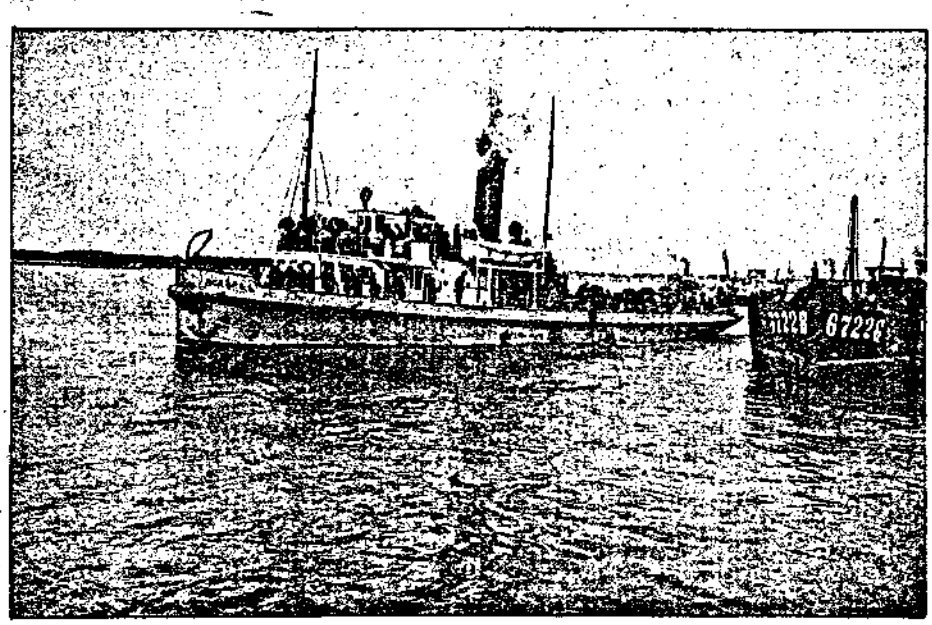
Морски Сговоръ

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

ГОДИНА IV. — БРОЙ 10.
Варна, Декемврий 1927 година.

Главенъ редакторъ:
Сава Н. Ивановъ.



Екскурзията на Русенския клонъ отъ Б. Н. М. С. до Тутраканъ и Силистра. Българския влекачъ „Искъръ" въ момента на заминаването му отъ Русе за Силистра на 17.IX.927 г.

Списанието „Морски Сговоръ" е удобрено и препоржчано отъ Министерството на Народното Просвѣщение съ окржжно № 447 отъ 9.I. 1924 година и отъ Министерството на Войната съ заповѣдь № 22 отъ 1923 година.

ПРОГРАМА

ЗА КОНКУРСА НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ ЗА НАПИСВАНЕ ЦИКЪЛЪ ОТЪ МОРСКИ ПѢСНИ.

1. Обявява се конкурсъ за написване единъ цикълъ отъ 4—5 стихотворения — пѣсни, които да иматъ за съдържание морето, стремежа и любовьта къмъ него, живота на моряцитѣ и сроденъ сюжетъ.

2. Пѣснитѣ трѣбва да бѫдатъ куплетирани и да иматъ строго ритмична форма. Желателно е едната отъ тѣхъ да има формата на маршъ или химнъ.

3. Въ конкурса може да вземе участие всѣки българинъ.

4. Трѣбва да се представятъ написани специално за конкурса и неиздавани до сега творби.

5. Пѣснитѣ трѣбва да бѫдатъ представени най-късно на 1-й мартъ 1928 год. въ Главното Управително Тѣло на Б. Н. М. С. — Варна — ул. „Царь Борисъ“ № 6. Тѣ трѣбва да бѫдатъ написани на пишуща машина и да носятъ мото, а въ отдѣленъ запечатанъ пликъ, скрепенъ съ мотото и приложенъ къмъ тѣхъ да се представи името на автора.

6. За преглеждане на представенитѣ пѣсни, се избира комитетъ — жури отъ 5 члена, двама отъ които се посочватъ отъ Главното Управително Тѣло на Б. Н. М. С., двама отъ писателския съюзъ — София и единъ отъ Министерството на Народната Просвѣта.

7. За най-хубавия цикълъ се опредѣля награда 5,000 лева. Премираниятъ цикълъ става пълна собственость на Б. Н. М. С.

8. Журито избира най-хубавитѣ отъ непремиранитѣ пѣсни и ги препоржчва за отпечатване въ сп. „Морски Сговоръ“ срещу хонорaръ, съгласно правилника на Б. Н. М. С.

Варна, 28.XI.1927 г.

Отъ Г. У. Т. на Б. Н. М. С.

Съ настоящия брой се завършва IV-та годишнина на списанието „Морски Сговоръ.“ Книжка № 1 и останалитѣ книжки отъ новата V-та годишнина на списанието ще се изпращатъ само на предплатилитѣ абонамента си за 1928 година. Абонамента за 1928 год. е: за България 140 лв., а за чужбина 170 лв. Побързайте съ изплащането на абонамента си за 1928 година! Членоветѣ на Б. Н. М. С. да побързатъ да изплатятъ членския вносъ за 1928 год. за да получатъ списанието на време.

