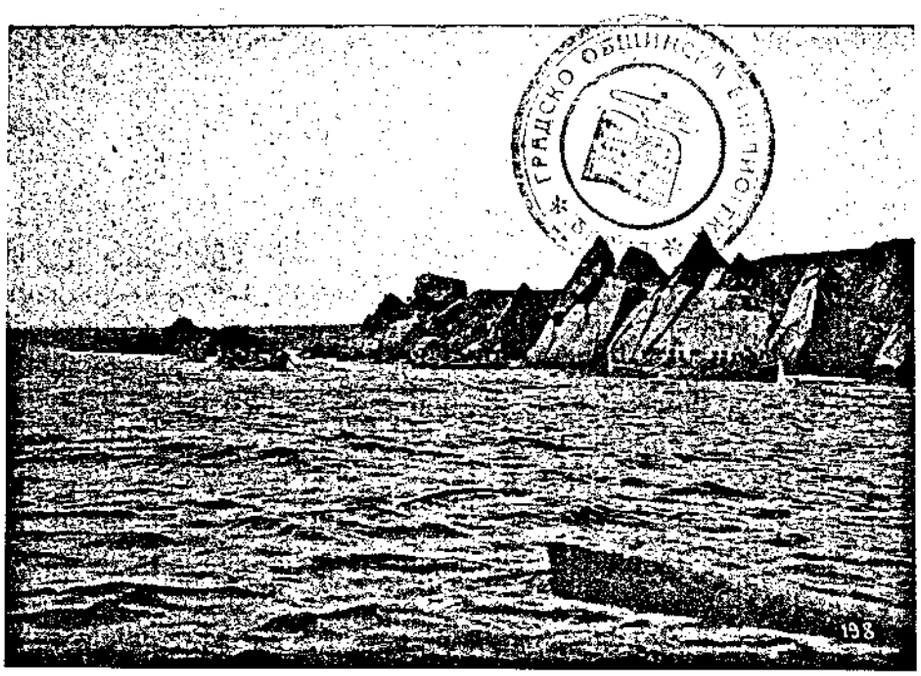
Морски Сговоръ

Урежда:
Книжовно-просвѣтния отдѣлъ
на Бълг. Нар. Морски Сговоръ

ГОДИНА II. — БРОЙ 2.
Варна, Февруарий 1925 г.

Редакторъ:
Сава Н. Ивановъ.



Каменитѣ пирамиди предъ градъ Ахтополь и лодкитѣ на Рибарското Училище на пѫть за Ахтополското заливче. Фот. К. Терзистоевъ.

Списанието „Морски Сговоръ" е удобрено и препоржчано отъ Министерството на Народното просвѣщение съ окржжно № 447 отъ 9.I.1924 год. и отъ Министерството на Войната съ наредба № 22 отъ 1923 г.

Получиха се въ редакцията ни:

Младъ туристъ, София, год X, кн 1.
Спѫтникътъ, Туристическа библиотека, год I, № 1, София 1924 г.
Морско лѣто отъ Ник. Вас. Ракитинъ — стихове (Издание на Плѣвненския клонъ на Б Н М Сговоръ, Плѣвенъ 1924 г, цена 10 лв)
XXIX Редовна сесия на Русенската Търговско-Индустриална Камара (Отчети, реферати, протоколи). Русе 1921 год.
Рибарство и отраслитѣ му, год. II, брой 3 и 4 Варна, октомврий 1924 год. Редакторъ-издатель Б. Станевъ. Абонаментъ за година 100 лв.
Ловецъ, год, XXV, брой 1 3 включ София 1924 г.
Полетъ, год. II, № 3—9 включ. София 1924 год.
Западно ехо, год IV, кн. 18 21. Щутгартъ, 1924 год. Излиза два пѫти месечно (на български и немски) Годишенъ абонаментъ 150 лева
Витлеемъ, год. II, брой VIII, IX и X. Варна, 1924 г
Народно стопанство. год. XX, кн 9 и 10 София 1924 г.
Известия на Бургазската Търговско-Индустриална камара, год. VIII, брой 34— 39 включ. Бургазъ 1924 г
Месечни статистически известия на Глав Дир на Статистиката на Българското Царство, год XIII, № 10 и 11. София 1924 г
Преброяване на сградитѣ въ Царство България на 31.XII 1920 г. Книга I. Общи резултати (Издание на Глави Дир. на Статистиката) София 1924 г,
Статистика на образованието въ Царство България — учебна 1910 — 1911 год (Издание на Глав. Дир. на Статистиката) София 1924 г
Сѫщата книга за учебната 1911—1912 г София 1924 г
Българско овощарство, год V, кн. 9 и 10 София 1924 г.
Економически прегледъ, год II, брой 17 — 20 включ. Русе, 1924 г
Земледѣлие, год. XXVIII, кн. 9 и 10. София, 1924 г.
Наложителни реформи въ читалищното дѣло, отъ професоръ Шишмановъ (Издание на Читалищнията съюзъ въ България), София 1924 г.
Естествознание и География, год IX, кн 3, София, ноември 1924 год.
Туризъмътъ въ България, изданце на Бълг. Турист. Д-во, София 1924 г., цена 50 лв.
Училищенъ прегледъ, год XXIII, кн. 9, София, XI. 1924 г.
Списание на българското икономическо д-во, год. XXIII, кн. 1—3, София 1924 г.
в Зорница, год. 44, брой 77—92 включ., София, 1924 г.
в. Тракиецъ, год. II, брой 19—22 включ , Ямболъ 1924 г.
в. Трибуна, год VII, брой 372 Нова Загора, 1924 г.
Търговско-индустриаленъ гласъ, год III, брой 140—43. София, 1924 г.
Вестникъ на жената, год. IV бр. 170—176 София, 1924 г.
в Бургазски фаръ, год II, брой 403 – 447 включ Бургазъ, 1924 год
в. Тунджа, год. VII, бр 313—317 включ Ямболъ 1924 г.
Варненски общински вестникъ, год. XXXI, брой 124. Варна, 1924 год
Подофицерска защита, год. IX, брой 327 и 328. София 1924 год.
Християнинъ, год V, брой 16 и 17 Русе, 1924 год
Периодиченъ му,икаленъ сборникъ „Юношески другаръ" № 2 София, 1924 г. Нарежда Б. Г. Гайдаровъ.
Годишникъ на Софийския университетъ (медицински факултетъ) за 1923—1924 год София 1924 год.
Огнище, списание за литература, общественъ животъ и стопанство, год V, кн 6 и 7. София 1924 год. Редакторъ В Парушевъ.
Списание на Българското Инженерно-Архитектно Д-во, год XXIV, брой 22—23, София, 20 XI 1924 г.
Наша конница, год VII, кн 1 и 2, София, IX и X, 1924 г.
Природа, год XXV, кн. 3 и 4. София, 1924 г.
Икономически Известия, год III, бр 9 и 10 Варна, 1924 г.
Bulletin de la Chambre de Commerce française en Bulgarie, 4—e Année, № 34—35. Sofia 1924.
Informations Sociales, Vol XII, № 1—11 включ. Geneve 1924.
La Bulgarie, Deusième année № 420 – 455 включ Sofia 1924.
Mitteilungen des Deutschen Seefischerei — Vereins, B. XXXX, № 9—10, Berlin, W 9, 1924.
Morze, Organ Ligi Morskiej i Rzecznej, Rok 1, № 1, Warszawa, listopad 1924

ПРАВИЛНИКЪ

за морскитѣ и рѣчни легиони къмъ клоноветѣ на Б. Н. М. Сговоръ.

1. Къмъ клоноветѣ на Б. Н М. Сговоръ се образуватъ спортни организации по силата на чл. 6 отъ устава на Сговора.

Тия организации сѫществуватъ и действуватъ възъ основа на устава на Б. Н. М. Сговоръ, който съ всичкитѣ си потсановления е въ сила и за тѣхъ.

Настоящия правилникъ има за цель само да допълни устава на Б. Н. М. Сговоръ.

2. Спортнитѣ легиони преследватъ сѫщитѣ цели, както и цѣлата организация на Б. Н. М. Сговоръ, обаче като най-първа цель, тѣ си поставятъ физическото и духовно възпитание на своитѣ членове чрезъ водниятъ спортъ.

3. За достигането на своята първа цель, легионитѣ упражняватъ следнитѣ видове воденъ спортъ:

а) Плаване.
б) Воденъ футболъ и разни видове водни игри.
в) Гребание.
г) Вѣтроходство.
д) Моторенъ спортъ.
е) Буеренъ спортъ.
ж) Спортъ на кънки.
з) Спортъ на кънки и рѫчни вѣтрила.

4. Застѫпването на отдѣлнитѣ видове воденъ спортъ става само при наличието на достатъчно подготвени за дадения спортъ членове и съответенъ, добре подготвенъ, главатарь-рѫководитель.

5) Като основа на всички видове воденъ спортъ се счита плаването. Никой членъ на легиона не може да упражнява другитѣ видове воденъ спортъ, ако не е достатъчно добре тренираиъ въ плаването. Вѣтроходниятъ и моторниятъ видове спортъ могатъ да упражняватъ само тия легионери, които сѫ достатъчно добре тренирани въ гребането.

Буерниятъ спортъ могатъ да упражняватъ само тия, които сѫ добре тренирани въ вѣтроходниятъ.

Къмъ морето и Дунава за напрѣдъкъ!



Официаленъ органъ
на Българския Народенъ Морски Сговоръ.

ГОДИНА II БРОЙ 2 Февруарий 1925 год. гр. Варна.	Годишенъ абонаментъ за България 100 лева за чужбина 120 лева Отдѣленъ брой 15 лева.	Урежда Книжовно-просвѣтния отдѣлъ Редакторъ: САВА Н. ИВАНОВЪ.

Капитанъ-Лейтенантъ Вариклечковъ.
По Байронъ.

МОРЯЦИ.

Посвѣщава се на младитѣ възторжени любители на хубавото море — морскитѣ легионери.

Катъ буря се носимъ по сини вълни,
Безкрай катъ морето сж наш'тѣ мечти!
Где вѣтъръ играе с'талази пѣнливи —
Тамъ само дома сме ний, бодри, щастливи!

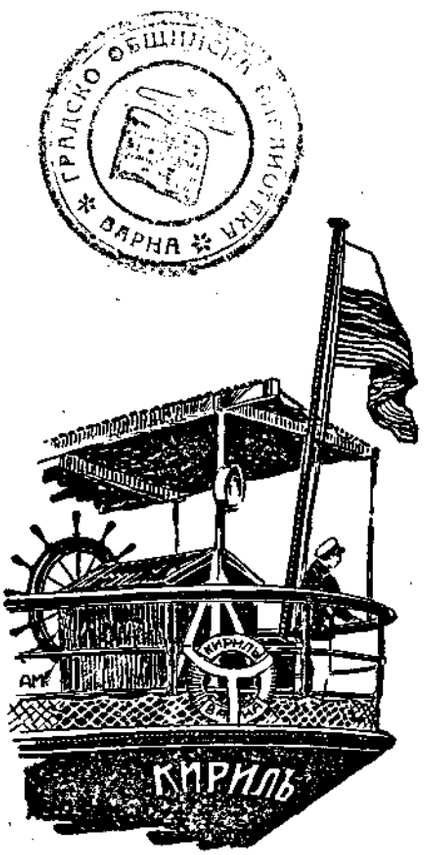
Отъ сушата, — ти ли — ще схванешъ това,
Що страхъ те навѣва предъ всѣка вълна? —
Ти — който в'дребнавость, суетность, нехаешъ,
Що искренъ възторгъ и наслада незнаешъ?

— Това го разбира кой смелъ е безкрай, —
При изгледътъ морски сърце му играй;
Салъ той ще ти разкаже с'възторгъ в'очитѣ
Какъ славно е с'пѣсни да поришъ вълнитѣ! —

Угъва се мачта, платното плющи,
Оглежда се корабъ катъ лебедъ в'води! —
Далечъ къмъ безкраятъ, къмъ ширни простори
Стрѣми се моряка, съ стихий се бори...

Че нѣкой день всички, следъ грозна борба,
Въ вихри и бури ще найдемъ смъртьта —
Незначи туй нищо: — всредъ перли, смарагди,
На морското дъно ни чакатъ русалки...

Ний буря сме сжща надъ грозни вълни;
Почивка не търсимъ — ний търсимъ борби:
Когато бушуватъ талази пѣнливи —
Тогазъ най-добре сме и най-сме щастливи!



Рисунка отъ Ал. Мутафовъ.

Проф. Гавраилъ И. Кацаровъ.

СТАРОТО ИМЕ НА ЧЕРНО МОРЕ.

Споредъ най-старото, отчасти баснословно, старогръцко предание като най-стари жители на северния брѣгъ на Черно море се явяватъ *кимерийцитѣ*. Ние не знаемъ, кога тоя народъ се е поселилъ въ тия области, но ясно е, че тѣ сж живѣели тамъ по-дълго време, защото сж оставили следи и въ географската номенклатура. Така напр. Керченския протокъ въ древностьта се наричалъ Кимерийски Боспоръ; мѣсто *Кимерионъ* се намирало въ северната часть на Кримъ; въ Кубанската область се споменува *Кимерийски носъ* и т. н.

Не може сжщо да се установи съ сигурность, отъ каква народность сж били старитѣ кимерийци; вѣроятно е обаче, че тѣ сж били отъ тракийско потекло.

