухъ. Огледахъ наоколо си; предъ менъ се чертаеха широки простори отъ сушата. Долу морето представляваше чудно красиво огледало. Желѣзопѣтнитъ линии около гарата съ своето радиално очертание ми се особено понравиха. Като че ли нѣкой съ линия ги бѣ чер-

талъ върху чистъ листъ. Нѣма и петъ минути, а високомѣра показваше, че ние сме на нѣколко стотинъ метра надъ хубавия градъ Варна. Искамъ да кажа нѣщо на авиатора, но той не ме чува отъ бръмченето на мотора и силното въздушно течение. Послужихъ си съ знакъ, като дадохъ да разбере, че желая да минемъ надъ Евксиноградъ. Нѣколко минути и ние се видѣхме надъ самия градъ гдето имахъ възможностъ да разгледамъ правилнитъ очертания на улици и квартали. Долу хората се тълпяха на групи следейки нашия курсъ на летенето. Продължаваме да се издигаме. Въ дѣсно и долу отъ насъ остана неподвижното море.

За моментъ правя следния подборъ, а именно: въ случай на нещастие къде бихъ предпочелъ да падна? Приемамъ, че по-безопасно и сигурно би било, ако това станеше надъ морската повърхнина, защото вѣроятността да бжде пребигъ и смазанъ споредъ менъ би била помалка, отколкото тази на суша. Не щешъ ли, едно бързо спадане надолу като че ли полетѣхме въ пропасть, ме накара да забравя всѣкакви предпочитания. Обърнахъ се къмъ моя съпътникъ и съ глава го запитахъ какво е това? Той се усмихна и съ ржка ми даде да разбере, че долу ще ми каже. Това ненадейно падане стана причина да се простя съ единствената ми до сега най-хубава копринена фуражка, която току що бѣхъ купилъ отъ София. Напразни бѣха по-после усилията на моряци и лодки да я намерятъ. Когато слѣзохме долу узнахъ, че това падане се дължало на неправилното въздушно течение въ което сме попаднали, когато сме минавали отъ сушата къмъ

морето и което нѣкои неправилно наричатъ въздушна яма. На пътъ за Евксиноградъ имахме случая да се полюбуваме на красивата моторна лодка на *Н. Величество*, която бавно се хлѣзгаше по гладкото море къмъ Варненското пристанище. Направихме нѣколко тура по крайбрѣжието на живописния Евксиноградъ, надъ самия него и двореца, и бързо свърнахме по посока на канала. Долу подъ насъ димяха неподвижнитъ параходи наредени единъ задъ другъ край пристанището. Нѣколко последователни спирали и ние приближихме отново къмъ морската повърхнина. Още нѣколко мига, и ние почувствувахме какъ лодкитъ плисватъ тукъ-тамъ о водата. Още единъ два слаби труса и ние сме отново всредъ морето. Бързо апарата взема направление къмъ канала, влезе въ него и гордо, гордо спря предъ хангара. Така завърши нашето летенето, което и до днесъ си остава паметно за менъ. Нѣколко дни по-късно научихъ, че „Ляпчевъ“ по



Загиналиятъ на 19. VIII. 1924 год. при Бургазъ морски авиаторъ † Мичманъ II рангъ Стефанъ Пампуловъ.

заповѣдъ на съглашенската комисия билъ разрушенъ. Тази новина ми достави само тъга и печаль. Дѣлятъ ни тоже нѣколко дни отъ нещастната кончина и на самия авиаторъ — Мичманъ Пампуловъ Ст.

Съ него за последенъ пътъ се срещнахъ и

разминахме този день, той на пътъ за Бургазъ всредъ небеснитъ висини, азъ съ миноносецъ „Дръзки“ за градъ Варна. Въ паметъ на този милъ и добъръ български морски офицеръ посвѣщавамъ настоящия си разказъ.

Шуменъ, 24. VIII. 1924 г.



Турскиятъ търговски флотъ. Турция, до Лозанския миръ, благодарение на капитулагитъ, разстроеното финансово положение, продължителни войни и слабата ѝ наклонность къмъ търговия и трудъ, при много, макаръ и благоприятни условия, съ странни морета — Черно, Мраморно, Егейско, Срѣдиземно, Червено, отъ Кавказъ до Джибути, отъ Египетъ до Мароко, съответно цѣтушитъ си пристанища и морета никога не е разполагала съ задоволителенъ свой флотъ.

До преди една година почти, цѣлиятъ турски търговски флотъ бѣше централизиранъ въ Цариградското пристанище, като значителна частъ отъ корабитъ му бѣха собственостъ на държавното мореплаване съ наименование „Сейръ и Сефайнъ“, който обема и военниятъ транспортъ, служащъ въ мирно време за търговски нужди.

Параходитъ на д-вото „Ширкетъ и Хайрие“ и „Максусие“ — съ съвсемъ малкъ тонажъ служваха, както и днесъ, Босфора и Златния рогъ и отчасти близкия каботажъ въ Мраморно море. На частното арматорство се падаше почти незначителенъ тонажъ параходи. Изобщо цѣлиятъ тонажъ освенъ че бѣше крайно недостатъченъ, но и самитъ кораби бѣха стари и лишени отъ всѣкакво удобство и комфортъ.