Получи се въ редакцията ни една брошура съ извадки отъ илюстрования романъ — *„Любовната мечта на Наполеона“* — отъ Р. Хайманъ. Романа се издава на брошури отъ Книгоиздателството *Ал. Паскалевъ*, София, улица „Гурко“ № 15. (Телефонъ № 779; телеграф. адресъ: Книгопаскалевъ).

Съдържание:

Всемирниятъ полубогъ Наполеонъ чрезъ военния си и държавнически геній и могѫщата си воля е сложилъ въ нозетѣ си сѫдбинитѣ и коронитѣ на свѣта. При замахитѣ на меча му се чуватъ трѣсъцитѣ на стария свѣтъ. Съ меча си той насажда новъ редъ. Н. е стигналъ на ония висоти, на които не е възлазялъ *никой* до него. Той има и може *всичко*. Н. е искински приятель на съпругата си Жозефина. Той може, оженилъ се за дъщерята на царствующа особа, чрезъ наследникъ да закрепи узурпираниятъ отъ него тронъ.

Но на недосегаемитѣ върхове на величие и сила, той се чуствува духовно осамотенъ безъ Мария Валевска и мечтае за тихъ семеенъ кѫтъ съ любимата си. (Исторически М. Валевска е полякиня, при срещата ѝ съ Н. 18 годишна жена, рѣдко скромна, красива и патриотка).

Н. единствено нея обича, защото тя храни къмъ него една безпредѣлна и чиста любовь — не не отъ суета и амбиция и той чувствува това.

Но държавническото чувство на великия човѣкъ му диктува друго.

Валевска е женствена, нѣжна, отдаваща се съ цѣлото си сѫщество на любовьта си и любовнитѣ конфликти, а Наполеонъ е царственъ ликъ, излянъ отъ бронзъ, неподаващъ се на измѣнения, създаващъ самъ сѫдбини.

П все пакъ безъ Н. да признава това, Валевска и полското общество му влияятъ — подъ това влияние у него зрѣе мисъльта да смаже Русия (за да спаси Полша) и почва грандиозниятъ походъ въ безпредѣлната Руска земя и идва страшната катастрофа за Наполеона.

И тая истинска и жива любовна и историческа драма е нарисувана на фона на великитѣ исторически събития и войни.

Къмъ морето и Дунава за напрѣдъкъ!



МОРСКИ СГОВОРЪ

Органъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ.

Година IV
Брой 10
Декемврий 1927 год.
гр. Варна.

Годишенъ абонаментъ:
за България . . 120 лева
за чужбина . . . 150 лева
Отдѣленъ брой 15 лева.

Урежда
Книжовно-Просвѣтния отдѣлъ
Главенъ редакторъ:
Сава Н. Ивановъ.

Г. Хр. Енчевъ.

ПО МОРЕ.

Съ писъкъ чайкитѣ прелитатъ
надъ спокойното море,
и гласа имъ бавно мре,
две стихии де се сплитатъ.

— * —

Ведро небо се оглежда
въвъ зелената вода;
само лодката следа
—леки пръски — произвежда.

Бавно спускатъ се веслата,
кротко плиска се вълна;
слънчевата свѣтлина
трепка въвъ далечината.

— * —

И въ тая необятность
колко много тишина! —
сѣкашъ приказна страна,
възблѣнувана въ самотность.

ПРИКАЗКА.

Остави лопатитѣ на мира,
котвата спусни въвъ гълбинитѣ;
кротко сж притихнали вълнитѣ,
дневний шумъ въ въздуха умира.

*

Звездна вечерь пада надъ морето,
синина обвива ширь безбрѣжна;
вслушай се въвъ приказката нѣжна,
що разказватъ звездитѣ въ небето:

*

„Надъ разцъфналия брѣгъ
щомъ угасне сетний лжчъ
и притихне всѣки глъчъ
и въ настжпилия мракъ
трепнатъ на небо звезди,
месецъ заблѣсти всрѣдъ тѣхъ, —
понесе се кръшенъ смѣхъ
надъ кристалнитѣ води.
Хубавитѣ дъщери
на безбрѣжното море,
дето всѣки вопълъ мре
и величие цари,
милватъ луннитѣ лжчи,
кротко ги люлей вълна
и съ зелена свѣтлина
греятъ тѣхнитѣ очи,
като отронени звезди;
въ свилената имъ коса
блѣскатъ капчици роса
отъ кристалнитѣ води.
Устни — чужди за тжга,
чакатъ нѣчия цѣлувка
и жадува за милувка
разнѣжената снага; —
и въ припадналия мракъ
понесе се кръшна пѣсень,
нея слуша я унесенъ
замечтаният морякъ.
Силна го влече мечта
да се спусне въ гълбинитѣ;
не единъ морякъ вълнитѣ
сж приемали въ нощьта:
. . . Устни, чужди за тжга,
руменѣятъ отъ цѣлувки,
и топи се въ милувки
разнежената снага,
до когато първий зракъ
въ пурпуръ пламне на небето
и пропъди всѣки мракъ. . .
Тѣхъ погребва ги морето.



Русенското пристанище въ 7 часа сутриньта на 13. IX. 1927 г. — Деня на заминаването на екскурзиянтитѣ за Тутраканъ и Силистра.

Г. Панчевъ.

РУСЕНСКИЯ КЛОНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ ВЪ СИЛИСТРА И ТУТРАКАНЪ.