Въ края на VIII в. пр. Хр кимерийцитѣ били притиснати отъ нова преселнишка вълна, именно отъ тъй наречените *скити*, които дошли откъмъ изтокъ. Вследствие на тоя натискъ, кимерийцитѣ били принудени да напуснатъ жилищата си, минали презъ Тракия и заедно съ тракийското племе *трери* проникнали въ М.-Азия. Друга часть отъ тѣхъ ударила презъ Кавказъ и сжщо се разлѣла въ М.-Азия, дето двете вълни се съединили и почнали да опустошаватъ Лидия и Фригия.

На мѣстото на Кимерийцитѣ по-цѣлия северенъ брѣгъ на Черно море се установили скититѣ. Тука тѣ основали силна държава, която влѣзла въ близки сношения съ съседитѣ си, особно съ побрѣжнитѣ гръцки колонии. Следъ изследванията на рускитѣ учени М. Ростовцевъ[1]) и М. Фасмеръ[2]) може да се смѣта вече за установено, че скититѣ сж говорѣли *ирански* езикъ. Това се доказва и отъ сведенията на античнитѣ писатели (Херодотъ и др.) и отъ остатъцитѣ на тѣхния езикъ.

Необходимо беше да дадемъ тия предварителни бележки, защото ще ни помогнатъ да разберемъ по-добре обяснението на старото име на Черно море, което ни поднесе напоследъкъ споменатиятъ руски ученъ, сега професоръ по славистика въ Лайпцигския университетъ, М. Фасмеръ.[3])

Като изтъква най-напредъ, че моретата въ старо време, па и днесъ, сж били наричани или споредъ каквината си, или споредъ положението си или по името на страна, градъ или народъ, Фасмеръ белѣжи, че името на Черно море (Pontos Euxeinos = гостолюбиво или гостоприемно море) не подпада къмъ никоя отъ тия категории. Това обстоятелство вече възбужда известно съмнение и дава поводъ да се търси обяснение на това име. Нѣкои древни писатели[1]) ни съобщаватъ, че Евксинския Понтъ поради своята дива бурность порано се наричалъ *Axeinos* (Axinus, негостолюбивъ). Като взима предъ видъ общеупотребителнитѣ названия на моретата, Фасмеръ изказва мнение, че името *Аксейносъ* е народна етимология на нѣкоя чужда на гръцкия езикъ дума; тая дума е именно староиранската *Ахшаена* (Ахšаêna), която значи *тъмноцвѣтенъ*. Съ това качество е наречено Черно море отъ скититѣ, които, както, казахме по-горе, сж били отъ иранско потекло; това се потвърждава и отъ обстоятелството, че у нѣкои стари писатели действително Черно море се нарича и *Скитско море*[2])

За подкрепа на своето тълкувание Фасмеръ навежда факта, че староиранската дума *ахшаена* се е запазила дори до днесъ въ всички ирански диалекти (Новоперсийски, Курдски, Осетски и пр.); можемъ, значи, да приемемъ съ пълно основание, че тя не е липувала и въ скитския езикъ. Още по-важно е обстоятелството, че тая дума се срѣща и въ географически имена; значението ѝ се колебае между „тъмноцвѣтенъ", „черносинъ" и „синъ".

Интересно е да се изтъкне, че синьо-черниятъ или черниятъ цвѣтъ на това море е правилъ впечатление и на старитѣ. Нѣкои древни писатели действително го наричатъ *черно* или *синьо*[3]). Това име, както е известно, се е запазило и до днесъ почти у всички народи; и на новогръцки то се нарича Mavri thalassa.

Когато Ионийцитѣ въ VIII—VII в. пр. Хр. основали колонии по южноруския брѣгъ, тѣ узнали отъ туземцитѣ скитското име на морето, което твърде много наподобявало гръцката дума *аксейносъ* (негостолюбивъ). Това име било възприето отъ гърцитѣ, които не разбирали първоначалното му скитско значение, ами възъ основа на фалшива етимология го сближили съ своята дума *аксейносъ*. Обаче, веднажъ възприето, то не е могло да остане непромѣнено, защото отъ една страна то плашело моряцитѣ, отъ друга страна то могло да бѫде неприятно и за морското божество, отъ което мореходцитѣ очаквали помощь въ време на пѫтуванията си.

Поради това името *аксейносъ* било промѣнено въ *евксейносъ* (гостоприемно). Потикъ за това преименуване е дело и културното повдигане на Черноморския брѣгъ вследствие на ионийската колонизация.

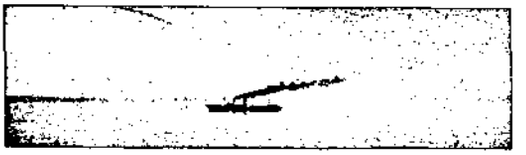
Опитътъ на Фасмера да обясни старото име на Черно море споредъ насъ е напълно сполучливъ и затова ние счетохме за полезно да запознаемъ съ него нашитѣ читатели.

София, XII 1924 година.

---

[1]) Эллинство и Иранство на югѣ Россіи, Петрогр. 1918.
[2]) M. Vasmer, Untersuch über die ältesten Wohnsitze der Slaven I. Липиска 1923.
[3]) M. Vasmer, Osteuropäische Ortsnamen, напечатано въ Acta et Commentationes univers. Dorpat. m. I. 1921. (Dorpat 1921).

[1]) Тия мѣста отъ авторитѣ сж указани у В. Латышевъ, Scythica et Caucasica т. I 111, 324, 345.
[2]) Ср. Латышевъ, цит. съч. II 146, 315.
[3]) Ср. Латышевъ, цит. съч. II 143.





Северозападниятъ жгълъ на Варненския заливъ. Фот. К. Терзистоевъ.

Сава Н. Ивановъ.

КАКЪ СЕ Е ОБРАЗУВАЛО ЧЕРНОТО МОРЕ.

Черното море, макаръ и да е свързано посредствомъ Босфора и Дарданелитѣ съ Срѣдиземно море, то не е часть отъ него. Черното море се е развило самостоятелно още въ древнитѣ геологически времена, като постепенно е измѣнявало формата и размѣритѣ си. Къмъ Срѣдиземното море то се е присъединило отпосле, едвамъ презъ дилувиално време. Черното, Каспийското и Аралското морета не сж нищо друго, освенъ остатъци отъ обширното Сарматско море, което нѣкога се е простирало отъ Виена до Централна Азия. По-после то е почнало все по-вече и по-вече да намалява, да се оттегля на истокъ и да се дѣли на части. Споредъ изследванията на геолозитѣ (между които най-видно мѣсто заема по-отношение на Черно море руския професоръ Андрусовъ) Черното море се е образувало по следния начинъ:

Още въ началото на третичната ера цѣлата Арало-Каспийска низина била покрита съ море, което чрезъ южна Европа се е съобщавало съ океана. Въ течение на миоценовия периодъ, това море почнало да се отдѣля отъ океана, но то въ срѣдата на този периодъ, както предполага професоръ Андрусовъ, е било още въ съобщение съ океана. Въ това време, споредъ думитѣ на този изследователь: „Това обширно море, което изпълвало Австро-Унгарския басеинъ, проникало не само въ Галиция, Полша, Волинската губерния и Бесарабия, но тъй сжщо и въ Долньо-Дунавската низина и отъ тукъ съ дълъгъ и тесенъ ржкавъ се е провличало покрай севернитѣ склонове на Кримскитѣ и Кавказскитѣ планини и достигало Арало-Каспийската низина".

По-кжсно, въ горньо миоценово или сарматско време, съобщението съ океана било прѣкжснато. Образувалъ се обширенъ вжтрешенъ басеинъ, нареченъ Сарматско море, което изпълвало Срѣдньо-Дунавската и Долньо-Дунавската низина и се простирало презъ цѣлата южна Русия къмъ Туранския басеинъ, като миело на югъ подножията на Кримскитѣ и Кавказскитѣ планини и политѣ на Копетдагската система*). Въ сжщото време то се е вдавало на северъ съ продълговатъ заливъ покрай севернитѣ поли на Карпатитѣ. На югъ Сарматското море отъ една страна проникало, по малко известни за сега пжтища, въ областьта на Мряморното море, а отъ друга страна — къмъ югъ отъ Кавказския хербетъ достигало въ най-южната си точка Елбурсъ. Въ края на миоценовия периодъ и въ началото на плиоценовото повдигане на сушата или поради други нѣкакви причини било предизвикано разкжсването на Сарматското море на нѣколко езера отъ различна голѣмина — часть отъ тѣхъ полусолени, часть — прѣсноводни. Отъ тѣхъ западнитѣ морета-езера, заемащи Срѣдньо-Дунавската равнина, въ скоро време съвършенно се опрѣснили и следъ това изчезнали, тогава, когато на мѣстото на днешното Черно море се е образувалъ грамаденъ слабо-соленъ басеинъ, нареченъ Понтийско езеро. Този басеинъ се простиралъ отъ рѣка Прутъ до рѣка Маничъ (лѣвъ притокъ на р. Донъ). Водното му равнище е било по-високо, отколкото равнището на съвременното Черно море. Басеина на Понтийското езеро билъ отдѣленъ отъ Каспийското море, което изглежда, че малко се е отличавало въ това време отъ днескашното му

*) Копетдагската планинска система се намира въ Мала-Азия.

състояние. На югъ отъ Понтийското езеро, на мѣстото на съвременното Мряморно море, се намиралъ басеинъ, който билъ съединенъ съ Понтийския посредствомъ проливъ и се отдѣлялъ отъ Егейско море съ суша. Въ това време Егейското море представлявало отъ себе си суша, покрита съ множество сладководни езера. Въ края на плиоцена и въ началото на плайстоцена (началото на четвъртичната ера) въ тая область сж станали силни понижения на сушата, образувалъ се е Дарданелския проливъ и водитѣ на много-соленото Срѣдиземно море се устремили въ Мряморното, а отъ тамъ въ Понтийското море. Равнището на последното, вследствие на постепенното изпарение и изсушаване за което непосредствено свидетелствуватъ геологическитѣ отложения, било много понижено и даже е било по-низко отъ съвременото равнище на Черно море, а следователно и по-низко отъ тогавашното равнище на Срѣдиземно море. По такъвъ начинъ, прорѣзвайки Дарданелитѣ, по-високитѣ и по-соленитѣ срѣдиземно-морски води изпълнили впадината на Черно море, осолили водитѣ му и създали съвременнитѣ условия. Въ тоя моментъ една голѣма часть отъ животното царство на морето, която не е могла да се приспособи къмъ осолилата се вода, е измрѣла масово и въ последствие следъ като е изгнила е дала оня грамаденъ запасъ отъ сѣроводородъ, който се констатира сега въ дълбочинитѣ на морето.

Около това време или малко по-рано, до процепването на Дарданелитѣ и съединението на Срѣдиземноморскитѣ води съ тия на Мряморното и Черното морета, е станало временно съединение на Черното море съ Каспийското, посредствомъ единъ ржкавъ, отиващъ отъ Каспийското море по рѣка Маничъ къмъ Азовско море. Този ржкавъ обаче въ скоро време изчезналъ и двете морета — Черното и Каспийското — си останали и до днесъ раздѣлени.

Следъ оттеглянето на водитѣ на Сарматското море, образуването на Понтийското езеро и съединението му съ Срѣдиземното море — въ началото на плайстоцена — сж се очертали приблизително съвременнитѣ граници на Черно море, но тѣ и покжсно сж се доуформявали подъ действието на морскитѣ води и рѣчнитѣ наноси. Благодарение на вѣковното действие на морскитѣ вълни, морето се е вдълбавало въ сушата, бързо се е вдало навжтре и се е спрѣло тамъ, кждето е срещнало препятствие на своята разрушителна сила — у скалиститѣ брѣгове, у които действието на вълнитѣ се е парализирало. Отъ друга страна пъкъ, благодарение на своитѣ наноси отъ чакълъ, пѣсъкъ и тиня, рѣкитѣ сж образували насипи, които вдавайки се въ морето доуформили съвременнитѣ брѣгове. Естественно е, че най-бързо е отивало оформяването на Черноморскитѣ брѣгове въ дилувиално време (периода на плайстоцена). Това оформяване на брѣговата линия, или по-право казано измѣнение на брѣговата линия, предизвикано отъ по-горе споменатитѣ причини, продължава и въ настояще време, но въ такъвъ малъкъ размѣръ и тъй бавно, че то едвамъ се забелѣзва.

Отъ времето на Херодота до нашитѣ дни, главнитѣ и второстепенни характерни контури на Черно море не сж се измѣнили.

Корабъ „Строги", Бургазско пристанище 26. IX. 1924 г.

Инженеръ-Корабостроитель Пампуловъ.

ЕДНА НАЛЕЖАЩА НУЖДА.

Както миналото ни показва всѣка една държава първо се е загрижвала за своитѣ пжтища, тъй като чрезъ тѣхъ тя намира пазари за своитѣ индустриални произведения или сурови материали, чийто пъкъ износъ спомага за развитието на нейната промишленность, като съ развитието на последнята се подобрява благосъстоянието на народътъ й. Всичко каквото една държава може да изнесе, било то индустриални произведения или сурови материали трѣбва да стане или по желѣзниятъ или по водниятъ пжть. Стремление е не само на великитѣ народи, но въ последно време, когато съзнанието за значението на водниятъ пжть е нажпило у всѣки единъ народъ, и на всички да се добератъ до водни пжтища. Това стремление се предизвиква отъ това, че превоза по водниятъ пжть е по-удобенъ, а най-главното и това, че е много по-евтенъ отъ тоя по желѣзниятъ. Това накарало по-напредналитѣ народи да образуватъ търговски флоти, чиито кораби сж плъзнали по всички свѣтовни морета.