Когато преговоритъ въ Лозана наближиха своя край и турскитъ арматори се увѣриха, че ангорското правителство ще обезпечи своя каботажъ за турския флотъ, се започна единъ силенъ стремежъ и надпредварване по между имъ къмъ покупка на параходи, което нѣщо продължава усилено и до днесъ. Вънъ отъ това и държавата, въ лицето на „Сейри-Сефайнъ“ отпусна една значителна сума за покупка на параходи, главно за обезпечаване преноса на въглищата отъ Зонгулдакъ и Ираклия, като откупи и два пощенски парахода отъ едно английско дружество, което до новата година служваше линията Цариградъ — Смирна, Мерсина, Александрета. Частни арматори закупили значително количество параходи, почти всички пакъ стари и дългоупотрѣбавани, които, напълно не могатъ да задоволятъ днешнитъ нужди, а на пѣтницитъ да дадѣтъ пълни удобства.

Много корабособственици — турци заминаха за Пирея, Марсилия, Германия и Италия съ цель да закупятъ параходи, като съ това възнамеряватъ да дадатъ по-широкъ тласкъ на турското мореплаване вънъ отъ каботажъ и срѣдиземноморскитъ турски пристанища.

Частни арматори — турци закупили, почти всичкитъ параходи на французкото дружество „La

française“ (бивши руски) и сега водятъ преговори и за последния отъ параходитъ на сжщото д-во — „Mersine.“ Закупили се: парахода „Marie Louise“ подъ белгийски флагъ отъ 2500 т. за 37500 тур. лири, „Архангелъ Михаилъ“ подъ сръбски флагъ отъ 2500 т. за 60000 т. л., параходитъ „Тасия“, s/s Препорецъ, s/s Руменцевъ, три малки парахода отъ Дунава отъ 350, 500 и 600 т. за 80000 лири турски и други.

На 1. I. 1924 г. турския търговски флотъ е ималъ 82490 тона, отъ които „Ширкетъ и Хайрие“ съ 29 парахода отъ 4215 тона, „Максусие“ (служваще Златния рогъ) отъ 16 парахода съ 1397 т., „Сейръ и Сефайнъ“ съ 35 парахода, отъ които 6 голѣми, 4 срѣдни и 5 малки, а останалитъ съ по-малкъ тонажъ, реморкьори, танкове и др. съ тонажъ 37494 т. Голѣмитъ му параходи сж „Гюль Джемаль“ 2991 т. нето, „Решидъ Паша“ 2482 т., „Акъ Денизъ“ 3167 т., „Керасонъ“ 1880 т., „Кизилъ Ирмакъ“ 1802 т. На частното арматорство оставатъ 48 парахода съ 30242 т.

Следъ 1 януарий, както споменахме по-горе, числото на параходитъ постоянно се увеличава.

Почти всички параходи сж зарегистрирани при Цариградското пристанище, кждето имъ сж и дирекциитъ и стопанитъ.

За сега, повечето параходи обслужватъ анадолскитъ турски пристанища, Мраморно море, пристанищата, на останалитъ турски Сирийски брѣгъ, а по-малкитъ — Босфора, Принцовитъ острови и Златния рогъ и превоза на малцинствата отъ грѣцкитъ (главно Солунъ, Кавала, Критъ и Митилинъ) пристанища, за турскитъ — Смирна, Цариградъ, Родосто, Трапезундъ и Самсунъ. Постоянни линии и връзки съ чуждитъ пристанища за сега нѣма.

При благоприятнитъ сега условия, следъ Лозанския миръ, когато цѣлиятъ турски каботажъ е тѣхенъ съ многото и цѣтущи пристанища на Анатолийския брѣгъ, Срѣдиземно море и вътрешенъ каботажъ (проливитъ и Мраморно море), за турския търговски флотъ се отваря широко поле за работа, като само каменовжгленитъ мини на Зонгулдакъ и Ираклия биха осигурили едната му четвъртъ съ постоянна и непрекъсната работа, а превоза на добитъкъ, пѣтници и разнѣна на стоки и сурогати за износъ и вътрешна консумация — останалитъ.

За насърчение националното мореплаване правителството освобождава до 1929 година турскитъ арматори отъ всички мита при покупка на параходи.

Цариградъ, 8. II. 1924 г.

Тодоръ Ангеловъ.



БЪЛГАРСКИ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

СЪОБЩЕНИЕ № 3

гр. Варна, 12 септември 1924 г.

Морския легионъ къмъ Варненския клонъ на Б. Н. М. Сговоръ се е снабдилъ съ две спортни лодки типъ „Ва Фа Ве“ отъ Мюнхенската корабостроителница Bayerische Faltboot — Werft. Лодките сж за по двама гребци и се движатъ подъ гребла или вѣтрила; това сж малки, бързоходни, разглобяеми лодки, направени отъ лекъ дървенъ скелетъ и обвити съ гумиранъ, водонепропускаемъ плагъ. Лодките могатъ въ нѣколко минути да се сглобятъ или разглобятъ; могатъ удобно да се пазятъ въ къщи, а сжщо и удобно да се пренасятъ на голѣми разстояния по сушата въ свободни туристически раници.