По инициативата на енергичната Госпожа Пучеря, жена на бившия префектъ на Силистра — сега сенаторъ въ Румънския сенатъ — Ташко Пучеря, на 31 юли т. г. бѣ устроена екскурзия до Русе въ полза на сиракитѣ отъ войната.

Съ румънския параходъ „Аврамъ Янку" пристигнаха и бѣха радушно приети въ Русе 800 души граждани отъ Силистра и Тутраканъ, и останаха доволни отъ вниманието и гостоприемството, което имъ се указа. Русенци бѣха поканени да върнатъ посещението на Силистра и Тутраканъ.

Инициативата за него се падна на Русенския клонъ отъ Българския Народенъ Морски Сговоръ, който веднага се зае съ подготовката и уреждането на това дѣло. Следъ дълги мъчителни чакания, на 16 септември се получи бързата покана за 17, 18 и 19 септември.

На 17-й още въ 7 часа сутриньта на Русенското пристанище се трупаха стотици хора, макаръ че корабитѣ щѣха да заминаватъ едва въ 12 часа.

Въ 11½ часа вече всички билети бѣха раздадени. „Витъ" бавно се спуска по течението, залепя се до понтона, грабва изпотилитѣ и измъчили се въ надпреварване 300 пѫтници за Силистра и се отстранява да стори мѣсто на „Искъръ", който чака да вземе своя дѣлъ. Тукъ се качватъ и 59 души за Тутраканъ.

Сирената на „Искъръ" извѣстява че е готовъ, двамата рѣчни братя махатъ съ знамената си на хилядитѣ изпращачи, навеждатъ глава и мълчаливо тръгватъ надолу. Остава „Цибръ" да товари — пѫтя му бѣ само до Тутраканъ.

Тритѣ български първенци на Дунава минаха с. Мартенъ и предъ тѣхъ се показа златоносното Рахово. Заминаватъ го мълчаливо и бързо. Плъзватъ се край носа на Бекиритѣ, а срещу опашката на тия три острова на българския брѣгъ се вижда висока дървена кула на която се очертаватъ три полуразнебитени пода.

Това е българския лѣтенъ пограниченъ постъ, а до него ромънската граница. Пѫтницитѣ сѫ уведомени за нея. Много отъ тѣхъ, жени и дѣца не минавали граница, ставатъ на крака и като че ли очакватъ нѣкакъвъ трепетъ при влизането въ чужда територия. На траверсъ на кулата сме. Заскърца на мачтата едно колелце и виждаме какъ румънското знаме бавно се изкачи на мачтата и развѣ тритѣ си цвѣта . . . Тука е вече чужда вода, чужда територия. Мълчание обладава всички.

„Искъръ" и „Витъ" се гонятъ надолу. Между пѫтницитѣ има и такива, взели участие въ боеветѣ при Тутраканъ, Силистра. Чуватъ се възпоменания: ето на тоя баиръ бѣше . . . а тамъ. . . После преминахме до оная гора . . . Нѣма злоба въ тия спомени. Съ миролюбивата си и гостоприемна душа българина отиваше на гости на бившия си врагъ. Той съ пълно довѣрие спокойно чакаше неизвестния приемъ.

Не мина много и предъ насъ се очертаватъ хълмоветѣ надъ Тутраканъ, а малко следъ това изпъква и градчето съ амфитеатралното си положение. Ето ни предъ него. Отдалечъ се трупа хилядень народъ струпанъ на пристанището около хубава арка, окичена съ български и румънски знамена. По кѫщитѣ около пристанището се вѣятъ български знамена.

„Искръ" завива да остави гоститѣ на Тутраканъ, залепя се предпазливо на понтона. „Ура" отъ хиляди гърла и Шуми Марица отъ дветѣ страни се извива надъ града, сбива се въ височината и пакъ се връща да бучи непрекъснато.

Утихва. На понтона слизатъ водача на екскурзията Оджаковъ — младъ и енергиченъ човѣкъ и секретаря на Б. Н. М. Сговоръ, а следъ размѣната на официалнитѣ приветствия съ искренни пожелания за разбирателство, добро съседство и миръ между дветѣ съседни държави, гоститѣ слизатъ, посрещнати съ ново ура и добре дошли.

При мръкнало пристигаме до търсения край — Силистра. Всички сж на крака и сърдцата на всички туптятъ отъ радость.

Пропълзяли мълчаливо край града до пристанището двата парахода надуватъ сиренитѣ и завивайки, вперватъ блестяще око въ хилядния народъ, пристанището и града. Тѣ не сж го виждали отдавна.

Наближаваме. Ново ура еква и залива цѣлото пристанище и града. Една военна музика свирише Шуми Марица.

Застава „Искъръ", а следъ него и „Витъ". Прожекторитѣ свѣтятъ.

На понтона се виждатъ г-жа Пучеря, кмета на града и други първенци на Силистра. Пакъ сжщия топълъ приемъ, пакъ сжщитѣ чувства.

Слизатъ пжтницитѣ, закичени съ лентата на Б. Н. М. Сговоръ, промъкватъ се презъ тѣсната пжтечка между посрещачитѣ и вървятъ унесени до като отъ нѣкждѣ чуятъ името си. Втурватъ се безъ да гледатъ що е предъ тѣхъ, пригржщатъ, цѣлуватъ се . . . и сълзитѣ, на гости и посрещачи, оросяватъ новонасипания пѣсъкъ. Картина пълна, колкото съ радость, толкова и съ печаль.