Узнавайки какви блага носи търговскиятъ флотъ пуснаха се много кораби, създадоха се стотици параходни дружества и тозъ, който срещу по-малко навло и за по-късъ срокъ превози стоката, той ще я вземе. Често пжти по липса на свои превозни средства народното стопанство е въ зависимость отъ чуждитѣ интереси и благоволения. Нѣма по-голѣмо благо за едно народно стопанство отъ това то да може съ свои собственни срѣдства да пренася своитѣ произведения, като по тоя начинъ бжде спасено отъ ударитѣ на чуждитѣ интереси и нѣма по-голѣма гордость за една нация да развее националното си знаме по свѣтовнитѣ морета и гордо да засвидѣтелствува своето сжществуване!

България е по-вече отъ щастлива, че може да се радва на толкова голѣма своя водна граница посредствомъ която тя се свързва съ истокъ и западъ. Толкова, обаче, е по-тежко, че чужди кораби обитаватъ нейнитѣ пристанища, въ особенности на Дунава и че за да се пренесе нейното производство до пазарното мѣсто трѣбва да се нагодява съ тѣхнитѣ рейси и да плаща такситѣ въ чужди валути, които тѣ ще поискатъ. Това само по себе си представлява една бѣда за народното ни стопанство и виждайки и съзнавайки последнята трѣбва и държавата и обществото да се загрижатъ за поскорошното й отстраняване. Все заради тая бѣда родолюбиви българи, търговци отъ Варна преди 32 години туриха началото на второто българско параходно дружество наречено „Постоянство", казвамъ второто защото преди 61 година е сжществувало за кратко време първото такова наречено „Провидение", дѣло на българи живущи въ Цариградъ, което за жалость е трѣбвало следъ кжсо врѣме да ликвидира.

Корабитѣ които притежава сега българското параходно дружество „Постоянство" сж 5 съ обща

водоизмѣстимость отъ около 7000 тона. То, съ тоя си малъкъ тонажъ и нѣколко само броя кораби, покрай частнитѣ си стопански интереси е пригърнало и тежката задача чрезъ своята конкуренция да служи като регулаторъ на навлата искани отъ чуждитѣ такива. Освенъ това то поддържа каботажната служба, Цариградската, Архипелагската и Александрийско-сирийската линии, а тоя тонажъ съвсемъ не отговаря на нормитѣ изисквани за подобна една широка дѣятелность. По тия причини именно параходното дружество е поставено предъ неудобството, че презъ мъртвиятъ сезонъ на работата, който обикновенно трае четири месеца въ годината, значи 1/3 отъ работното време, то трѣбва да харчи за подръжка на корабитѣ и персонала имъ средства, които презъ време на усиленията износъ когато поради малкия си тонажъ не може да задоволи нуждитѣ на българскитѣ експортьори и по неволя търпи загуби, като създава работа на чужди кораби, то едва може да покрие тия свои разходи. За издръжката на такова едно предприятие свързано евентуално и съ риска, се изискватъ голѣми средства и една обезателна и то чувствителна помощь, която трѣбва да му се даде отъ обществената власть до неговото закрепване. По тая сѫщата причина даже и въ най-напредналитѣ въ това отношение държави на подобни дружества се оказва чрезъ редъ мѣрки и жертви една осезателна помощь, защото въ противенъ случай това хубаво начинание е обречено на загинване, както това стана и съ първото българско парахоно дружество

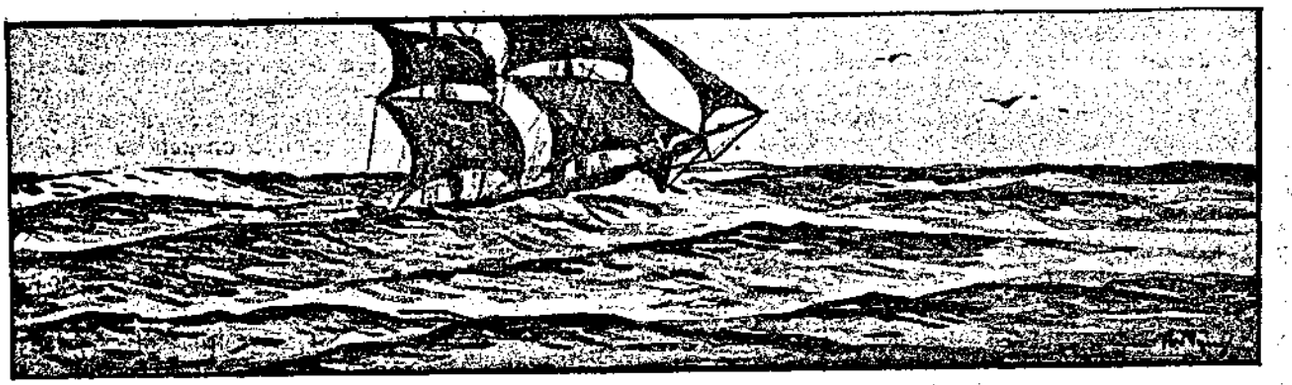
Съзнавайки горното и нашата държава се е оказвала винаги въ помощь на това народно дѣло, като чрезъ субсидии и други облаги, тя е спомагала за неговата издръжка и закрепване. По единъ въпросъ, обаче, тя е останала пасивна. За едно подобно предприятие особенно е важно то да има свои работилници и докови устройства, кѫдето корабитѣ му всѣко време да могатъ да се ремонтиратъ и почистватъ, което е особенно удобно презъ мъртвия сезонъ на работата. Такава една работилница и за нашето параходно дружество и другитѣ морски части се явява като една необходимость и ако днесъ само параходното дружество харчи средно ежегодно по три милиона лева за своитѣ ремонти, които прави почти всички въ чужбина, а и другитѣ морски части наверно още толкова, защо тия средства да не легнатъ въ основата на такова едно предприятие, което при сигурно предположение, че ще се раззие ще се превърне въ една корабостроителница на първо време за строежъ на малки кораби и машини, а въ последствие и за нѣщо по голѣмо. Това не ще бѫде нѣщо ново въ нашата морска история, защото такива корабостроителници макаръ и малки сме имали още въ 713 година по брѣговетѣ на Вардара и Охридското езеро, а имали сме ги и въ устието на „Камчия“ въ около 1235 година презъ врѣмето на Асѣна II, кѫдето както се предполага сѫ се строили голѣми кораби, които въ нищо не сѫ отстѫпвали на гръцкитѣ. Сѫщо и презъ времето на Иванъ Александра тия Асенови корабостроителници сѫ биле използвани отъ боляринa „Добротичъ“, като той тамъ е построилъ своя воененъ флотъ, който по сила е съперничалъ на най-силнитѣ Кримско-Генуезки и византийски флоти. Като гаранция за преуспѣването на такова едно дѣло може да ни послужи и примѣра отъ близкото минало, че въ 1897 година биде построенъ всецѣло съ машината си 80 тонния паренъ катеръ „Калиакра“, който и до днесъ служи въ морскитѣ ни части и чиято послѣдня заслуга е работата, която той извърши по прокопаването на Гебеджанския каналъ

Изоставено по неизвестни обстоятелства това хубаво дѣло днесъ се явява като една необходимость за народното стопанство и трѣбва безрезервно да се възкреси. Една обща комбинация отъ държавата и частния капиталъ би дала безусловно реални резултати и тоя резултатъ би задоволилъ не само нуждитѣ на параходното дружество и държавнитѣ морски части, но и частнитѣ нужди въ страната. Такава една работилница може съ сигурность още да разчита и на поржчки отъ чуждитѣ кораби претърпели аварии по нашето крайбрѣжие и да се яви като конкурентъ на цариградскитѣ такива. Освенъ това подобна една работилница би се превърнала въ скоро време въ една модерна инсталация за приготовление на корабни дървени материали съ каквито сѫ богати хубавитѣ ни камчийски и родопски балкани. Обработеният материалъ освенъ, че ще задоволи напълно нашитѣ нужди, но поради своитѣ отлични качества той ще бѫде търсенъ и отъ чужбина, а това ще бѫде неминуемо единъ плюсъ за родното ни стопанство и сигурна гаранция за бѫдащето развитие. България е пълна съ богатства и тия богатства трѣбва да се използуватъ въ днешният моментъ, като се инсталиратъ подходящитѣ средства за обработването имъ. Наредъ съ задачитѣ, които би имала бѫдащата корабостроителница би била евентуално и тая да развие желѣзната и медна индустрия. Тая индустрия освенъ че ще предизвика развитието на желѣзното корабостроение, но непременно ще обеме масовия ремонтъ на локомотивитѣ и вагонитѣ на държавнатѣ ни желѣзници. Този отдѣлъ при правилно обзавеждане отъ самото начало впоследствие ще се превърне въ самостоятеленъ заводъ за постройка и поправка на желѣзопжтни средства като локомотиви, вагони, мостове и пр., а въ зависимость отъ нуждитѣ евентуално и за индустриални машини и земледѣлски уреди отъ каквито страната извънредно много се нуждае. По тоя начинъ въ близко бѫдаще България би била въ състояние сама да задоволява нуждитѣ си, като въ изключителни времена не ще бѫде въ зависимость отъ външна услуга, която винаги ще бѫде вредна за народното ни стопанство.

Нека се загрижимъ за удовлетворение на собственитѣ наши народни нужди съ помощьта на наши средства и не се оставяме и за въ бѫдаще да бѫдемъ подвъргнати на чуждата експлоатация. Това предприятие освенъ че ще задоволи всестранно нуждитѣ на родното мореплаване, желѣзници и частенъ плавателенъ инвентаръ, но ще създаде препитание на множество трудолюбиви българи. То въ скоро време ще бѫде въ състояние само да се издържа и ще изплати вложенитѣ въ него средства.

Варна, октомврий 1924 год.





Подъ пълни вѣтрила. Рисунка отъ Вл. Мутафовъ.

Д-ръ Т. Обрешковъ.

ВСЕМИРНИЯ ТЪРГОВСКИ ФЛОТЪ ПРЕДИ И СЛЕДЪ ЕВРОПЕЙСКАТА ВОЙНА.

Голѣмата война на нашия континентъ бѣше съпроводена съ сжщо такава голѣма война въ близкитѣ води на сжщия. Действуваше се безогледно. И двете непиятелски страни потопяваха всичко, което можеше да бжде потопено. Голѣмия дѣлъ отъ жертвитѣ, обаче, се пада на беззащитния и многоброенъ търговски флотъ. Въ този моментъ азъ не притежавамъ данни за потопенитѣ параходи презъ време на войната, но азъ имамъ на ржка данни за състоянието на търговския флотъ презъ 1913 и 1922 година, а сжщо така и за строежа за всѣка година по отдѣлно, отъ което по индиректенъ начинъ ще могатъ да се доловятъ приблизителнитѣ количества потопени параходи.

Състоянието на търговския флотъ е било презъ:

	Януари 1913 г.	Януари 1922 г.
Параходи въ 1.000 регистъръ тона бруто:		
Великобритания	19,849·2	21,615
Съедин. щати	4,302·3	15,808
Германия	4,743·1	1,786
Норвегия	1,870·8	2,418
Франция	1,793·3	3,537
Италия	1,274·1	2,699
Япония	1,500·0	3,587
Холандия	1,286·7	2,618
Швеция	943·9	1,040
Русия	790·1	—
Испания	826 3	1,215
Дания	711·1	963
Гърция	705·9	658
Останалитѣ страни	2,482·4	3,399
Всичко	43,079·2	61,343

Построени параходи надъ 100 тона.[1])

Година	Въ 1000 рег. тона	Година	Въ 1000 рег. тона
1913	3,333	1918	5,447
1914	2,853	1919	7,145
1915	1,202	1920	5,862
1816	1,688	1921	4,342
1917	2,938	Всичко	34,810

Следователно, отъ 1 януарий 1913 година до 1 януарий 1922 година сж били построени параходи съ 34,810,000 регистъръ тона. Като прибавимъ къмъ това новопостроявane сжществуващето до 1 януарий 1913 година 43,079,200 регистъръ тона, би трѣбвало свѣта да разполага на 1 януарий 1922 година съ около 77,889,200 регистъръ тона, а той разполага съ 61,343,000 или е около 16,500,000 регистъръ тона по-малко. Безспорно, всички тѣзи параходи не сж потопени умишлено т. е. презъ време на войната. Една часть сж бракувани, друга сж самозатънали. Все пакъ последнитѣ случаи сж сравнително нищожни.

Какви сж загубитѣ на отдѣлнитѣ държави въ потопени параходи презъ време на войната, въ случая не ни интересува. Тукъ желаемъ главно да разгледаме въ какво съотношение сж се намирали държавитѣ въ морско търговско отношение преди и следъ войната. Съ други суми казано: какво влияние оказа общоевропейската война върху разполагаемостьта на държавитѣ съ търговски флотъ.

Даннитѣ, които дадохме по-горе за състоянието на търговския флотъ сж поразителни за нѣкои страни. Великобритания, която до началото на 1913 година е разполагала приблизително съ 50% отъ всемирния търговски флотъ, въ началото на 1922 година разполага само съ една трета. Действително, абсолютно търговския на Великобритания се е увеличилъ, ала относително той се е намалилъ. Относителното намаление на великобританския търговски флотъ се причинява главно отъ страна на Съединенитѣ Щати, които гигантски крачатъ напредъ. Така, напримеръ за споменатитѣ две години абсолютното нарастване флота на Съединенитѣ Щати възлиза на 11,506,000 регистъръ тона, когато това за Великобритания е само 1,766,000.