Забележка: По-подробно тия лодки сж описани въ книжка VII на списанието „Морски Сговоръ“.

Съ тия две лодки, у насъ за пръвъ пътъ се тури началото на единъ отъ най-разпространенитѣ и най-любимитѣ видове воденъ спортъ въ чужбина.

Морския легионъ проектира въ едно близко бъдаще да посети съ тѣзи си лодки Дунавскитѣ легионери въ Руссе, Легионеритѣ въ Търново и Бургазъ, а сжщо и клоноветѣ на Б. Н. М. Сговоръ въ Пловдивъ и Ямболъ за да демонстрира предъ другаритѣ си легионери и членоветѣ на Б. Н. М. Сговоръ отъ тия градове новиятъ видъ воденъ спортъ и самитѣ лодки.

Секретарь: Г. Славяновъ.

СЪОБЩЕНИЕ № 4.

гр. Варна, 18 септември 1924 г.

1) На 3 августъ т. г. Дунавския Спортенъ Легионъ къмъ русенския клонъ на Б. Н. М. Сговоръ е устроилъ състезание по Дунава съ морския Спортенъ Легионъ къмъ Варненския клонъ. Множество граждани сж се стекли да се любуватъ на хубавиятъ и новъ за насъ воденъ спортъ.

Победители на състезанието на дълго и на късо гребание сж излезли варненци, а на дългото и късо плавание — русенци.

2) На 4 септември т. г. по случай панаира въ гр. Гюргево, русенския клонъ на Б. Н. М. Сговоръ е устроилъ екскурзия на своитѣ членове до тоя градъ съ катера „Борисъ“. Поради работния день участвували сж въ екскурзията само 30 души.

3) На 5 септември т. г. група екскурзианти членове на Б. Н. М. Сговоръ отъ клоноветѣ въ Ст-Загора и Нова-Загора сж пристигнали въ гр. Русе, кждето сж били посрещнати, настанени по квартири, а следъ това и разведени изъ града отъ членоветѣ на мѣстния клонъ на Сговора. Сжщитѣ сж били заведени отъ русенци въ отсрещния румънски градъ и пристанище Гюргево.

Секретарь: Г. Славяновъ.

СЪОБЩЕНИЕ № 5.

гр. Варна, 2 октомври 1924 г.

1) На 28 септември т. г. Морския Спортенъ Легионъ къмъ Варненския клонъ на Б. Н. М. Сговоръ устрои тържественно освещавание на знамето си и спущанието дветѣ нови спортни лодки „Русалки“ (типъ Ва Фа Ве). Тържеството започна съ манифестация изъ града. На чело вървеше музикантския хоръ, следъ него сгънатото знаме на легиона, после дветѣ „Русалки“, носени отъ легионери, едната въ сглобенъ, а другата въ прибранъ видъ. Следъ тѣхъ вървѣха въ стройни редове младежитѣ и дѣвицитѣ легионерки, една чета отъ юнаци и юнакини отъ мѣстното дружество „Юнакъ“ на чело съ своя председателъ и знамето на дружеството, представители на други спортни дружества, Морското машинно училище, другитѣ училища и гражданството.

На плажа предъ морската градина бѣ отслуженъ молебенъ и осветено знамето.

Държаха речи: свещеника, председателя на Гл. Управително Тѣло — г-нъ *Петъръ Стояновъ*, който предаде осветеното знаме на председателя на Легиона и тоя последния, поемайки разгънатия трицвѣтъ на Легиона.

Подъ звуковетѣ на музиката, едната русалка бѣ сглобена, а следъ това и дветѣ — бѣха спуснати въ морето. Започнаха се състезанията на лодките отъ легиона: ученицитѣ отъ търговската и мжжка гимназии и студентитѣ отъ търговската академия. Първи дойдоха ученицитѣ отъ търговската гимназия, втори студентитѣ, а последни — ученицитѣ отъ мжжката гимназия.

Тържеството завърши съ предаване знамето на победителитѣ — лодката на ученицитѣ отъ търговската гимназия.

2) Постройката на поржчаната отъ Рѣчния Спортенъ Легионъ при Търновския клонъ на Б. Н. М. Сговоръ втора учебна спорна лодка е окончателно готова и вече изпратена въ Търново.

Лодката е четворка и отъ сжщия типъ, както първата търновска лодка-шесторка; строена е отъ сжщия корабостроителъ — Г. Плющевъ въ Варна.

Търновския легионъ изучава условията за поржчка на още две спортни лодки, тоя пътъ въ с. Бѣлени на Дунава.

3) Варненския корабостроителъ Плющевъ, строенитѣ отъ когото спортни лодки се указаха твърде пригодни за нашитѣ условия, е приспособилъ своята работилница за постройката и на спортни лодки отъ Германския типъ „Ва Фа Ве“ (русалкитѣ на Варненския легионъ), той разчита, че построенитѣ отъ него лодки ще бждатъ по-ефтини отъ Германскитѣ.

Секретарь: Г. Славяновъ.

ИЗЪ ОКРЪЖНО № 606.

отъ 15. IX. 1924 година.