Пжтницитѣ слизатъ, корабитѣ почватъ да се мѣстятъ, а още стотици посрещачи се трупатъ къмъ понтона.

Утихва пристанището — зашумява града. — Усмихватъ се снишенитѣ кжщи. Тая вечерь улицитѣ сж празднично осветени: почти въ всѣки дворъ подъ неизбѣжнитѣ за Силистра сайвантчета, събрани около газова лампа, се разправятъ стари преживѣвания, възникватъ спомени изъ далечното и хубаво минало — българи отъ двѣ земи сж се срещнали пакъ.

А въ това време около 30 души представители на Русе сподѣляха на хубавата и официална вечеря, устроена отъ комитета по посрещането, пожелания и добри намѣрения.

Българи и румъни се запознаватъ.

Следъ хубавитѣ думи на префекта на града г-нъ Ташку Стату, Кмета г-нъ Каласъ и г-нъ Оджаковъ се пиха наздравици за двамата владетели Н. В. Борисъ III и Н. В. Михаилъ I.

Другия день мина въ гостуване. Следъ обѣдъ — мачъ между дошлиятъ отъ Русе С. К. „Ботевъ" и Силистренския „Венусъ". Резултатъ — 3 : 1 за Русе.

Въ понедѣлникъ си тръгваме:

Въ 12 всичко е готово. Всрѣдъ тържествения напѣвъ на Шуми Марица двата кораба се отдѣлятъ и забързватъ нагорѣ. Всѣки отнася съ себе си незабравими впечатления и образа на едно минало, което никога не се забравя.



Постройката на Василиковското пристанище. Поставане първия блокъ. 1927 г.
Фот. М. Панайотовъ

Г. Славяновъ.

УПРАВЛЕНИЕ НА ЧУЖДИТѢ ПРИСТАНИЩА.

Отъ нѣколко години насамъ се води оживенъ споръ: какъ трѣвва да бждатъ организирани службитѣ по администрирането на търговскиятъ ни флотъ и кой трѣбва да стои начело на нашитѣ пристанища. Въпроса на нѣколко пжти бѣ поставянъ на разрешение съ проучването на проектитѣ за дирекция на мореплаването; изгледа, че сега предстои още веднажъ да се разглежда и да се направи новъ опитъ да се разреши съ работенията въ дирекцията на желѣзницитѣ и пристанищата законъ за организация на службитѣ по мореплаването и пристанищата. Законопроекта още не е излѣзълъ на бѣлъ свѣтъ, за да може да се изтъкнатъ неговитѣ преимущества и недостатъци.

Вѣрвайки, че ще бжде отъ полза да се освѣтли въпроса въ всичкитѣ му подробности, ще изложа накратко тия отъ даннитѣ, които ми попаднаха за уредбата на нѣкои чужди пристанища.

Германия.

На едно запитване отъ страна на Б. Н. М. С., германскиятъ морски съюзъ отговаря, че търговията и мореплаването се ржководятъ отъ имперското стопанско министерство (на отъ това на съобщенията), следователно, немцитѣ считатъ мореплаването за по-сродно и по-близко съ търговията, отколкото съ останалитѣ пжтища и срѣдства за съобщения. Пристанищата, гласи сжщиятъ отговоръ, сж собственость на отдѣлнитѣ германски държавици, въ територията пъкъ на които, ржководството имъ е възложено на съответнитѣ общински управления или на особенни корпоративни тѣла (съобщителни и пристанищни депутации и пр). Въ пристанищата действатъ на равни начала и съвършенно независимо единъ отъ другъ моряка и инженера, първиятъ подъ името *„хафенмайстеръ"*, а вториятъ подъ името *„баумайстеръ."* Хафенмайстеритѣ се вематъ преимуществено изъ срѣдата на бившитѣ офицери отъ търговския флотъ.

По-нататъкъ се даватъ сведения за другитѣ морски служби: метеорологичната и хидрографична служби сж подчинени на управлението на военниятъ флотъ. По-голѣмата часть отъ тѣхнитѣ чиновници се състоятъ отъ бивши офицери отъ военниятъ или търговски флотъ, а по-малката часть отъ академично подготвени лица (астрономи). Спасителната служба не е държавна, а както и въ повечето други страни, е въ ржцетѣ на частна организация, въ Германия — на „Германското Д-во за спасяване на пострадалитѣ при корабокрушение"

въ Бременъ. Водолазната служба е сжщо така дѣло на частни предприятия и на военния флотъ (само за неговитѣ нужди). Риболовството е подъ ведението на имперското министерство на прехраната.

По-специално, за управлението на пристанищата, нѣкои данни могатъ да се извлекатъ отъ съответнитѣ пристанищни закони или правилници.

Хамбургъ: законъ и правилникъ за пристанището отъ 1897 год., съ неговитѣ измѣнения и допълнения къмъ края на 1926 год.

Въ началото на закона се даватъ областитѣ, върху които се простира действието на сжщиятъ (пристанищата на Хамбургъ и Куксхафенъ). Сетне се изброяватъ различнитѣ власти и чиновници, чиито нареждания трѣбва да изпълняватъ корабитѣ и тѣхнитѣ корабоначалници и обслуги: пристанищни и пристанищно-полицейски чиновници; митнически чиновници (при преминаване на митническитѣ граници и въ митническитѣ пристанища); кейови чиновници (при използване на държавнитѣ кейове); при използване на общественитѣ и пристанищни устройства, трѣбва да се изпълняватъ нарежданията на чиновницитѣ и служащитѣ, на които е повѣренъ надзора на тѣзи устройства; най-сетне — при шлюзитѣ — трѣбва да се изпълняватъ нарежданията на шлюзнитѣ заведващи и тѣхнитѣ помощници.