Въ началото на 1913 година Съединенитѣ Щати сж заемали 3-то мѣсто по отношение на разполагаемость съ параходи, когато въ началото на 1922 год. заематъ 2-ро мѣсто. Заемането на 2-рото мѣсто, обаче, далекъ още не може да се характеризира силата не изпреварването. Презъ първата година второто мѣсто се заемаше отъ Германия. Нейния търговски флот е съставлявалъ 23·5% отъ този на Великобритания, когато северо-американския е съставлявалъ въ началото на 1922 година 72%. Следователно, силата на втората морска страна презъ втория периодъ е далекъ, по-мощна, отколкото дру-

[1]) Включително платноходитѣ. Тѣ сж. обаче, незначителна чисть. За Германия и Австро-Унгария данни липсватъ за 1915, 1916, 1917, 1918, 1919 и 1920 година.

гата презъ първия. Въ началото на 1922 год. Великобритания има единъ сериозенъ съперникъ, който, ако така продължава да се засилва, въ близки години ще изостави Великобритания задъ себе си.

Презъ сжщия промеждутъкъ време всички останали държави сж увеличили количеството на своя търговски флотъ. Едно изключение отъ това правятъ само Гърция и Германия. Франция, Италия, Япония и Холандия сж удвоили количеството на своя търговски флотъ. Прочие, Съединенитѣ Щати и по бързина на увеличение количеството на търговския флотъ държатъ рекордъ — увеличението е близо четворно.

Ако горнитѣ данни сж удивителни въ споменатитѣ вече положителни променения въ количеството на търговския флотъ на отделнитѣ държави, не по-малко сж такива и въ отрицателно отношение. Думата ми е за Германия. Тази страна въ началото на 1913 година заемаше непосредствено мѣсто задъ Великобритания. Въ началото на 1922 година тя стоеше на 8-мо мѣсто. Нейния търговски флотъ отъ 4,743,000 регистъръ тона намалява на 1,786,000 — намалението е приблизително $^2/_3$.

Намалението на германския флотъ се дължи на Версайлския договоръ за миръ, който принуди Германия да отстжпи цѣлия си флотъ на неприятелитѣ си — победители. Следното количество германски параходи сж преминали вече подъ чуждо знаме:

Сегашно знаме.	Параходи	
	Брой	Бруто регистъръ тона
Аржентинско	2	17,200
Белгийско	27	88,900
Бразилско	48	247,544
Великобританско	362	1,898,227
Китайско	7	16,636
Чилско	2	3,429
Кубанско	5	11,585
Колумбско	1	2,552
Данцигско	4	16,492
Датско	4	9,473
Финландско	—	—
Французско	110	481,140
Гръцко	15	44,409
Италиянско	42	191,678
Японско	7	45,603
Мемелско	1	2,726
Холандско	14	112,033
Норвежско	10	28,564
Перуанско	3	13,611
Португалско	42	184,869
Румжнско	2	7,150
Руско	4	16,048
Сиамско	5	15,246
Испанско	12	35,709
Югославянско	1	3,085
Уругвайско	7	38,367
Съединенитѣ Щати	131	814,202
Неизвестни	95	258,209

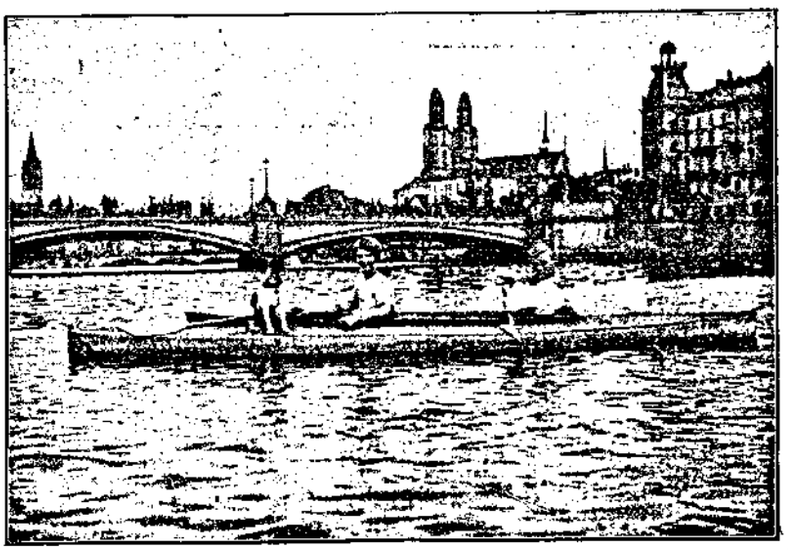
Изобщо, частьта, която се е падала на всѣка страна отъ общото количество на всемирния търговски флотъ възлиза на:

Държава	1 ян. 1913 г.	1 ян. 1922 г.
Великобритания	46·4 %	35·2 %
Съединенитѣ Щати	10·— „	25·8 „
Германия	11·— „	3 — „
Норвегия	4·4 „	4·— „
Франция	4·2 „	5·7 „
Италия	2·9 „	4·4 „
Япония	3·5 „	5·8 „
Холандия	2·9 „	4·3 „
Швеция	2·1 „	1·7 „
Русия	1·8 „	—
Испания	1·9 „	2·— „
Дания	1·6 „	1·5 „
Гърция	1·6 „	1·1 „
Останалитѣ	5·7 „	5·5 „
	100·—	100·—

Тѣзи относителни процентни числа силно характеризиратъ промѣната на количеството на търговски параходи по държави. Особенно ярко очертаватъ, обаче, положението за първитѣ три страни.

Варна, априлъ 1924 г.

BAFAWESPORT.



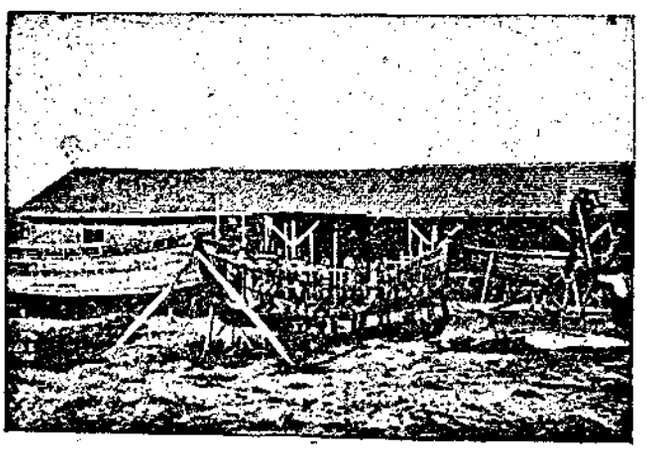
Рѣченъ спортъ съ лодка типъ „русалка“.

С. Черноморски.

НОВА РАБОТИЛНИЦА ЗА ЛОДКИ ВЪ ВАРНА.

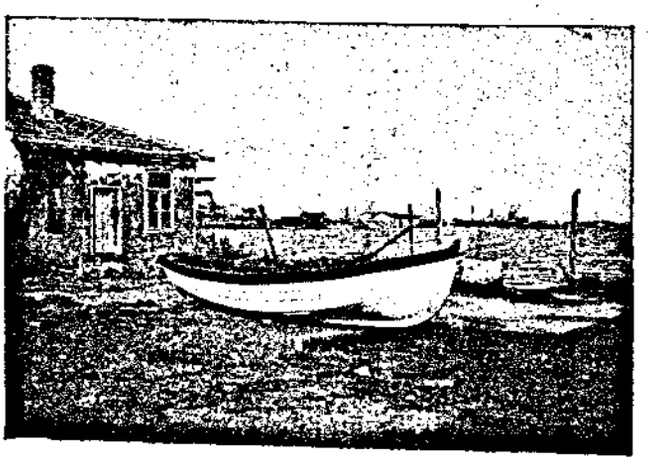
Отъ миналата година почна да развива усилена деятелность работилницата за лодки на Тодоръ Симеоновъ Плющевъ. Последниятъ по народность русинъ и по професия морякъ (морски офицеръ отъ търговскитѣ кораби) е притежавалъ въ Русия (градъ Бердянскъ на Азовско море) работилница за яхти и лодки. Презъ цѣлата европейска война е билъ доставчикъ на моторни лодки и двигатели съ вжтрешно горение за военното пристанище Севастополъ.

Въ България той се занимава главно съ поправка на малки и срѣдни вѣтроходи и направата на лодки. Той построи първата българска чисто спортна лодка, която му бѣ заржчена отъ Търновския клонъ на Б. Н. М Сговоръ и която още миналото лѣто се пустна въ движение по водитѣ на р. Янтра. Фотографията на тая лодка е дадена на началната корица на миналогодишниятъ брой № 7 отъ нашето списание. Следъ това работилницата на г-нъ Плющевъ пристжпи къмъ постройката на втора лодка, а както се научаваме сега прави опити да строи лодки типъ „русалка" (подобно на описанитѣ лодки Ba Fa We въ книжка №7, год. I на списанието). Той се надѣва, че построенитѣ отъ него лодки типъ „русалка" ще бждатъ по-здрави и поефтини.



Фиг. 1.

На фигура 1 е показана една часть отъ работилницата му съ почти завършения скелетъ на търновската лодка.



Фиг. 2.

На фиг. 2 е показано напълно завършената лодка, преди да е спусната още на вода. На снимката се вижда и северо-западната часть на Варненското пристанище.



Фиг. 3.

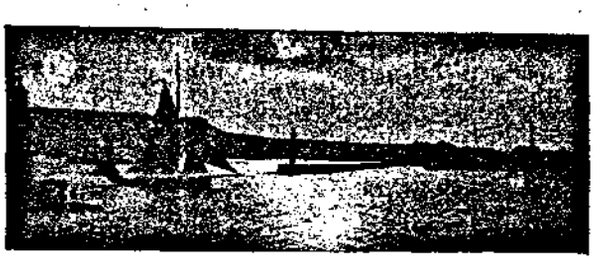
На фигура 3 виждаме сжщата лодка спустната на вода въ Варненското пристанище за да бжде изпитана въ мореходнитѣ си качества преди да бжде изпратена въ Търново.



Фиг. 4.

На фиг. 4 виждаме сжщата лодка въ водитѣ на рѣка Янтра, които миятъ живописнитѣ мѣстности на стария престоленъ градъ.

Бургазъ, 7. XI. 1924 г.





ЧЕРВЕНИЯТЪ ФЛОТЪ.

I. Военниятъ.

Известно е, че Руският делегатъ въ конференцията въ Римъ излезе съ програма, която по отношение голѣмитѣ искания предявени отъ страна на Русия представляватъ чисто и просто продължение на царската програма. Адмиралъ Беренсъ увѣри, че Русия обиколена отъ четири морета, чувства наложителна нужда да разглежда отъ практическа точка морската проблема и е заставена да притежава могъщъ флотъ. Адмиралътъ заяви, обаче, че при нужда Русия би направила отстжпки: 1) ако другитѣ сили, притежаващи боенъ броненосенъ флотъ, бихя се задължили въ случай на война да зачитатъ Дарданелитѣ и да предоставятъ Черно и Балтийско морета, подъ изключителното владение на крайбрѣжнитѣ държави и 2) ако разрешения на Турция тонажъ въ Черно море би билъ намаленъ.

Подобни заявления би трѣбвало да бждатъ съпоставени съ сведенията произлизащи отъ Финландската преса по поводъ меморандума на рускитѣ комисари до Народната Отбрана. Меморандума съдържа програма крайно претенциозна.

Програмата само за Балтийско море предвижда 68 линейни кораба, 18 кръстосвача, 24 контра миноносци, 30 подводника, 1 хварчилоносачъ, нѣколко минозаградители, миночистачи и 100 хидроплана.

Като се знае, обаче, неуспоримо голѣмия упадъкъ въ който се намира индустрията на рускитѣ *морски постройки*, не се вижда какъ такава една програма би могла да бжде осжществена.

Както и да е, не може да се отрече, че се правятъ усилия за повдигане на военния флотъ.

Назначенитѣ офицери следъ революцията, малко по малко сж разчиствáни и като достатъчно неподготвени въ техническо отношение биватъ уволнявани.

Подготовката на специалиститѣ се подобрява и преследването на пиянството става по-строго. Освенъ това, между реформитѣ препоржчани отъ конферерцията събрана въ Балтийско море, личи *подобрение заплатата на моряцитѣ*, най-вече тази на моряцитѣ отъ корабитѣ; личи сжщо усъвършенстване въ обучението на подофицеритѣ и издирване на средства за привличане на свръхсрочна служба; личи още увеличение на сроковетѣ за практически обучения и за плавания, усилване на морското въздухоплаване и пр.

Въ сжщность, правителството на Съветитѣ, като всѣко друго правителство, е заставено сжщо да търси възтановяването на реда и дисциплината чрезъ повдигане моралния уровенъ на персонала.

II. Търговскиятъ флотъ.

Търговскиятъ флотъ на Съветитѣ на последъкъ броеше 456 кораба.

Управлението на този флотъ е създало две линии, които то използва съ своитѣ собствени сждове: едната отъ Петроградъ за Хамбургъ и Лондонъ, другата — Черноморскитѣ пристанища до Цариградъ и Александрия.

Въ проектъ е линията Одеса-Владивостокъ, която особено интересува Съветитѣ поради нейната икономическа и политическа важность. Тази линия, обаче, ще се открие презъ следния навигационенъ сезонъ

Държавниятъ търговски флотъ се раздѣля на три самостоятелни групи въ Балтийско море, Бѣло море, Черно и Азовско морета. Четвърта група е образувана изъ остатъка отъ доброволческия флотъ, чиито най-добри кораби обслужватъ предпочтително европейскитѣ линии. Доброволческия флотъ, подъ близкия контролъ на Държавата, се ползва съ поголѣма свобода на действия отколкото другитѣ групи.