До Председателя на Управителнитѣ
тѣла на клоноветѣ отъ Б. Н. М. Сговоръ.

1) Тия отъ клоноветѣ които иматъ още не напълно издължили се за до края на текущата година членове да побързатъ съ събирането на всички остатъчни вноски и веднага да се отчетатъ съ съответнитѣ суми предъ Гл. Управително тѣло.

Понеже бройветѣ на списанието не сж напълно изчерпани допуца се записването на нови членове все още и за текущата година (отъ 1 януарий 1924 год.), обаче при непременно условие, че ще се събира първата годишна вноски и клоната веднага ще се отчетатъ предъ Гл. Управително тѣло за да може по тоя начинъ съ достигането максималното общо число (равно на тиража на списанието за тази година), своевременно да се съобщи отъ Гл. Управително тѣло за прекращаване записванията за текущата година.

Успоредно съ горната дейностъ, веднага да се започне събирането на членскитѣ вноски за 1925 г. Както е извѣстно (съгласно решението на събора) тия вноски за старитѣ членове ще бждатъ 70 лв., а за новитѣ — 80 лв., т. е. 70 лв. членски вноски и 10 лв. встъпителна вноски (отъ старитѣ членове заплатили веднажъ встъпителната си вноски, тя повече нѣма да се събира).

Не напълно издълженитѣ за 1924 год. членове не могатъ да бждатъ записвани за презъ идущата 1925 год., до като не изплатятъ всичкитѣ си задължения отъ 1924 год.

Вноскитѣ за идущата 1925 год. ще се събиратъ за цѣлата година отведнажъ; само въ краенъ случай и то като изключение за по-беднитѣ, но редовни въ плащанията си членове, ще се допуца

изплащането на два пжти, — за първото шестмесечие (до 1 юлий 1925 год.) 35 лв. и за второто — също толкова (за новитѣ членове за първото шестмесечие 45 лв., а за второто — 35 лв.). По-големии разсрочки въ плащанията т. е. за тримесечия или за месеци, могатъ да ставатъ за смѣтка на клоновитѣ каси т. е. клоната събира годишната вноски на части, а се отчетатъ предъ Централата съ пълната годишна вноски, като покрива разликата отъ своята каса.

Списанието нѣма да се изпраща на никого отъ старитѣ членове „по инерция“, за 1925 год. ще трѣбва да се съставляватъ и изпращатъ въ Гл. Управително тѣло нови списъци на всички членове (стари и нови).

Всички списъци непременно трѣбва да бждатъ придружавани съ съответнитѣ, припадающи се на Гл. Управително тѣло суми. Досегашната практика на нѣкои клонове да изпращатъ списъци на своитѣ членове съ молба да имъ се изпраща списанието, а съ вноскитѣ на тия членове да се отчетатъ нѣколко месеца по-късно, — ще трѣбва да се изостави. Списанието ще се изпраща само на напълно издължени и отчетени предъ Гл. Управително тѣло членове.

2) Получената отъ Германия втора пратка членски значки задържани отъ известно време въ Варненската митница, по решение на Министерския съветъ сж освободени отъ мито. Значкитѣ се намиратъ въ склада на Гл. Управително тѣло и сж на разположение на клоновитѣ за желающитѣ тѣхни членове. Една значка струва 35 лв. Всяка поръчка на клоновитѣ за изпращане на значки да се придружава и отъ съответната сума — стойността на всички поръчани значки.

Председатель: Стояновъ

Секретаръ: Славяновъ



(Приключенъ на 20 IX. 1924 г.)

СЪКРАЩЕНИЯ:

М. С. — Списание „Морски Сговоръ“.
Р. — Рибарство и оградитѣ му.
Изв. Б. Т. И. К. — Известия на Бургаската Търговско-Индустриална Камара.

А.

Абаджиевъ, П., инженеръ. — „Последнитѣ голѣми водни инсталации въ Германия“. (Списание на Бълг. Инж.-архитектно д-во, год. XXIV, брой 15, София 1924 г.).

Б.

Българинътъ и морето — (в. „Свободна речъ“, год. I, брой 152, София 23. VIII. 1924 год.

Бедини Хайрихъ, — „По Дунава до Була-Пеша. (Сжщо, брой 125, София, 23. VII. 1924 г.).

В.

Wasser, D.-г. — Рѣка Тунджа въ Стара-Загора и въ Ямболъ* (в. Тракиецъ, год. II, брой 6, Ямболъ 24 VII. 1924 год.).

Д

Димитровъ, Ст. — „Инженери по рѣка Тунджа“ (в. Тракиецъ, год. II, брой 7 и 8, Ямболъ 31. VII. 1924 г.).

D. K. — „La Grèce et l'issue bulgare à la mer Egée“. (La Bulgarie, I année № 331, Sofia 1924).

Е.

Emmrich, — „Der Walfischfänger“. Dresden 1924. (Verlag Deutsche Buchwerkstätten, цена 5 зл. марки)

З.

Z. — „La mer“ (La Bulgarie, première année № 346, Sofia 20. VIII. 1924).

И.

Ивановъ, Сава Н. — „Нуждата отъ предсказване на времето за мореплаването“ (М. С., год. I, брой 8-Варна, октом. 1924 г.).