Третиятъ членъ отъ закона се занимава съ „пристанищнитѣ власти въ тѣсенъ смисълъ", той гласи следното: „Надзора върху пристанищнитѣ съобщения е възложенъ на *Депутацията за търговия, корабоплаване и занаяти* и на *Полицейското учреждение*. Депутацията за търговия, корабоплаване и занаяти назначава и заклева пристанищнитѣ чиновници *(главниятъ хафенмайстеръ*, хафенмайстеритѣ, помощницитѣ на хафенмайстеритѣ и пристанищнитѣ надзиратели)*), а полицейското учреждение назначава и заклева пристанищно-полицейскитѣ чиновници *(капитана на пристанищната полиция*, главния командиръ, командиритѣ и офицеритѣ).**) Всѣко учреждение дава на своитѣ чиновници необходимитѣ служебни указания."

„Чиновницитѣ при Депутацията за търговия, корабоплаване и занаяти и при полицейското учреждение трѣбва взаимно да се подпомагатъ при надзора за изпълнението на този законъ." По-надолу, въ сжщия членъ, се даватъ допълнителни указания за двата вида чиновници, които е излишно да се привеждатъ.

Четвъртиятъ членъ гласи: „Пристанището се раздѣля на райони, чието число и граници се опрѣдѣлятъ отъ депутацията за търговия, корабоплаване и занаяти."

„За ржководене службата въ пристанището сжществуватъ *Глазно пристанищно управление* и *Пристанищни управления на отдѣлнитѣ райони*." § 2. отъ правилника къмъ закона пояснява: „На Главното пристанищно управление е възложенъ висшиятъ надзоръ върху пристанищата; то се ржководи отъ *главния хафенмайстеръ* (сега — *пристанищенъ капитанъ.)* Пристанищнитѣ управления (районнитѣ) се намиратъ подъ ржководството на *хафенмайстери* (сега — *главни хафенмайстери)*."

Отъ приведенитѣ членове е съвършенно ясно, че всички чиновници, които завеждатъ експлоатацията и администрацията на пристанищата сж по специалность изключително моряци.

Членъ 5 урежда службата на пристанищнитѣ водачи (пилоти), които естественно, сжщо така сж моряци.

По-нататъшнитѣ глави и членове уреждатъ: търговскиятъ трафикъ въ пристанището; влизане, излизане, плаване и използване на пристанищата отъ корабитѣ; събиране на такситѣ; наказателнитѣ постановления и последни разпоредби.

Правилника къмъ закона дава разяснения по изпълнението на последния, а сжщо и нареждания по: чистота на пристанищнитѣ басеини; поддържане редъ и тишина; пожарни полицейски постановления; сигнали и пр..

Тъй като закона и правилника никжде не засѣгатъ постройката и поддържането на пристанището, то никжде и не става дума за пристанищния инженеръ (баумайстеръ) и за техническитѣ пристанищни чиновници. Очевидно, въ Хамбургското пристанище моряцитѣ и инженеритѣ иматъ две съвършенно отдѣлни и независими една отъ друга области на действие.

Закона и правилника сж гласувани и издадени отъ сената на Хамбургската държава.

Бременъ: Пристанищенъ правилникъ отъ 1912 год. и законъ за използване на пристанището отъ 1922 год., съ допълненията и измѣненията на сжщитѣ до края на 1926 год., гласувани и издадени отъ сената на Бременската държава (свободенъ ханзейски градъ, както Хамбургъ и Любекъ).

Висшата пристанищна власть е съсрѣдоточена въ ржцетѣ на *„Депутацията за пристанищата и желѣзницитѣ."* Депутацията има твърде широки права: може да издава допълнителни наредби и правилници, да измѣня, въ съгласие съ търговската камара, различнитѣ пристанищни такси и пр.

Правилника изброява пристанищнитѣ чиновници, както следва: хафенмайстери, помощници на хафенмайстеритѣ, пристанищни надзиратели и кърмчии, вълноломни (по-право на моловетѣ) надзиратели, лодкари и шлюзни надзиратели, най-сетне водачи (корабоначалници) на държавнитѣ пристанищни параходи и пристанищни баркаси (моторни и ларни корабчета).

Въ закона, който е отъ по-ново време, началника на пристанището се споменава не съ чина *„хафенмайстеръ,"* а — *„пристанищенъ капитанъ"*, изглежда, че и тукъ, по примѣра на Хамбургъ, най-висшия морски началникъ е преименованъ, въпрѣки традицията, отъ хафенмайстеръ въ пристанищенъ капитанъ.

Относно риболовството въ пристанищнитѣ области, властьта на пристанищнитѣ чиновници се сподѣля отъ мѣстнитѣ полицейски чиновници и отъ *„комисаря по риболовството."*

Надзора за изпълнението на законитѣ за труда на моряцитѣ и на морскитѣ работници е повѣренъ на особенъ *„пристанищенъ инспекторъ"* (подобно на нашитѣ инспектори по труда).