Да не забравимъ, най после, да припомнимъ признатитѣ напослѣдъкъ преимущестла за Италиянското знаме въ Черно море следъ сключването на търговския договоръ между Италия и Съветитѣ. Тѣзи преимущества не сж маловажни, тъй като за Италиянското знаме е осигурено сжщото третиране като за Руското знаме и му се дава право да участвува въ крайбрежния параходенъ трафикъ по Черноморскитѣ брѣгове, трафикъ, който бѣше запазенъ до тогава изключително за Руското знаме.

Съветскитѣ търговски параходни компании сж дали до сега много различни резултати. Балтийската компания е удвоила службата си при една печалба отъ 80,000 златни рубли. Бѣломорската компания приключва сжщо съ печалба отъ нѣколко хиляди златни рубли. Черноморското дружество, обаче, приключва годинитѣ съ дефицити отъ 600,000 златни рубли, което се дължи на разноскитѣ по поправка на корабитѣ му.

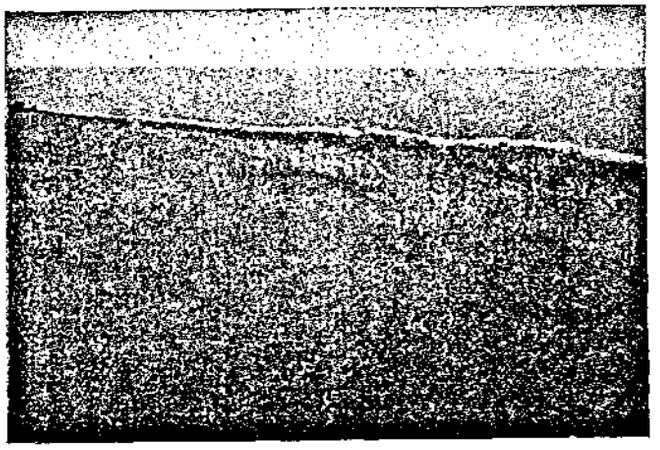
Всички тѣзи Съветски дружества се оплакватъ въ своитѣ донесения, че срещатъ пречки въ разстройството на рускитѣ пристанища и отъ липсата на корабостроителници за извършване на поправкитѣ.

Изъ „La Revue Maritime“, юлий 1924 г., превелъ Н. М.

Хърчилото като творецъ на облаци.

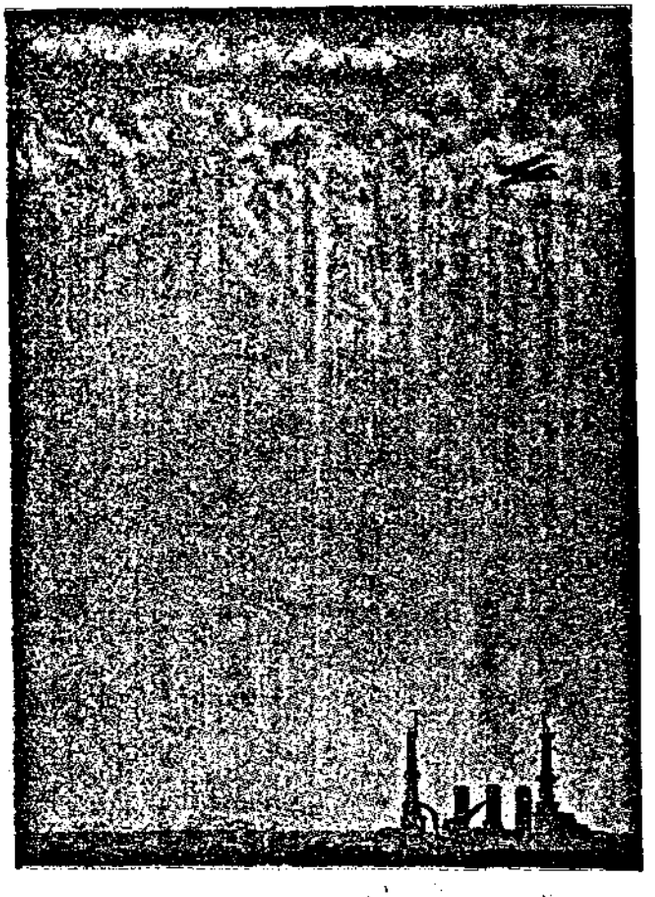
Неотдавна американцитѣ направили въ заливчето *Chesapeke* единъ твърде оригиналенъ опитъ, чийто подробности не се знаятъ още добре, защото въздухоплавателниятъ отдѣлъ и Министерството на Мореплаването ги пазятъ въ тайна. При все това ние можахме да си доставимъ три извънредно живописни фотографии, чийто изследване е внушително.

Задачата е следнята. Два кораба, отъ които единъ боенъ — броненосецъ *New Jersey* отъ старъ типъ, и единъ преносвачъ на войски — *Saint Mihiel* се предполага, че се преследватъ отъ неприятеля. За да имъ се улесни избѣгването отъ единъ посиленъ противникъ, трѣбва да имъ се даде възможность да промѣнятъ пжтя си безъ да бждатъ забелѣзани.



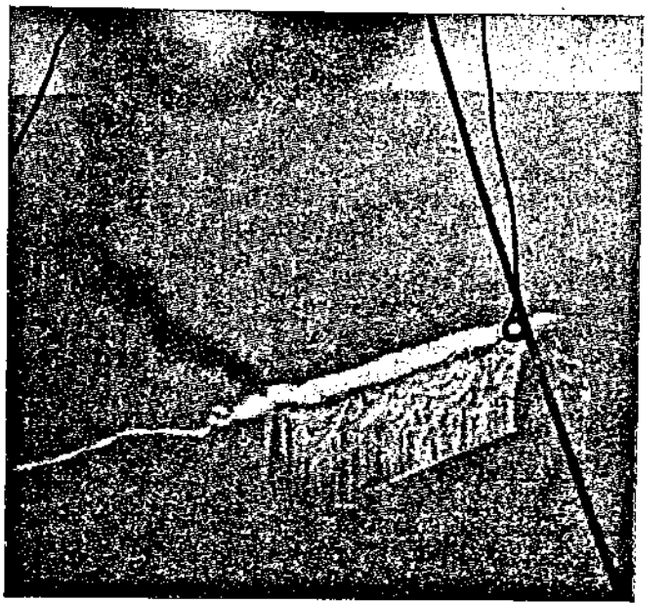
Хвърчило, което изпуща димова завеса.

Едно хвърчило тръгва и на 300 метра височина очъртава една четире километра дълга линия между корабитѣ, що предстои да се спасявать отъ неприятеля. Презъ време на това летене хвърчилото изпуща пушекъ, който канализиранъ въ една тржбица, получава отъ това действие едно движение на въртение около себе си. Тоя пушекъ оброзува така единъ видъ валекъ, който се върти около себе си и сетне се развива въ една завеса, която се спуща надолу, като се развърта върху една не-



Горе въ дѣсно едно хвърчило, което изпуща газове за да прикрие движението на броненосеца, който се вижда въ дѣсно долу.

видима ось. Точниятъ съставъ на гоя пушекъ се пази въ тайна, ала се знае, че той се произвежда чрезъ една реакция на химични тѣла, които въ присѫтсвието на морския въздухъ образуватъ изобилни пари: тия последнитѣ, бидейки доста тежки, слизатъ бавно и тъкаятъ по тая височина отъ 300 метра и тая дължина отъ 4000 метра една завеса, презъ която, въпреки слабата ѝ плътность, е невъзможно да се вижда. Нормално времето, презъ което завесата запазва непрозирностьта си е отъ осемь до десеть минути, време напълно достатъчно за да може застрашения корабъ да хване неочакванъ пжть, който да накара преследвачитѣ да изгубятъ дирить му.



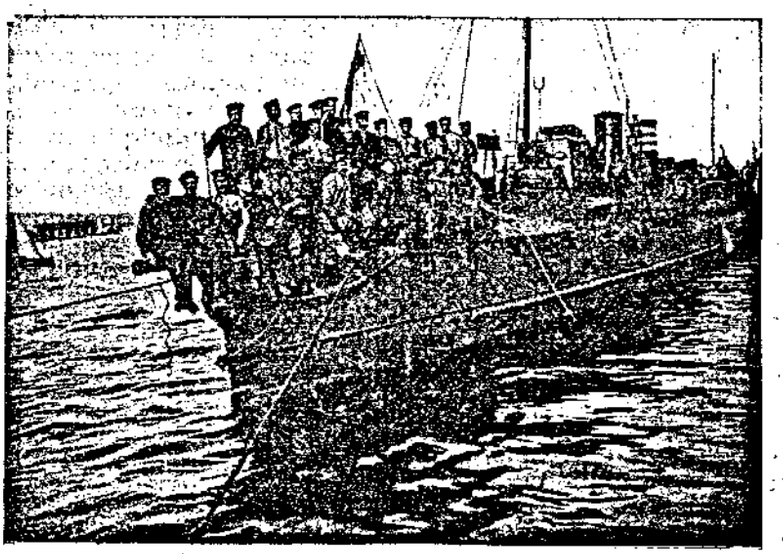
Апарата за изпущане димова завеса, прикрепенъ подъ едно хвърчило. Задъ димовата завеса е прикритъ кораба „Saint Mihiel". Вижда се само пушекътъ му.

Обаче ударътъ на една бомба отъ 1000 килограма, хвърлена въ завесата отъ единъ предполагаемъ неприятель дошелъ да види отблизо тая обезпокоителна пара, я разпръсва мигновенно при удара. Тия опити се намиратъ още въ своето начало, това е единъ периодъ на лутания. Американскитѣ поряци, обаче очакватъ много отъ тия чудни изследвания.

Създаването на тия изкуственни облаци, проявени когато поискаме, ще позволи въпреки краткото имъ траяне, да преобразуватъ тактиката, както по отношение на сражението по море между въоржжени кораби, така и досежно борбата между морски кораби и крайбрѣжни батареи. Защото подъ прикритието на тия подвижни и бързопреходящи завеси, корабитѣ ще се премѣстятъ потайно и не ще представляватъ вече удобенъ прицѣлъ за неприятеля. Относно подвозитѣ, тѣ ще използуватъ това средство за да заблудятъ неприятелскитѣ кръстосвачи и миноносци, както и подводницитѣ. — Това е цѣла нова техника, която се разкрива тукъ и която се основава върху присътствието на борта на заинтересуванитѣ кораби, на леки и бързи хвърчила, всѣкога готови да се издигнатъ за да изиграятъ ролята си на въздушни покровители.

Уместно е да споменемъ тукъ, че френското мореплаване не е бездействувало; ето вече отъ нѣкое време насамъ то прави изследвания отъ сжщия родъ.

(Изъ „Lectures pour tous", превелъ Н. П. И.).



Миноносецъ „Шумни", който потъна презъ последната война на руска мина при устието на Батовската рѣка. Цѣлата обслуга на миноносеца бѣ спасена.

Въпроса за воднитѣ пѫтища въ Чехословашко. Въ чехословашката република сѫществува живо стремление за повдигане на вѫтрешното рѣчно корабоплаване, което заслужава вниманието и на съседнитѣ страни. И наистина, ако сравнимъ дължината на желѣзопѫтната линия съ тази на водния пѫть, ще видимъ, че въ Чехославия тя се намира въ отношение 70 : 1, докато въ западна Европа, включително и Германия, на всѣки 4—5 клм. се пада 1 клм. воденъ пѫть. Цѣлта, която е поставена за разрешение е тази: да се създадатъ два нови напречни водни пѫтища въ срѣдна Европа, които да вървятъ паралелно на немскитѣ такива: Рейнъ—Майнъ —Дунавъ и Рейнъ—Некаръ—Дунавъ. Свързването на Елба и Дунавъ ще почне отъ Пардубицъ на Елба и при Прерау достига Маргъ. Тамъ то се среща съ свързката на Одеръ, която пъкъ започва отъ Козелъ и минавайки презъ Меришъ—Острау, води при Прерау. Освенъ това плавателностьта на Молдова се чувствително подобрява. Върху тѣзи грандиозни проекти ясна свѣтлина хвърля решението взето въ гр. Brünn презъ 1923 година.

Използувайки стария проектъ на Австрия за канала Елба — Дунавъ, сега се предвижда единъ окончателенъ проекто-планъ за свързването на Елба съ Дунавъ съ едно отклонение и за Одеръ. Въ Меренъ сѫ почнати обширни приготовления за постройката на бентове, които ще снабдяватъ пресичането на каналитѣ съ нуждната вода за работа. По самата Елба на не по-малко отъ 21 мѣста се работи вече за създаването на едно плавателно корито за по-голѣми кораби. Въ зависимость отъ финансовото положение на предприятието, тѣзи работи ще продължатъ отъ 10—14 години. При устието на Молдова при Мелникъ се строи едно предпазително пристанище — крайно належаще, защото при влачене на ледъ и пълноводие на едно протежение отъ 121 клм. между Прага и Осигъ нигде нѣма достатъчно голѣмо предпазително пристанище. То ще коства безъ релси и кранове 15 милиона чешки крони.

Едно чувствително подобрение на пѫтуването по Елба ще донесе изграждането на голѣмия бентъ при Шрекенщаинъ, което е почнало отъ миналата година. Височината на пода е 7 м. съ което сѫщевременно ще се спечели една енергия отъ 22,000 P. S., като по този начинъ цѣлата индустриална область на Осигъ (Aussig) се снабдява съ токъ. За тази цѣль сѫ необходими 170 милиона ч. крони. Рѣката Молдова ще бѫде въ голѣми размѣри регулирана и снабдени съ пристанищни постройки въ областьта на Прага, за която сѫ предвидени 70 милиона крони.