Иосифовъ, И. Ст. — „Пазачътъ на фара“ — Стихове — (М. С., год. I, брой 8, Варна, октом. 1924 г., стр. 2).

Ивановъ, Н. П. — „По море“ отъ Гюн де Мопасанъ. — Преводъ отъ френски — (М. С., год. I, брой 8, Варна, октомврий 1924 г., стр. 7—10).

Ивановъ, Н. П. — „Новитѣ изследвания по биологията на скумбрията“ — Преводъ отъ френски — Р. год II, брой 2, Варна VI. 1924 г., стр. 6 и 7).

Изложение по въпроса за пречките по повдигане на нашето риболовство, направено отъ комисията при Министерството на Землѣделието и Държавните имоти — (Р., год II, брой 2, Варна, VI. 1924 г., стр. 445).

К.

Каранашевъ, Т. И. — „Българското параходство“ (в. Слово, год III, брой 642, София, 17. VII. 1924 г., стр. 2)

Конгресътъ на Морския Сговоръ. (в. Бургаски фаръ, год I, брой 306, Бургасъ, 18. VIII. 1924 г.).

Kerzoncuf, J. — „La Pêche maritime, son évolution en France et à l'étranger“ Paris 1917 (Société d'éditions Géographiques, Maritimes et Coloniales. 17, rue Jacob VI-e Съ иллюстрации, цена 11 франка).

Л.

Les ports francs — (La Bulgarie, première année № 321, Sofia 1924).

Le port de Salonique et la Yougoslavie — (сжия вестникъ, брой 325).

L'école de pêche de Varna et de Sozopol — (сжия вестникъ, брой 337).

Luber. — „Der Schwimmsport“ (Grethlein & Go, Leipzig. Цена 2.50 зл. марки).

L'Exploitation de la mer — Publication de la Ligue Maritime française — (Société d'éditions Géographiques, Maritimes et Coloniales, 17 rue Jacob VI e, Paris. Цена 5 фр. франка).

М.

Матеевъ, М. Г. — „Силопроизводителя „Морска стихия“. (Изв. Б. Т. И. К., год. VIII, брой 19, Бургасъ, 1924 г., стр. 3).

Матеевъ, М. Г. — „Действието на апарата „Стигия“. (Изв. Б. Т. И. К., год VIII, брой 24, Бургасъ, 11. IX. 1924 г., стр. 7).

Мировски, Ив. — „На бръга“ (Седмиченъ вестникъ „Курьеръ“, брой 81 отъ 14 IX. 1924 г. гр Кюстендил).

Н

Нечаевъ, А. — „Нѣщо за биологията на скумбрията“. (Р., год II, брой 2, Варна, VI, 1924 г., стр. 2)

Николовъ, Инж. Р. — „Влиянието на надземнитѣ води върху подземнитѣ“ — (Сп. на Бълг. Инженерно-Архитектно Д-во, год. XXIV, брой 17, София, 5. IX. 1924 г.)

Николовъ, Дръ Н. — „Морско-стопанската ни политика въ връзка съ културно-економическото повдигане на Бургаското крайбрежие“. (Изв. Б. Т. И. К., год. VIII, брой 22, 23 и 25 Бургасъ, септемврий 1924 г.).

О.

Оздравиелнитѣ работи около Атанаскѣйското блато. (в. Фаръ, год. V, брой 233, Бургасъ 17. VIII. 1924 г.).

П.

Първиятъ редовенъ конгресъ на Б. Н. М. Сговоръ. — (Изв. Б. Т. И. К., год. VIII, брой 21, Бургасъ, 1924 г.).

Потъналитѣ въ морето богатства. — (в. Зорница, год. 44, брой 55, София, 9 VIII. 1924 г.).

Р.

Рибарската конференция въ София. — (Р. год II, брой 2, Варна, VI 1924 г., стр. 3).

Renner, C. — „Der Wandersegler auf See“ — Navigation an Bord von Jachten — (Richard Carl Schmidt & Co., Berlin W 62. Цена 4 зл. марки).

Ruckuck. — „Der Nordseelotse“ Hamburg 1924. (O. Meissners Verlag).

С.

Станевъ, Б. — „За рибарското училище“. (Р., год. II, брой 2, Варна VI, 1924 г., стр. 3 и 9).

Сирежинъ, И. Б. — „Градъ Василико“ (в. Фаръ, год. V, брой 234 и 235, Бургасъ, 23. VIII. 1924 г.)

Süring, Hans. — „Lerbuch der Meteorologie“. (Chr. Hermann Tauchnitz, Leipzig).

Славяновъ, Г. — „Куксхафенъ“ (М. С., год. I, брой 8, Варна, октомврий 1924 г., стр. 4—7).

Т.

Титеровъ, Ив. С. — „Градъ Ахтополь“ — (Изв. Б. Т. И. К., год. VIII, брой 19, Бургасъ 1924 г.).

Татарчевъ, С. — „Съборъ на Бълг. Нар. Мор. Сговоръ“ (в. Тракиецъ, год. II, брой 7—8, Ямболъ 31. VII. 1924 г.).

Х.