За подържането на пристанището и за експлоатирането на нѣкои специални технически уреди и удобства сжществува *„Пристанищна строителна служба"*. Това се вижда отъ закона за използване пристанището или по-право отъ събирането на установенитѣ пристанищни такси; корабнитѣ такси, споредъ вмѣстимостьта на корабитѣ, кейовитѣ такси, тия за услуга съ пристанищнитѣ лодки, за сметъ, за приставане на извънмитническитѣ пристани, за радиотелеграми чрезъ пристанищната станция, такситѣ за дървенитѣ сплавни-

*) Сега: *Пристанищенъ капитанъ*, главенъ хафенмайстеръ, хафенмайстери, пристанищни водачи и помощници на хафенмайстеритѣ."

**) Сега: *Капитанъ на пристанищната полиция*, пристанищни полицейски главни инспектори, пристанищни полицейски комисари, районни и пристанищни офицери."

ци, за получаване на сладка вода и др. се заплащатъ или събиратъ отъ съответнитѣ *„пристанищни бюра"*; такситѣ за товарене и разтоварване на баластъ — отъ „Бременското д-во за магазини" и най-сетне такситѣ за използване на спасителния влѣкачъ „Примусъ" (като влѣкачъ, за спасителни цели и за опушване на корабнитѣ помѣщения — задимяване съ цель за дезинфекция) се събиратъ отъ *„пристанищната строителна служба"*.

Геестемюнде (при устието на р. Везеръ): споредъ пристанищния правилникъ, полицейския правилникъ и тоя за тарифа на пристанищнитѣ такси; всички поправени къмъ 1925 год.

Висшата пристанищна власть е съсрѣдоточена въ ржцетѣ на *Пруското министерство на финансиитѣ и търговията*. Изглежда, че като представитель или пълномощникъ на министра действа *Регирунгспрезидента* (окржженъ управитель) *въ Щаде*, тъй като всички правилници сж издадени и подписани отъ него (възъ основа на съответнитѣ пруски закони за управлението на страната и на „водния законъ" и съ съгласието на окржжния съветъ). Следващата следъ министерството инстанция е *Главната дирекция на воднитѣ постройки въ Хановеръ*, следъ това идва *пристанищното управление* въ Геестемюнде и най-сетне *пристанищния началникъ* (хафенмайстеръ). § 2 отъ пристанищния правилникъ гласи: „Управлението на пристанището е възложено на *пристанищната служба*" (пристанищно управление) „и подъ нея — на хафенмайстера" (пристанищния началникъ). Последния изпълнява своята служба съ помощьта на съответно придаденитѣ му помощници и подчиненъ персоналъ." Въ пристанищния правилникъ се срещатъ два термина — „пристанищно управление" и „пристанищна служба" (въ смисълъ на учреждение), безъ да сж разграничени значенията имъ; изглежда, че се отнася все до едно и сжщо пристанищно управление. Отъ съдържанието на тритѣ правилника ясно личи, че цѣлата административна пристанищна власть, въ тѣсенъ смисълъ, е дадена въ ржцетѣ на хафенмайстера (пристанищния началникъ).

Въ полицейскиятъ правилникъ се споменава за *„Инспекторъ по воднитѣ строежи,"* комуто сж подчинени пристанищнитѣ дълбачки (драги). Ясно е, че и тукъ администрацията е повѣрена на моряцитѣ, а постройката на техницитѣ.

Любекъ: Споредъ различнитѣ пристанищни правилници, попълнени и поправени къмъ 1920 г. и закона за корабоплавателнитѣ такси къмъ 1925 год.. Висшата власть по администрирането на мореплаването и пристанищата е въ ржцетѣ на самия *Сенатъ*, който я упражнява съ помощьта на *„сенатската комисия за търговия и мореплаване."* Висшата строителна власть е въ ржцетѣ на *„Строителната депутация."* Въ пристанищата действатъ нѣколко самостоятелни учреждения: *пристанищно управление; полицейско управление; строително управление; медицинско управление.*

Пристанищния правилникъ опредѣля като *„пристанищни чиновници"*: въ Травемюнде *„водачнията (лоцманскиятъ) командиръ"*, а въ Любекъ — *хафенмайстера* и неговитѣ помощници. Въ последно време хафенмайстера е преименуванъ въ *пристанищенъ капитанъ* (както и въ другитѣ ханзейски градове). Властьта на водачнията командиръ се простира върху най-долното течение на р. Траве и пристанището Травемюнде, а властьта на пристанищния капитанъ върху останалото течение на рѣката (въ територията на Любекската държава) и върху пристанището на Любекъ. Изглежда, че двамата сж независими единъ отъ другъ и подчинени направо на сенатската комисия за търговия и мореплаване.

Строителното управление, подчинено на строителната дедутация, завежда нѣкои по-специални технически приспособления и удобства (пристанищни мостове и др.).

Всички пристанищи такси се внасятъ въ *Данъчното управление* или съответно на водачния командиръ въ Травемюнде и пристанищния началникъ (капитанъ) въ Любекъ.

И тукъ компетенцията на моряци и техници е ясно разграничена.