Като страна, която лежи сѫщевремено и на Дунава, Чехославия използува доста добре и тази рѣка. Голѣми землечерпалки сѫ въ действие по коритото. Съ една сума отъ 55—60 милиона ще се разширятъ значително пристанищата на Пресбургъ и Комърнъ.

Следъ всичко това трѣбва да се очаква, че въ кѫсо време Чехославия ще разполага съ една значителна мрежа отъ водни пѫтища, които ще иматъ значение за Европейската съобщителна система. Тѣзи планове сѫ отъ голѣма важность и за Германия, а въ особности нейнитѣ морски пристанища Хамбургъ и Щетинъ, чийто задземие по този начинъ значително се увеличава. Така се заздравява плаването по Елба и връзката между морето и вѫтрешностьта. Изключена е и възможностьта за смѣтка на новитѣ съобщителни канали да се намали движението по стария пѫть Рейнъ—Майнъ—Дунавъ, защото транспорта между Холандия и западна Германия едва ли ще става по Елба. Тѣзи канали ще иматъ не само важно стопанско значение за Чехославия и Германия, но ще донесатъ и едно политическо сближение между двѣтѣ държави, като по този начинъ водната политика на Чехия ще носи миръ и благоденствие въ средна Европа.

(Изъ „Hansa“ № 6, 1924 г., превелъ К. З.).

Най-голѣмиятъ построенъ въ Италия търговски корабъ, е пѫтническия параходъ „Дуилио“, принадлежащъ на едно италианско параходно д-во въ Генуа. Кораба е наименованъ по името на римския консулъ Кайусъ Дуилиусъ, който е разбилъ картагенянитѣ въ едно морско сражение презъ първата пуническа война въ 260 година преди Христа.

Това е не само най-голѣмиятъ построенъ до сега въ Италия търговски корабъ, а и най-голѣмиятъ пѫтнически параходъ за съобщенията съ Южна Америка.

„Дуилио“ има брутна вмѣстимость 23,228 Reg. T.*) дължина 194 метра, ширина 23 м.; потъване (газение) 9 м.; височина надъ водолинията 15 м.; снабденъ е съ парни турбини, развиващи 22,000 конски сили и привеждащи въ движение четири винта; скорость на хода 22 мили на часъ; за предпазване отъ потъване кораба е раздѣленъ на независими отдѣления съ 16 водонепропускаеми прегради.

Парахода е пригоденъ за следнитѣ числа пѫтници: 32 пѫтника въ особни луксозни кабини I класа; 241 пѫтника I класа; 300 пѫтника II класа и 1824 пѫтника (емигранти за Южна-Америка) III класа. Болничнитѣ му отдѣления сѫ пригодени за 76 пѫтника

„Дуилио“ има всичкитѣ удобства на модернитѣ презокеански пѫтнически кораби, обширни рестортнти за пѫтницитѣ отъ всѣка класа, великолепенъ танцуваленъ салонъ, пушилни и дамски салони, къпални и плавателни басеини, плацъ за тенисъ, библиотеки и читални, мѣста за разходки и т. н. Кабинитѣ отъ първа, а даже и отъ втора класа сѫ обзаведени съ най-голѣмиятъ луксъ, който може да се намѣри въ първостепеннитѣ европейски хотели. Кабинитѣ за пѫтницитѣ отъ трета класа, макаръ и съ по скромна обстановка иматъ всичкитѣ комфортни обстоятелства за дългото презокеанско пѫтуване

Помислено е и за децата, като за тѣхъ сѫ опредѣлени особни дѣтски помещения за игри и детски трапезарии.

Предназначенъ изключително за превозъ на пѫтници, парахода нѣма хамбари за стока освенъ необходимитѣ помѣщения за натоварване пѫтническитѣ багажи и покжщнина.

Г. С.

*) Четири пѫти по-голѣмъ, отколкото всичкитѣ наши 5 търговски параходи взети заедно.

Абонирайте се за илюстрация „СВѢТЛИНА“, год. 33 (1925), като изпратите 120 лв. до редакцията въ София, улица „Генералъ Паренсовъ“, № 20.



Получени отговори въ Гл. Упр. Тѣло на Б. Н. М. Сговоръ въ връзка съ изпратения въпросникъ презъ февруарий 1924 г.

Подъ тоя надсловъ за напредъ редакцията на „Морски Сговоръ" ще помѣства полученитѣ отговори върху зададенитѣ 34 въпроса на нашитѣ учени, писатели, художници, общественици и пр. и пр., съ които отговори се цели да се оформи мисълъта и отношението на българския народъ къмъ морето. Това ще послужи за ориентировка на Б. Н. М. Сговоръ въ бждащата му дейность.

Почитаеми Господа,

Отколе получихъ Вашето писмо отъ 23 февруари 1924 г, съ което ме приканвате да отговоря на 34 разни въпроси, свързани всички съ значението на морето въ живота и историята на българския народъ. Ежедневнитѣ служебни мои занятия и тѣлесни немощи не ми дадоха възможность до сега да се занимая съ зададенитѣ ми въпроси и трѣбва да призная, че следъ като ги изучихъ, намѣрихъ ги толкова сложни за моитѣ сили, щото би било голѣма смелость отъ моя страна да си позволя да се опитамъ да дамъ отговоръ на всичко, за което се питамъ. Ако се осмелявамъ да Ви отправя настоящето си, правя го само отъ желание да се отзова на честьта, която ми е направена като се адресирате и до мене.

Писмото Ви ми е напомнило една случка въ моя животъ. Презъ септември 1873 година предприехъ да направя първата си обиколка като Епархиаленъ архиерей въ Варненската епархия. Не помня точно датата, кога отидохъ въ село Карапча, Балчишки каймакамлъкъ. Прие ме въ дома си дѣдо Вълчанъ, единъ отъ първитѣ хора въ Карапча. Той бѣше на ръстъ повече висосъ, отколкото късъ, на години около шестдесеть, снаженъ, крепъкъ тѣлесно, смисленъ, небъбривъ, почитанъ и уважаванъ не само отъ своитѣ съселяни, но и отъ жителитѣ на околнитѣ села. Селото Карапча е до морето. Времето бѣше спокойно, хубавъ есененъ день. Слънцето древаляше. Поискахъ да направя една разходка до морето, затова казахъ на гостоприемния си хазаинъ: „Дѣдо Вълчане, азъ съмъ роденъ въ крайморски градъ, живѣлъ съмъ много години въ Цариградъ, който отъ много страни е обиколенъ отъ морски води, обичамъ морето, хайде да отидемъ да се разходимъ по край брѣга." Бива, ми рече Дѣдо Вълчанъ. Отидохме. Брѣгътъ покрай Карапча бѣше високъ. Нѣмаше никакъвъ признакъ, че Карапчани се занимаватъ съ морето. Нѣмаше пѫтека, за да се слезе долу край водата. Спрѣхме се горе на брѣга. Морето бѣше тихо. Слабъ вѣтъръ правеше морското лице да се ежи. Надалечъ въ морето една малка гемия бѣше разперила платна и плуваше къмъ северъ. Казахъ на другаря си: „Ехъ, дѣдо Вълчане, да съмъ на оная гемия, да се обтегна на палубата, та да ме духне тоя тихъ вѣтрецъ, каква славна работа щѣше да бжде." Дѣдо Вълчанъ вперилъ очи въ мене, изгледа ме строго и ми каза: „Чудя се на ума ти, дѣдо Владико! Та какво ще разберешъ отъ това, гдето ще лежишъ на гемията и да те духа вѣтъръ? Яма знаешъ ли пъкъ азъ какво мисля?" — Какво? го заоитахъ. „Всичко това пространство, което окото ми дбхваща, да е било земля, та да си пустна плугътъ иа ора, каква славна работа щѣше да бжде."

Думитѣ на дѣдо Вълчанъ очертаватъ какъ гледа българинътъ на морето и сушата. Него малко го интересува морето. Той не иска да знае, за какво може да послужи това водно пространство, което на мѣста обикаля обитаваната отъ него земя. Той иска ниви, ниви безъ край, лицето на които да пори плугътъ, да ги покриватъ златисти класове, люлеяни въ вълни отъ вѣтъра. Това го прави да не слиза на морето, нито да се занимава съ него дори и тогава, когато живѣе край море. Нашитѣ крайморски и крайдунавски градове и села сж заселени или съ инороденъ елементъ, или ако въ тѣхъ живѣятъ и българи, тѣхъ твърде малко ги интересува морето и Дунава. Съ риболовство и варкаджийство се занимаватъ обикновено иностранни работници. Така сжщо между българитѣ твърде на рѣдко ще намерите работници или майстори, които да се занимаватъ съ корабостроителство. Кжлари колкото щете. Но варки строятъ само гърци.

Ние бѣгаме отъ морето. Затова и българското население до неотколе бѣше слабо по численность въ нашитѣ крайморски градове или се топеше между гърцитѣ. Следъ освобождението ни морето като че ли захвана повече да привлича българина, но не затова, за да се впусне той въ морски предприятия, а за да живѣе въ мѣста, гдѣто по-лесно става обмѣната на стоки съ чуждитѣ страни. Нашата омраза къмъ морето ни е причинила въ минали времена голѣми пакости. Тя ни е попречила за да се закрепимъ здраво въ всичкитѣ части на Балканския полуостровъ. Въ минали времена нашитѣ прадѣди често сж имали като обектъ на своитѣ походи Цариградъ, но всѣкжде усилията имъ се оказваха ялови защото по море бѣхме слаби и не можехме да се боримъ съ византийцитѣ, които много пѫти ни правѣха голѣми пакости съ своя флотъ. Великия Симеонъ разбралъ тази слабость на българската държава, затова при единъ походъ противъ Византия той се беше съюзилъ съ Арабитѣ, които се бѣха задължили да обсждятъ Цариградъ по море. Че морето е едно отъ главнитѣ условия за нашия напредъкъ като народъ и държава се разбира и отъ това, че подиръ последнитѣ войни насъ ни отблъснаха къмъ северъ отъ морето и ние сега полагаме последни усилия да премахнемъ пречкитѣ, които ни поставиха къмъ сная посока. Може ви обстоятелствата ще ни помогнатъ да надвиемъ тия пречки, обаче колко нуждно, колко полезно би било, ако преди да слеземъ къмъ морето къмъ югъ като държава, да можехме да слѣземъ тамъ по миренъ начинъ като народъ, и да завладѣемъ тия мѣста съ нашата работа. Догдето не станемъ господари на нашето крайбрѣжие като работници, всѣкога ще ни се оспорва това крайбрѣжие и подъ предлогъ, че ние тамъ нѣмаме работа, ще ни казватъ, че то не ни принадлежи и ще ни пѫдятъ.

Кой ще може да изкорени отъ сърдцето на българина това отвращение, това презрение къмъ морето, и вмѣсто него да му вдъхни обичь и тласне дейностьта му къмъ морски предприятия? Който успѣе да направи това, би билъ великъ благодетель на българина и би далъ може би друга насока на българската история. Срува ми се, че Българскиятъ Народенъ Морски Сговоръ такава задача си е предпоставалъ. Ако схванахъ вѣрно цельта на Сговора, казвамъ, чет ова е сждбоносна цель и дано усилията му успѣятъ да положи здрави и трайни основи на едно велико дѣло, за осжществението на което трѣбва да работятъ неуморно и упорито редъ поколения.

Господь да благослови начинанието Ви и да подкрепи усилията Ви.

Варна, 14.VI.1924 г.

† Варненски и Прѣсливски *Симеонъ*.

БЪЛГАРСКИ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

СЪОБЩЕНИЕ № 9.

отъ 18. I. 1925 година.

1. Централата на Югославянското Морско Сдружение „Ядранска стража" въ Сплитъ („Адриатическа стража" въ Спалато) изпраща едно любезно писмо съ желание да се опознае и влезе въ връзка съ Българскиятъ Народенъ Морски Сговоръ. Главното Управително тѣло веднага се отзова на братската покана, като изпрати въ замѣна всичкитѣ свои досегашни издания.

2. Главното Управително тѣло направи постжпки предъ г-на Министра на Желѣзницитѣ и пристанищата при съставянето на проектираниятъ Висшъ Технико-Стопански съветъ да се привлекатъ въ него и представителитѣ на Българския Народенъ Морски Сговоръ.

Подобни постжпки бѣха направени и предъ г-на Министра на Земледѣлието по отношение на рибарскитѣ конференции и висшия рибарски съветъ.

3. На 14 т. м. варненския клонъ уреди предъ гражданството беседа на тема: „Международното значение на Тихия океанъ," държана отъ г. д-ръ Г. Петковъ, професоръ при Търговската Академия. Беседата беше отлично посетена и предизвика живъ интересъ, поради което тя вѣроятно ще бжде повторена.

4. Шуменския клонъ е изпратилъ своя секретарь въ София да покани нѣкои отъ нашитѣ общественици да посетятъ града Шуменъ и държатъ тамъ отъ името на Б. Н. М. С. по нѣколко беседи.

5. Главното управително тѣло изпрати члена отъ варненския клонъ, мичманъ Ив. Стоенчевъ, преподаватель въ морскитѣ специални школи, да обиколи нѣкои отъ южно-българскитѣ клонове и да държи по една или две беседи. Сжщиятъ е натоваренъ съ задачата да основе повъзможность и нѣкои нови клонове.