Христовъ, Инж. Хр. — „Бургасъ — портъ на България“ (в. „Фаръ“, год. V, бр. 231, Бургасъ, 20 VII 1924 г.).

Ш.

Шлиндеръ, Нап. К. — „Танниственый корабль“ — Плаване парахода „Либава“ въ связи съ революцией въ Ирланди — (Издательство Ольга Дьякова и К-о, Берлинъ).

„ЗА“ И „ПРОТИВЪ“

Вѣрно, че Нѣойскиятъ договоръ нанесе смъртенъ ударъ на военно-морското ни развитие, но развитието на военно-морската мисль въ по-щасливитѣ въ тази областъ отъ нашъ страни представлява за насъ винаги голѣмъ интересъ, ако не за друго, поне за това, че е... забранения плодъ.

Освенъ това, да следиме развитието на тази мисль, приложена въ другитѣ страни на практика следъ опита на голѣмата война, представлява, за насъ и този интересъ, че можиме да си даваме отчетъ за това което бихме могли и ний да правиме, ако...

Въ Януарската книжка на френското списание „Revue Maritime“ срещаме много интересни мнения по въпроса какъвъ следвало би да бжде бждащия флотъ следъ опита отъ голѣмата война, мнения на двама авторитети по въпроса: адмиралъ Перси

Скотъ и адмиралъ Стжрди. И дветѣ мнения сж изложени въ единъ и сжщъ брой на английското списание Naval and Military Record отъ 17 октомври 1923 год.

Извадката отъ горнето списание въ *Ревю Маритимъ* носи заглавието: за и противъ.

Следъ дълга полемика между двамата адмирала какъвъ да бжде бждащиятъ флотъ-броненосенъ или тъй наречениятъ „Флотъ-дребоскъ“, адмиралъ Перси Скотъ признава въ статията, че ако той билъ Морски Министръ, той би строилъ броненосци, ако другитѣ строятъ такива, но, че той би построилъ още и нѣщо, каквото той си знаелъ... Навѣрно той вече е приготвилъ съвършено новия планъ, който би направилъ всички сегашни мастодонти, годни само за проданъ като старо желѣзо... Ще бжде ли този новъ корабъ подводникъ ги-

гантъ? или сюперъ — хвърчилоносачъ? или пъкъ комбинация между двата? Въ всеки случай, новиятъ корабъ трѣбва да бѣде непотопимъ, тъй като аргументътъ на Перси Скотъ противъ съвременния броненосецъ е, че той билъ потопимъ отъ подводникъ или хвърчило.

Тукъ е възелътъ на въпроса. Докаже ли се че броненосецътъ успѣва да изпълни своята задача преди да бѣде изваденъ изъ строя, то ще бѣде отлично основание за да продължатъ построикитъ на броненосци. Тежката артилерия по море се указа най-мощниятъ разрушителъ, какъвто човѣшкиятъ гений е успѣлъ да създаде. Самодвижущата се мина, неподвижната мина, бомбата сж смъртоносни, но имъ липсва точностъ. Отъ стотицитъ самодвижущи мини изстреляни въ боя при Ютландъ, само два процента сж попаднали въ целта. Споредъ последнитъ опити, точността на бомбата не е увеличена, а неподвижната мина на насъ ударъ само когато се сблъска съ нея. Артилерията значи превишава другитъ оржжия. И въ края на краищата, достатъчно е да се знае дали корабътъ, който носи артилерията, ще може да се задържи надъ водата до като си изпълни задачата. Отъ досегашнитъ опити отговора на този въпросъ е въ положителна смисълъ. Съ новитъ широки и дълбоки приспособления, съ подходяще клеточно разпределение, корабътъ издържа безнаказано всички удари на движущитъ се мини. Английскитъ канониерки, построени презъ войната, проявиха удивителна отбрана; една отъ тѣхъ, макаръ да била получила три удара отъ самодвижущи се мини, не потънала; друга една — безнаказано понесла експлозията на лодка въоръжена съ голѣмъ зарядъ отъ много силенъ експлозивъ (лодката експлодирала на близко разстояние). Характерно — за забелязване е, че единственната потопена канонерка, *Raglan*, е била потопена отъ артилерия.

Съ намаляване пространството заемано отъ машинитъ, тъй като и не сж още достигнати предѣлитъ въ отбраната на кораба, той би могълъ да се направи несъкрушимъ отъ самодвижущи се мини . . .

Говори се: че хвърчилоносачътъ би могълъ да замѣни броненосеца, но по отношение потопяемостта, той не е по-добре поставенъ . . . Освенъ това, презъ последната война се видя, че подводникътъ не представлява опасностъ за добре охранявания отъ всички страни броненосецъ, защо тогава да се смѣта подводника за по-опасенъ въ бъдеще, когато защитата на броненосеца ще се развива още?

Вѣрно, хвърчилата поженаха евтини успѣхи противъ броненосцитъ тогава, когато тѣзи последнитъ бѣха свеждани до ролята на пасивни щитове за учебна стрелба. По е смислено да се основава бъдеща политика върху резултатитъ отъ опита, отъ колкото върху спекулантнитъ заключения. А всичко, което сж извели до сега отъ опита поставя броненосеца въ положението на крайгъленъ камѣкъ на флота.