Щетинъ: Въ издаденията отъ общинското управление правилникъ за градскитѣ пристанищни водачи (1920 год.) постепенността на водачнитѣ началници е опредѣлена (§ 3) както следва: 1. Общинското управление; 2. Щетинската пристанищна общность*) (корпоративно управително тѣло, създадено на мѣстото на предишната „Депутация за мореплаване, търговия и индустрия"); 3. Пристанищния капитанъ (по-рано между пристанищния капитанъ и депутацията е стоялъ „директора на пристанищното съобщение", длъжность, която въ последствие е унищожена или пъкъ сега нѣма отношение къмъ водаческата служба); 4. Хафенмайстеритѣ (преди — главнитѣ водачи).

Отъ тоя правилникъ ясно личи, че морската административна служба въ Щетинското пристанище се ржководи сжщо, както и въ другитѣ германски пристанища, отъ моряци.

Митническиятъ правилникъ за свободната пристанищна зона въ Щетинъ е подписанъ отъ прусскиятъ министръ на финансиитѣ, а правилника за пристанищнитѣ такси е подписанъ отъ министра на търговията и занаятитѣ (сжщевременно и отъ името на финансовия министръ).

Съ други правилници за това пристанище не разполагамъ, но и приведенитѣ сж достатъчни, за да се разбере неговата организация.

Емденъ: Споредъ пристанищния полицейски правилникъ (отъ 1923 год. и поправенъ къмъ 1927 год.), издаденъ (възъ основа на пруския законъ за управление на страната и въ съгласие съ окржжния съветъ) отъ регирунгспрезидента (окржжния управитель) въ Аурихъ.

Пристанищната служба се завежда отъ *„Пруската водна строителна служба"* въ Емденъ, а подъ нейно ржководство *„пристанищната полиция"* се изпълнява отъ *„Хафенмайстера"*, съ подчинения нему персоналъ, а обслужването на шлюзитѣ — отъ *„шлюзния майстеръ"*, съ подчинения нему персоналъ. Висшиятъ надзоръ е повѣренъ на *Регирунгспрезидента въ Аурихъ.*

Дуисбургъ: Споредъ полицейския правилникъ за държавнитѣ и градскитѣ пристанища въ окржга Дуисбургъ отъ 1922 год. (поправенъ къмъ 1926 г.), издаденъ отъ регирунгспрезидента въ Дюселдорфъ.

„Управлението на пристанищата е подчинено на *регирунгспрезидента* (окржжния управитель) *въ Дюселдорфъ.* Мѣстното управление се ржководи отъ *началника на управлението* на Дуисбургъ-Рурортскитѣ пристанища, който сжщевременно изпълнява, съ помощьта на подчинения нему персоналъ корабоплавателната и пристанищната полицейски служби". (§ 2).

Пристанищно-полицейски чиновници сж: за Рурортскитѣ пристанища — *пристанищния инспекторъ;* за Дуисбургскитѣ пристанища — *хсфенмайстера;* за Хохфелдерскитѣ пристанища — носе-

*) Hafengemeinschaft.

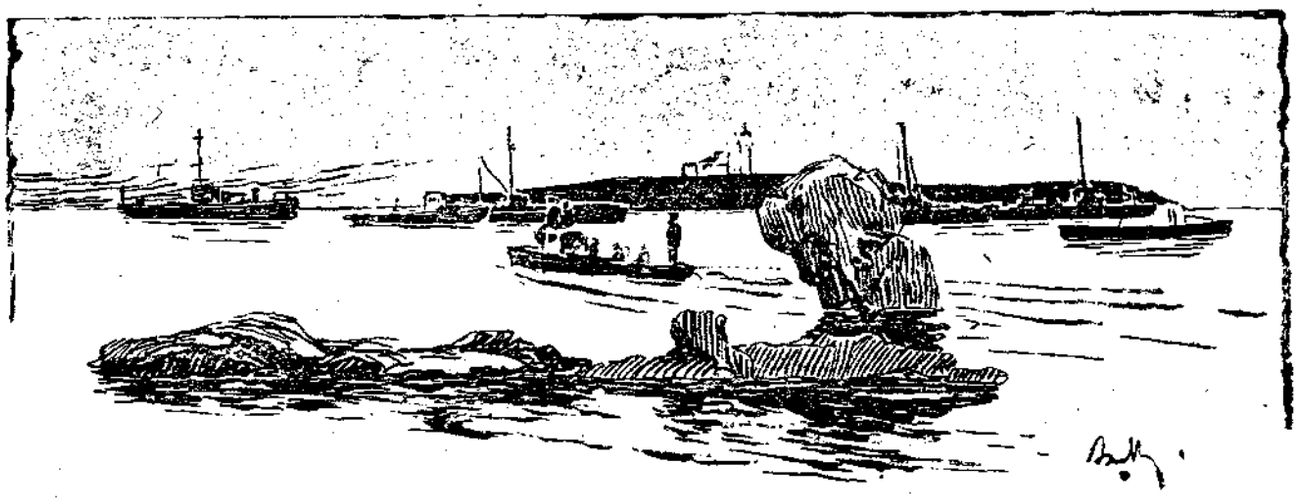
щиятъ службата *пристанищно-полицейски вахтмайстеръ*.

Тарифитѣ за пристанищнитѣ такси сѫ подписани отъ прусския министъръ на търговията и занаятитѣ (сѫщевременно и заради финансовия министъръ).