6. Българскиятъ Генералеънъ консулъ въ Солунъ, д-ръ К. Списаревски, разглеждайки въ единъ свой рапортъ до М-вото на Търговията и Търговскитѣ Камари бързия развой и цвѣтущето състояние на гръцкия търговски флотъ, горещо апелира къмъ всички фактори въ страната да подкрепятъ Б.Н.М. С. и часъ по-скоро да се заематъ съ развитието на Черноморското ни параходство, създаването на Дунавско корабоплаване и реализирането на останалитѣ програмни искания на Б. Н. М. С. Тоя рапортъ, подъ название „Гръцката търговска флота и мореплавното дѣло у насъ" е публикуванъ въ известията на Бургазката Търговско-Индустриална камара (бр. 37 отъ 13. XII. 1924 г.

7. Юношкия Туристически съюзъ проектира за презъ идното лѣто съ сътрудничеството на Б. Н. М. С. да уреди редъ излети по Черно море и да устрои въ Варна и Месемврия курортни лагери.

8. Подпредседателя на главното управително тѣло д-ръ Александръ Недѣлковъ, доскорошенъ старши общински лѣкарь въ гр. Варна, е назначенъ Управитель на Детския Морски Санаториумъ. Отъ новия си постъ д-ръ Недѣлковъ проектира да заработи по-усилено за реализиране идеитѣ на Б. Н. М. С. като на пръвъ планъ той ще иска да изнесе въпроса за създаването на курортъ въ най-хубавото мѣсто отъ българското крайбрѣжие „Узунъкумъ—Аладжа монастиръ".

9. Шуменския клонъ на Б. Н. М. С. уреди грандиозенъ морски балъ на 17. I. 1925 година съ разиграване томбола „Алегри", като последната се е състояла само отъ морски предмети.

Разпродажбата на календаритѣ и събирането на членски вноски вървятъ усилено. Предполагатъ тая година да иматъ много по-вече членове.

10. Пловдивския клонъ отъ Б. Н. М. С., търсейки приложението на идеитѣ, изложени въ дейната програма, възнамерява относно изпълнението на точка 26 отъ сжщата, да уреди единъ по-близъкъ контактъ на клона съ рибнитѣ тържища въ нашитѣ рибарски центрове, като по тоя начинъ се избѣгнатъ страничнитѣ търговци и иматъ въ града си евтина риба за своитѣ членове. Веднажъ това приложено, клона ще се яви като конкурентъ-регуляторъ на пазарнитѣ цени на тая тъй добра и здрава храна Съ тази първа стжпка за материалнитѣ облаги на членове и граждани, ще се почувствува веднага значението и мощьта на Сговора. Тая идея може за въ бждаще да се разшири и обеме цѣлия районъ на южна България и съ това се тури началото на проектирания рибарски съюзъ.

11. На 19 XII. м.г. — Никулденъ, праздника на всички моряци въ свѣта, обществото на морскитѣ офицери въ г. Варня уреди морски балъ въ салонитѣ на Военния клубъ за въ полза на варненския клонъ на Б. Н. М. С. Салонитѣ бѣха украсени въ морски стилъ. Два дни преди бала, въ центъра на града бѣ поставенъ свѣтящъ рефлекторъ, който отражаваше думитѣ: „Морето е неизчерпаемъ изт чникъ на богатства", въ последователно менящи се цвѣтове отъ народния ни трикольоръ.

Вечерьта на бала отразяваше знака на сговора въ уголѣменъ видъ.

Бала бѣ отлично посетенъ, личеше голѣмата пожертвователность на гоститѣ.

Само входъ и волни пожертвования се събраха 12000 лева.

12. Управителното тѣло на софийския клонъ е ималъ събрание на 4.XII. 1924 г., на което е избралъ за секретарь мичманъ I р. Недѣлчевъ, безъ право на гласъ въ събранията на управителното тѣло.

13. На 26. XII. 1924 г. Пловдивския клонъ е устроилъ семейна среща на своитѣ членове съ разнообразна програма.

14. На 15. XI. 1924 г. ямболския клонъ далъ своята танцувална вечерь, която е била добре посетена. Приходъ иматъ 5835 лв., разходъ 3644 лв. Оставатъ чистъ приходъ 2191 лв.. отъ които 845·50 се изпращатъ на Гл. Управително тѣло.

15. Въ Нова-Загора е избрано ново управително тѣло въ съставъ:

Поч. председатель: подполковникъ **Коевъ**
Председатель: **д-ръ Г. Таховъ**, лѣкарь
Секретарь: **Н. Ив. Ивановъ**, счетоводит.
Касиеръ-домакинъ: **Романъ Чолаковъ**, търгов.

Провѣрителенъ съветъ:
Д-ръ Т. Трифоновъ, адвокатъ
Прокопъ Поповъ, търговецъ
Георги Недевъ, помощ лесничей.

Секретарь: **Г. Славяковъ.**

Абонатитѣ на списанието „МОРСКИ СГОВОРЪ", членове и нечленове на Б. Н. М. Сговоръ, се умоляватъ да съобщаватъ своевременно въ администрацията на списанието при промѣна на адреса си, за да не се връщатъ книжкитѣ имъ обратно въ редакцията. Отъ миналата година случаитѣ на повърнатитѣ книжки въ редакцията на списанието „Морски Сговоръ" поради промѣнени или неточни адреси сж много. Бждете точни и изчерпателни, когато давате адреситѣ си: име и презиме, занятие, улица и номеръ на квартирата, градъ или село (съ обозначение на околията.) Пощенскитѣ власти сж много взискателни къмъ пълнотата на адреситѣ и повръщатъ обратно въ редакцията всички книжки съ непълни и неточни адреси.

Отъ Администрацията на списанието.

Излѣзалъ е отъ печатъ № 2 отъ Периодичния музикаленъ сборникъ „Юношески другарь" съ преводни художествени пѣсни за всички училища подъ редакторството на Борисъ Г. Гайдаровъ (учитель по музика при педагогическато училище въ гр. Ломъ). Между другитѣ пѣсни той засѣга и морето. Препоржчваме го на интересуващитѣ се отъ музиката членове на Б. Н. М. Сговоръ. Цената му е 15 лева Може да се достави направо отъ редактора му.

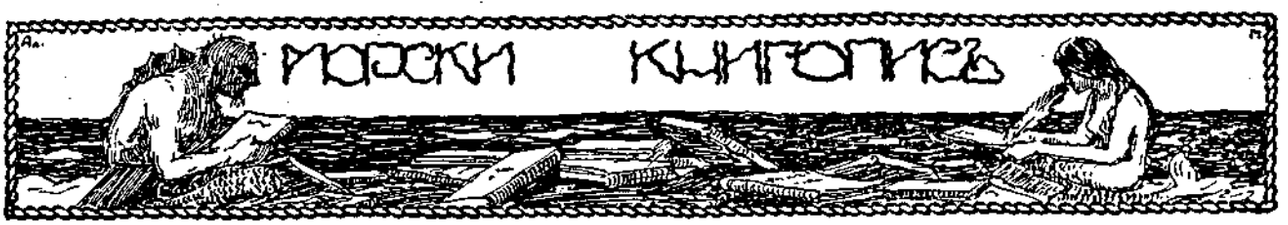
На 3. VIII. 1924 год. въ гр. Пловдивъ се извършилъ венчаленъ обрядъ на членката отъ Сговора г-ца Луция Брайкова съ члена отъ сжщия Василъ Малевъ. На венчалния обрядъ е присъствувало Управителното тѣло на Пловдивския клонъ.

Домакинскиятъ отдѣлъ отъ Главното Управително тѣло на Б. Н. М. Сговоръ е издалъ нѣколко вида илюстровани пощенски картички съ морски сюжети. На клоноветѣ на Б. Н. М. Сговоръ картичкитѣ се изпращатъ по костуемата цена. На книжаритѣ се даватъ за разпродаване по споразумение Желающитѣ да направятъ поржчки да побързатъ, защото сж отпечатани ограничено количество екземпляри, които поради своята голѣма художественость и низка продажна цена се пласиратъ много бързо.

Отъ Домак. отдѣлъ на Б. Н. М. Сговоръ.

П. А Шишковъ, авторъ на излѣзлия вече романъ „Пазачитѣ на фара", готви за печатъ втори свой романъ сжщо така изъ живота на маряцитѣ. Новиятъ му романъ е нареченъ „*Морякъ*".

По покана на Пловдивския клонъ на Б. Н. М. С, Дружеството на запаснитѣ подофицери въ гр. Пловдивъ — „*Тракиецъ*" презъ месецъ Августъ 1924 г. е имало общо събрание, на което единодушно е решило да запише дружеството като членъ на Б. Н М. Сговоръ.



(Приключенъ на 5. I. 1924 год.)

СЪКРАЩЕНИЯ:

Р. — „Рибарство и отраслитѣ му.
М. С. — „Морски Сговоръ".

Б.

Бекерелъ, Полъ. „Атлантида" (Развигоръ, год. VI, брой 161, София, 6. XII. 1924 г., стр. 3).

Baasch, E. — „Geschichte Hamburgs 1814—1918," Gotha—Stuttgart 1924 (F. A. Perthes, цена 9·30 зл. марки).

Бакаловъ, П. — „Ледениτѣ планини" (сп. Природа, год. XXV, кн. 3, София, XI, 1924 г., стр. 40—41).

Бакаловъ, П. — „Образуването на континентитѣ и океанитѣ" (сп. „Природа", год. XXV, кн. 4, София, XII, 1924 г., стр. 49—51).

В.

Вчерашния морски праздникъ, (в. Варненски новини, год. IX, брой 110, Варна, 22. XI .1924 г.).

Г.

Гочевъ, М. (Гжлинъ) — „Пленикътъ въ островъ Корсика" — Действителенъ разказъ — (Военна библиотека, № 25, София, 1924 год., цена 25 лв.).

Georgii, Dr. W. — „Wettervorhersage. Die Fortschritte der synoptischen Meteorologie" (Verlag Theodor Steinkopft, Dresden und Leipzig. Цена 4 50 зл. марки).

Д.

Дренски, Пенчо. — „Животътъ на нашитѣ сладководни риби". (Р., год. II, брой 3 и 4, Варна, X. 1924 г., стр, 2—6),

Дренски, Пенчо. — „Къмъ характеристиката на българската сладководна фауна" (сп Естествознание и География, год IX, кн. 3, София, ноември 1924 г., стр. 86—93).

Дренски, Пенчо. — „Мъстенето на нашитѣ рѣчни риби" (сп. Ловецъ, год XXV, брой 3, София, XI. 1924 г., стр. 7—9).

Дейна програма на Бълг. Нар. Мор. Сговоръ за презъ 1924/25 год, приета отъ I-вия редовенъ съборъ на 18. VIII, 1924 год. въ гр. Бургазъ (Р., год. II, брой 3 и 4, Варна, X. 1924 г., стр. 14—15).

Димитровъ, Ст. — „Обноски къмъ рѣка Тунджа отъ обитателитѣ край нея и отъ държавата". (в. Тунджа, год. VII, брой 313, Ямболъ 1924 г.),

Deutscher Fischerei — Almanach 1925 (Verlag Johs. Kiθ gers Buchdruckerei, Blankenese. Цена 2 50 зл. марки).

И.

Ивановъ, Сава Н. — „Растителность и животъ въ Черно море". (М. С., год. I, брой 10, Варна XII. 1924 г., стр. 3 и 4).

Ивановъ, Сава Н. — „Черно море" (Морски Сговоръ, год. II, кн. 1, Варна, януарий 1925 г., стр. 6—8).

Иширковъ, проф. А. — „Нѣколко белѣжки за гр. Бургазъ" (М. С. год. II, брой 1, Варна, I. 1925 год., стр. 1 и 2).

К.

Какъ налагатъ на пазаритѣ нѣкой новъ видъ риба — превелъ отъ френски К. (Р. год II, брой 3 и 4, Варна X, 1924 г., стр. 10 и 11).

Консервиране (завардване) рибата съ соль — превелъ отъ френски Б. (Р. год. II, брой 3 и 4, Варна, X. 1924 год., стр. 11—12).

Л

Leitfaden für den Dienstunterricht in der Reichsmarine, Berlin, E. S. Mittler & Sohn, 1924. (Подвързана 3 зл. марки).

Lelup, R. — „Les Travaux de l'embouchure du Danube" (La Revue Maritime, Paris, novembre 1924, № 59, p. 602—614).

М.

Морското въоръжение на Турция. (Народна отбрана, год. VI, брой 1150. София 1924 г.

Мишевъ, Н. — „Морскиятъ бой на 7 срещу 8 ноември 1912 г.". (в. „Варненски новини, год. I, бр. 109, Варна, 21. XI. 1924 г. и Народна отбрана, год. VI, брой 1154, София 27. XI 1924 г., стр. 3).

Мишевъ, Н. — „Дирекция на мореплаването" (М. С., год. I, брой 10, Варна XII, 1924 г., стр. 8).

Мутафовъ Ем. — „Морето въ поезията на Ив. Вазовъ". (Сжщото списание, стр. 9—11).

Мишляковъ. — „Бойния праздникъ на Крайбрѣжната дружина". (Народна отбрана, год. VI, брой 1163, София 18. XII, 1924 г, стр. 1).

Морскитѣ бани. — (в. Недѣлно АБВ, № 31, София, 8. XII. 1924 г. стр. 2 и 3).

Михаиловъ, Ив. — „Дѣлото на Българския Народенъ Морски Сговоръ" (в. Русенска поща, год. IV, брой 914, Русе, 24. XII. 1924 г., стр. 2).

Н.

Нечаевъ, А. — „За периодичнитѣ движения на нѣкои черноморски риби". (Р., год. II, брой 3 и 4, Варна, X. 1924 г., стр. 6—8).

Недѣлковъ, Д-ръ А. — „Впечатления отъ I-вия редовенъ конгресъ на Б. Н. М. Сговоръ въ гр. Бургазъ" (М. С., год. II, брой 1, Варна, януарий 1925 г., стр. 3—6).