Въ сжщия брой отъ сжщото английско списание съ сжщата дата сж печатани и следнитъ мисли, които адмиралъ Перси Скотъ е развилъ по отношение броненосеца предъ съюза на Австралийцитъ въ Лондонъ.

Първиятъ линейен корабъ бѣ лодката — едноръвка, която носеше въоръженъ войнъ; размѣритъ на кораба и на неговото въоръжение се уве-

личаваха постепенно до като достигнаха до 30000 тона водоизмѣщение и 1000 души екипажъ. Такъвъ корабъ става въ състояние да прочиства океанитъ, като потопяваше всѣки по-малкъ отъ себе си. Той можеше да блокира неприятелскитъ брѣгове и да попречва на тѣхното снабдяване съ храни и припаси. Той можеше да унищожава складоветъ — депозити за вжглища, да бомбардира пристанищата, градоветъ, укрепленията. Той можеше да сневе изъ свѣта, като завземаше това което му се поиска. Той можеше да принуждава голѣмитъ морски градове да капитулирватъ.

Когато линейнитъ кораби (броненосцитъ) можеха всичко това, тѣ представляваха най-доходния пласманъ за една държава, защото тѣ бѣха тогава истинскитъ господари на свѣта.

Цѣли вѣкове, тѣ бѣха неуспоримитъ владетели на океанитъ, единственъ тѣхенъ съперникъ бѣ само другъ линейен корабъ.

Но преди 50 години, г-нъ *Уайтхедъ* изнамери самодвижна мина, която изстреляна отъ малкъ корабъ потопяваше линейния корабъ, който тогава престана да бѣде непобѣдимъ. Това изплаши всички морски държави . . . Следъ 2 год. г-нъ *Ярровъ* изнамери малкъ корабъ, почти невидимъ, по-бързоходенъ отъ всички други и който стрѣляше съ самодвижни мини. Отъ тогава, броненосеца изгуби способността да изпълнява своитъ здачи.

Това положение бѣ добръ разбрано отъ единъ мждъръ френски министръ, който прекрати строежа на броненосци и използва средствата си за постройка на леки кораби и миноносци. Ако тази смисленна строителна политика бѣ поддържана, презъ последната война, Франция би притежавала най-хубавия лекъ флотъ, отъ какъвто тъй силно се почувствува тогава нужда.

За съжеление, другъ френски министръ, не толкова мждъръ, дойде на властъ и започна да строи броненосци, голѣмъ брой отъ които бѣха потопени презъ войната. На французитъ отъ тогава се възвърна разума и тѣ не строятъ вече броненосци.

Презъ 50 годишната ми служба въ флота, ний не се бояхме отъ тѣхнитъ броненосци, ала отъ тѣхнитъ миноносци — ношѣмъ.

Ако такова бѣ положението вчера, какво е то днесъ? Мината може да потопи и да разстрои броненосеца. Самодвижущата се мина може да потопи или разстрои броненосеца. Хвърчилото съ бомбата си може да потопи или разстрои броненосеца. Подводникътъ може да потопи или разстрои броненосеца.

Денемъ, броненосецътъ не може да плава въ района на действие на подводника, ако за отбрана не е обкръженъ отъ разрушители. Ако се намира въ района на действие на хвърчилото, той не може да излезе въ морето безъ охрана на хвърчилоносачъ.

Ношѣмъ, броненосцитъ сж подъ двойната опасностъ на миноносцитъ и подводницитъ. Броненосецътъ не може да блокира нѣкое пристанище, защото той трѣбва да се държи далечъ отъ него. Единъ американски адмиралъ казва: „Ескадра отъ броненосци по неприятелскитъ брѣгове, напомня Донъ Кихотъ, който напада съ копие то си въ треннитъ мелници“. Броненосецътъ не може да се укрие отъ разузнавателното хвърчило. Броненосецътъ въ пристанището не може да се защити отъ бомбардировката на хвърчилото. Броненосецътъ е заставенъ да се крие въ сигурни приста-

Яко Райгенов

Ул. Войничка 22.

Въ Водна

нища за да избегне опасността от подводника. През последната война, неприятелският ескадри се криеха въ Скапа Флау и Килъ. Да имахме два пжти повече броненосци, това не би ни послужило за нищо.

Но какво могат тогава да вършат броненосците? Никой не може да го каже. Единъ американец казва: „Партизаниът на броненосца искатъ да водятъ бждащето сражение съ оржжието на миналата война, тѣ се придържатъ о сѣнкитѣ на миналото и не искатъ да знаятъ сжщинската действителность на бждащето. Въ мрака на отживѣли теории, тѣ сж ослѣпени отъ свѣтлината на нова морска ера“. Той иска да каже очевидно, че тѣ сж голѣми глупци и азъ съмъ съгласенъ съ него, защото какъ друго яче заслужаватъ да бждатъ наричани тѣзи, които искатъ да водятъ бой съ оржжието на миналото? . . .