Николовъ, П. х. — „Морская лъвъ" (сп. Природа, год. XXV, кн. 4, София, 1924 г., стр. 58—59).

П.

Правила за спасяване на давящи се. (Р., год II, брой 3 и 4, Варна X, 1924 г., стр. 13 и 14).

Панчевъ, П. Ст. — „Дунавска природа" (М. С., год. I, брой 10, Варна, XII, 1924 г., стр. 11).

Петковъ, П. — преводъ отъ немски — „Сжщинско пожарно учение въ парахода", (Сжщото списание, год. II, брой 1, Варна, I. 1925 г., стр. 7—10).

Р.

Р-й. — „Различни начини за запазване (боядисване) на рибарскитѣ мрѣжи". (Р., год. II, брой 3 и 4, Варна, X. 1924 г., стр. 12 и 13).

Рабъ, Шарлъ. — „Едно приключение всредъ ледоветѣ". (Сп. „Природа, год. XXV, кн. 4, София, XII. 1924 г., стр. 55—57).

С.

Стояновъ Н., — „Тютюна въ връзка съ разпространението на срѣдиземно-морската растителность въ Южна България". София 1922 г. (Издание на Сдруженитѣ експортьори и фабрикантитѣ на тютюнъ въ България).

С. К. — „Риболовство и прехрана". (в. Свободна речь, год. I бр. 234, София, 3. XII. 1924 г.).

Славяновъ, Г. — „Историята на българския флотъ". (в. Варненски новини, год I, бр. 109, Варна, 21. XI. 1924 г.).

Славяновъ, Г. — „Рибарското пристанище и тържище въ Куксхафенъ". (М. С., год. I, брой 10, Варна, XII. 1924 г., стр. 5—8).

Славяновъ, Г. — „Рибарски съюзъ". (Р., год. II, брой 3 и 4, Варна, X. 1924 год., стр. 9.)

Славяновъ, Г. — „Използване на морето". (Морска библиотека, книжка № 10, Варна, XII, 1924 год — Издание на Бълг. Нар. Мор. Сговоръ, 64 стр цена 10 лева.)

Стояновъ, Д-ръ П. — „Анхиалското езеро и неговата лѣчебна кал". (Отдѣленъ отпечатъкъ отъ XX Годишникъ на Софийския Университетъ, Медицински факултетъ, кн. 3, 1924 г).

Станевъ, Б. — „Морския риболовъ и забраненитѣ нощи". (Р., год. II, брой 3 и 4, Варна 1924 г., стр. 1 и 2).

С. — „Една особна покана" — По случай празднника на Крайбрѣжната дружина — (Народна отбрана, год. VI, брой 1153, София, 22 XI. 1924 г).

Савовъ, Н. — „Водоснабдяването ни". (в. Тунджа, год VII, брой 113, Ямболъ, 30. XI. 1924 г.)

С., Д-ръ К. — „Гръцкия търговски флотъ и мореплавното дѣло у насъ". (Известия на Бург. Търг.-Инд. Камара, год. VIII, бр. 37, Бургазъ, 13. XII,, стр 2—4).

Х.

Hussein — Husny — „Le canal de Suez et la politique égyptienne". Montpellier, 1924.

Излѣзалъ е отъ печать и е пуснатъ въ продажба романа *„Пазачитѣ на фара"* отъ П. А. Шишковъ. Автора на романа въ качеството си на дългогодишенъ морякъ и корабенъ офицеръ отъ търговскитѣ параходи е далъ доста вѣрна представа за живота на моряцитѣ отъ малкитѣ товарни кораби. Въ него той ни описва най-крайния типъ моряци и затова неговитѣ действующи лица сж съ известни отрицателени качества.

Романа му, първия по рода си въ нашата национална литература, прави добро впечатление, чете се леко и увликателно, но страда малко отъ изобилната пикантность въ него. Безъ нея той би добилъ още по-голѣма художествена ценность. „Пазачитѣ на фара" заслужава да се прочете отъ всички членове на Б. Н. М. Сговоръ и всички приятели на морето.

Цената на книгата е 20 лева (8 печатни коли обикновенъ форматъ), но на членоветѣ на Б. Н. М. Сговоръ се отстжпва по 15 лева, ако се купи чрезъ Глав. управително тѣло на Сговора въ Варна.

Книгата е складирана за проданъ въ София въ: 1) Книжарница „Славейковъ" (Площадъ „Славейковъ" № 13); 2) Бюро „Вихъръ" (ул. „Арда" № 4) и 3) у издателя П. А. Шишковъ (ул. „Денкоглу" № 19а). На книжаритѣ се прави 25% отстжпка и разноскитѣ по изпращането сж за смѣтка на издателя, който приема, обаче, само предплатени поржчки.

С. Ч.

Спорта на кънки съ ржчни вѣтрила могатъ да упражняватъ само тия, които сж трегирани въ спорта на канки и вѣтроходство.

6. Преминаването отъ единъ видъ спортъ въ други видъ (преминаването отъ едно отдѣление въ друго — § 11) става следъ успѣшно полагание на изпитъ върху тоя видъ спортъ, който легионера е вече упражнявалъ и чието познавание се счита като етапъ за преминаването и въ новия видъ спортъ (така напр. да се допусне легионера да упражнява гребния спортъ, трѣбва да се положи изпитъ по плаване; да се допусне до упражнение на вѣтроходния спортъ, трѣбва да държи изпитъ по гребание и т. н.).

Само за упражнение на плавателния спортъ, т. е. за постжпване въ плавателнитѣ отдѣления не се иска никакъвъ изпитъ.

7. Изпититѣ се произвеждатъ най-малко веднъжъ въ годината или пъкъ по често въ зависимость отъ числото на желающитѣ подготвени легионери да се явятъ на изпитъ.

Произвеждането на изпититѣ става предъ особна комисия отъ специалисти, назначена отъ Упр. Тѣло на клона.

Подробнитѣ програми, изпититѣ и датитѣ на тѣхното произвеждане се обявяватъ на легионеритѣ най-малко единъ месецъ по-рано.

8. Клонове, които иматъ легионери, организиратъ обществена спасителна служба върху близкитѣ водни басейни (рѣки, езера или морета). За това наредъ съ снабдяването си съ спортни средства, клоноветѣ се снабдяватъ и съ спасителни средства.

Спасителната служба се изпълнява по особенъ правилникъ, изработенъ отъ Упр. Тѣло на клона съвмѣстно съ мѣстнитѣ административни власти.

9. За да сжществува даденъ легионъ, той трѣбва да упражнява най-малко плавателнията спортъ.

10. Членове на легиона могатъ да бждатъ само редовнитѣ членове на Б. Н. М. Сговоръ, обаче не по-млади отъ 10 години.

11. Членоветѣ легионери освенъ членската карта, която получаватъ по чл. 10 отъ устава се снабдяватъ безплатно отъ Упр. Тѣло на клона още и съ особенна легионерска лична карта

12. Легионеритѣ се дѣлятъ на чети:

а) Детска чета, въ която влизатъ легионеритѣ отъ 10 до 14 годишна възрасть.

б) Юношеска чета — отъ 15—20 год. възрасть.

в) Младежка чета — отъ 21—30 годишна възрасть и

г) Възрастна чета — отъ 31 годишна възрасть нагоре.

Легионеркитѣ се формиратъ въ особенни чети споредъ сжщитѣ граници на възрастьта:

а) Девическа детска чета, б) девическа юношеска чета, в) женска младежка чета и г) женска възрастна чета.

Формирането на всѣка чета става, ако се запишатъ най-малко 10 души членове легионери отъ съответнитѣ възрасти и полъ.

13. Всѣка чета се дѣли на съответното число отдѣления въ зависимость отъ застжпванитѣ отъ нея видове спортъ:

а) Плавателно отдѣление, б) отдѣление на воднитѣ игри, в) гребно отдѣление, г) вѣтроходно отдѣление, д) моторно и т. н.

Единъ и сжщъ легионеръ отъ една и сжща чета може да се числи едновременно въ нѣколко отдѣления, като се спазва обаче точка 5 отъ настоящиятъ правилникъ.

14. Ако числото на членоветѣ-легионери въ известно отдѣление на дадена чета е по-голѣмо, то отдѣленията се дѣлятъ по следния начинъ:

а) За видоветѣ спортъ изброени въ букви: *а*, *б*, *ж* и *з* на точка 3 — въ групи (първа, втора, трета и т. н.), като всѣка група се състои отъ 10 члена легионери;

б) За видоветѣ спортъ изброени въ букви: *в*, *г*, *е*, и *д* на точка 3 — на групи по имената на лодкитѣ (напр. група „Вѣра", група „Слава", група „Дунавецъ" и т. н.)

Всѣка отъ тия групи брои толкова членове, колкото е числото на цѣлата обслуга (екипажъ) на съответната лодка.

Ако известно отдѣление разполага съ малко лодки, а много членове, то се дѣли на групи, които по численость сж равни на числото на хората отъ обслугата на дадената лодка; групитѣ носятъ наименование: I, II, III и т. н., като къмъ поредния номеръ се прибавя и името на лодката.

15. Успоредно съ обучението и упражняванията на легионеритѣ въ различнитѣ видове спортъ, тѣ преминаватъ още и следнитѣ кратки теоритически и практически курсове:

I. Въ *плавателното отдѣление*: а) анатомия и хигиена; б) подаване първа помощь и спасяване на давящи се.

II. Въ гребното отдѣление: а) международни правила за предпазване корабитѣ отъ сблъсквание; б) ржчна сигнализация (семафоръ) и в) морско дѣло.

III. Въ вѣтроходното отдѣление: а) обществено морско право; б) международна сигнализация; в) корабоплаване (навигация) и г) метеорология.

IV. Въ моторното отдѣление: а) моторно дѣло; б) корабостроение; в) корабоводение (лоция).

При полагането на изпитъ върху даденъ видъ спортъ, държи се изпитъ върху материала на съответнитѣ курсове.

Програмитѣ за материала на курсоветѣ се изработватъ отъ главния ржководитель и утвърждаватъ отъ Упр. Тѣло на клона.

Занаятията се водятъ отъ четницитѣ на отдѣленията и главатаритѣ или отъ външни лица — специалисти.

16. Управителното Тѣло на клона, къмъ който има образуванъ спортенъ легионъ се засилва съ трима нови членове (съгласно забележката къмъ чл. 54 отъ устава), избрани измежду пълнолѣтнитѣ легионери. Двама отъ легионеритѣ се избиратъ за действителни членове на Управителното Тѣло, а единъ — за запасенъ членъ.

Следователно Управителното Тѣло на клона ще брои всичко 7 действителни члена и 3 запасни члена, отъ които най-малко 2 действителни и 1 запасенъ трѣбва да бждатъ отъ средата на членоветѣ-легионери.

(Изборитѣ се произвеждатъ на общо основание съгласно чл. 55 отъ устава).

17. Единъ измежду членоветѣ на Управителното Тѣло на клона се назначава за главенъ ржководитель на легиона.

Неговитѣ длъжности сж: а) Да ржководи вжтрешния животъ на легиона; б) да ржководи упражненията и занятията на легиона; в) да ржководи надбѣгванията и състезанията на легиона.

Главния ржководитель действува възъ основа директивитѣ на Управит. Тѣло и съответнитѣ правилници изработени отъ Управит. Тѣло.

Като помощници на главния ржководитель измежду легионеритѣ се избиратъ единъ главатарь и една главатарка, като първия застава на чело на мжжкитѣ чети, а втората — на женскитѣ чети.

(Следва).

До .....

.....

.....

Въ .....

СЪДЪРЖАНИЕ: 1) Моряци отъ Капитанъ-Лейтенантъ Вариклечковъ; 2) Старото име на Черно море отъ проф. Гавраилъ И. Кацаровъ; 3) Какъ се е образувало Черно море отъ Сава Н. Ивановъ; 4) Една належаща нужда отъ Инженеръ-Корабостроитель Пампуловъ; 5) Всемирния търговски флотъ преди и следъ европейската война отъ Д-рь Т. Обрешковъ; 6) Нова работилница за лодки въ Варна отъ С. Черноморски; 7) Морски новини; 6) Официаленъ отдѣлъ; 7) Морски книгописъ.

Всѣка неполучена книжка отъ списанието трѣбва да се поиска най-кжсно следъ получаването на следнята. Въ противенъ случай рекламациитѣ се оставятъ безъ последствие. Списанието излиза всѣки месецъ, освенъ месецитѣ Юлий и Августъ.

Производителна Механическа Корабна Кооперация „Съгласие“ — Варна

ТЕЛЕФОНЪ № 390.

Строи и поправа: **Лодки, кораби, моторни и платноходни.** Поправка на параходи: **корпусъ, мачти, машини и котли.** Оксиженовъ апаратъ за **зазаварявания и рѣзане. Отливки отъ чугунъ и бронзъ** на всички видове машинни части. **Парни котли и резервуари. Монтажъ на морски мотори и всички видове индустриални и земледѣлчески машини.**

КОРАБОСТРОИТЕЛНИЦА

НА

ТОДОРЪ С. ПЛЮЩЕВЪ

ВЪ ГР. ВАРНА.

Строи всѣкакъвъ видъ морски, рѣчни и езерни кораби за товарни, пасажерски, риболовни и спортни цели, снабдени съ всички необходими принадлежности.

Строежа се извършва по собствени или чуждестранни чертежи.

Ценитѣ и качеството на работата сж вънъ отъ всѣкаква конкуренция.

Телеграфически адресъ: Варна ПЛЮЩЕВЪ.

Печатница „Зора“ наемателъ Печатар. Произв. Кооперация „Единство“ — Варна.