100,000 тона английски военни кораби бѣха потопени отъ германскиятъ подводници; това е указало непременно своето влияние върху свободата на тѣхнитѣ движения. Броненосците, които бомбардираха Дарданелитѣ избѣгаха всички въ Лондонъ предъ единъ подводникъ (съ изключение на тѣзи които бѣха потопени).

Свободата на нашитѣ движения бѣ до толкова ограничена, че ний изпратихме нашитѣ хора за учебни артилерийски стрелби чакъ на Бермудскитѣ острови, на 3000 мили. Подводникитѣ попречиха на нашитѣ броненосци да изпълнятъ задачата за която бѣха строени: Да бомбардиратъ немскитѣ пристанища. Тѣ бѣха много далече отъ тѣхъ, и тѣ биха се скрили още по-далечъ, ако германцитѣ разполагаха съ хвърчилата, миноносцитѣ и бомбитѣ, които сжществуватъ сега.

Преди нѣколко дни, единъ бележитъ адмиралъ заявяваше публично, че броненосцитѣ били доказали, че сж най-мощното оржжие по море, най-сигурното и че ако тѣ сж бѣгали отъ подводникитѣ, то било защото не сж ги пращали на доброто мѣсто и че тѣзи които сж ги пращали, били лишени отъ воененъ усетъ.

Това е строга критика за Министерството. Азъ мисля, че храбриятъ адмиралъ (*Стърди*) има право да я формулира. Но колко тя ще е полезна на моята аудитория отъ австралийци, които ще знаятъ, че ако тѣ защитаватъ брѣговетѣ си съ подводници, неприятелскиятъ броненосци, които биха се появили по брѣговетѣ имъ, ще се намиратъ на лошото мѣсто. Ако всички чужди брѣгове се охраняватъ съ подводници, броненосцитѣ ще се намиратъ на всѣкъждѣ на лошото мѣсто . . .

Освенъ това, когато не ще ни бжде известно къдѣ именно се намиратъ неприятелскиятъ подводници, броненосцитѣ ще се намиратъ на всѣкъждѣ на лошото мѣсто. За тѣхъ ще бжде по-добръ то-

гава да стоятъ до края на войната въ пристанищата.

Тогавъ и азъ ще кажа като мичманътъ: „Броненосцитѣ, хичъ за нищо ги не бива“.

Понеже мисля, че Доминионитѣ не искатъ да нападатъ, да говоря най-напредъ за отбраната. Дирижабли, хвърчила, водохвърчила, самодвижущи се мини, мини, подводници много засилиха отбраната и отслабиха нападателя. Японскиятъ флотъ не може да отиде въ Австралия. Американскиятъ Флотъ не може да нападне Япония.

Колкото се отнася до офанзивата, надводнитѣ кораби до толкова сж застрашени отъ самодвижущата се мина и хвърчилото, че ги считамъ за неспособни да пренасятъ войната отъ единъ материкъ въ другъ, както това правеха въ миналото. Новитѣ оржжия могатъ да се окажатъ ластовичкитѣ на мира. Ний притежаваме вече въ Сингапуръ база снабдена съ всички нови оржжия, които нѣма да допуснатъ приближаването на неприятеля въ единъ районъ отъ двестя мили. Всѣки е съгласенъ съ това. Но въпросътъ е да се направи отъ Сингапуръ база за броненосци за защита на Австралия.

Доказавъ мисля, че Австралия може да се защити сама и че басейнитѣ за броненосци въ Сингапуръ, които ще струватъ отъ 20—30 милиона английски лири, не ще помогнатъ въ нищо. А говори се, че тѣ щѣли да струватъ 50 милиона... Понеже считамъ, че това би било отвратително разпиляване, не вѣрвамъ, че Доминионитѣ вмѣсто да си купятъ модерни оржжия, биха си вложили тамъ паритѣ.

Въ пренията, които последваха тѣзи изявления на адмиралъ *Перси Скотъ*, адмиралъ *Макъ Керръ* изказа следнитѣ възгледи:

Линейниятъ корабъ (броненосецъ) е защитникътъ на съобщителнитѣ линии. Никога Флота не е спечелвалъ война и никога сухопжтната армия не е могла да спечели такава безъ помощта на Флота. Винаги само единъ отъ враговетѣ има интересъ да иска сражение по море. Австрийскиятъ Флотъ бе блокиранъ въ Пола отъ три подводника съ по 6 мили ходъ. Никога корабъ охраняванъ съ хвърчила не е билъ потопенъ презъ войната, защото подводникътъ се бои отъ хвърчилото, което може да го засегне безъ той да може да му отвърне.

Английската империя живѣе само чрезъ своитѣ съобщения. Имаме депозити съ гориво защитени съ хвърчила. Ето защо трѣбва да предназначимъ своитѣ пари за да направимъ тѣзи съобщения побързи и по-сигурни. Този резултатъ може да се постигне съ $\frac{2}{3}$ отъ паритѣ, които Англия харчи за кораби вънъ отъ мода още преди да бждатъ спуснати на вода.

Н. М.

Всѣка неполучена книжка отъ списанието трѣбва да се поиска кай-късно следъ получаването на следната. Въ противенъ случай рекламациитѣ се оставатъ безъ послѣствие. Списанието излиза всѣки месецъ, освенъ месецитѣ юний и августъ.