Браке (на рѣка Везеръ): пристанищно-административната власть е повѣрена на *хафенмайстера*, който, изглежда, напоследъкъ е преименуванъ въ *главенъ пристанищенъ инспекторъ*. На хафенмайстера сѫ подчинени: водачитѣ (пилотитѣ), шлюзнитѣ и пристанищни надзиратели. Хафенмайстера е подчиненъ на „пристанищното управление", а това последното на Олденбургското министерство на съобщенията (по-рано на вѫтрешното м-во). Хафенмайстера е и най-висшиятъ пристанищно-полицейски чиновникъ, подчиненъ на Олденбургското полицейско управление.

Висмаръ (Мекленбургъ): Пристанищно-административната власть е съсрѣдоточена въ ржцетѣ на *хафенмайстера*, подчиненъ на *пристанищното управление*, а това последното — на *кмета* и *общинския съветъ*.

Отъ приведенитѣ примѣри е ясно, че организацията на германскитѣ пристанища е твърде разнообразна и зависи отъ законодателството и традициитѣ на отдѣлнитѣ германски държавици, обаче навсѣкѫде сѫ запазени нѣколко основни начала, еднакви почти за всички пристанища: 1) до толкова, до колкото централната власть се грижи за мореплаването и пристанищата, то тѣзи грижи сѫ възложени, обикновенно, на *министерството* (депутацията или комисията) *на търговията*; 2) централната личность въ всѣко пристанище, по отношение неговото администриране и използване, е винаги *хафенмайстера* (пристанищния капитанъ), по специалность непремѣнно *моряк*; 3) *строителнитѣ*, както митническитѣ и др., *учреждения* въ пристанището *сѫ съвършено отдѣлни* и нѣматъ нищо общо съ пристанищната администрация.



Край Созополъ Рисунка отъ Ал. Мутафовъ.

Сава Н. Ивановъ

ПОДВОДНО, А НЕ ВЪЗХОДЯЩО ТЕЧЕНИЕ.

Въ статията си „Подводно или възходящо течение", помѣстена въ предидущата книжка на списанието *Морски Сговоръ*, г-нъ А. Нечаевъ иска да обори хипотезата на руския морски офицеръ Скаловский, споредъ когото долното Босфорско течение понѣкога достига до Кримскитѣ брѣгове и избива на повърхностьта*). Г-нъ Нечаевъ не дава обяснение на всички явления, които взети вкупомъ сѫ довели г-нъ Скаловский до хипотезата му за подводното течение въ Черно море, а се спира само върху едно явление, чрезъ което иска да я обори. Но и тукъ той не е можалъ да даде достатъчно доказателства за несъстоятелностьта на хипотезата му. Преди всичко, ако се прочетатъ внимателно книгитѣ отъ които се е ползувалъ г-нъ Нечаевъ**), ще стане ясно, че г-нъ Скаловский изтъква факта, че появяването на долно-Босфорската струя при севернитѣ руски брѣгове е причина за характернитѣ изпарения (мъгли) по тия мѣста и за усилването на зимнитѣ брѣгови вѣтрове, а не че зимнитѣ брѣгови вѣтрове сѫ причина за появяването на вода съ „ненормална за сезона температура". Г-нъ Скаловский не говори въ книгитѣ си за „възходящо течение", което е известно отдавна на всички океанографи и което се предизвиква главно отъ силнитѣ брѣгови вѣтрове***), а говори точно опредѣлено за подводно течение, което има посока почти обратна на брѣговитѣ вѣтрове.

Предполагайки, че познаваме добре системата на повърхностнитѣ течения въ Черно море, ако възприемемъ че е права мисъльта на г-нъ Нечаевъ, а именно че въпроса се касае за възходящо течение, предизвикано отъ силенъ брѣгови вѣтъръ, то следвало би, че върху повърхностьта на морето ще имаме течение съ общо направление отъ брѣга къмъ морето. А въ случаитѣ, които ни изтъква г-нъ Скаловский се вижда, че при силенъ брѣгови вѣтъръ, когато трѣбва да се очаква възходящо течение и повърхностно течение отъ брѣга къмъ морето, *е било наблюдавано течение не по посока на вѣтъра, а обратно на нея* — т. е. течение отъ

*) Вижъ статията ми „Подводни течения въ Черно море", помѣстена въ кн. № 5 (1927 г.) на сп. Морски Сговоръ.

**) Капитанъ II рангъ А. Н. Скаловскій — „О зимнихъ испареніяхъ и временныхъ теченіяхъ Чернаго моря". Севастополь, 1896 г.

Кап. I р. А. Н. Скаловскій — „Бора въ Новороссійскѣ и пр. С. Петербургъ 1899 г.

***) Вижъ статията ми — „Температурата на повърхностнитѣ черноморски води", напечатана въ кн. № 7, год. II (1925 г.) отъ сп. Морски Сговоръ и главно данниѣ на стр. 8. (лѣвата колона).

морето къмъ брѣга. И за да обясни това на пръвъ погледъ „ненормално“ явление, той е създалъ хипотезата си за подводното течение въ Черно море. Ако приемемъ неговата хипотеза за правдоподобна ще можемъ да си обяснимъ защо понѣкога корабитѣ, които пжтуватъ покрай севернитѣ руски черноморски брѣгове, при наличието на вѣтъръ отъ къмъ брѣга, биватъ отнисани отъ „невидима“ сила къмъ него.

Ако хипотезата на г-нъ Скаловски за подводното черноморско течение не е правдоподобна, какъ бихме могли по другъ начинъ да си обяснимъ, при наличието на сжществуваща теория за системата на повърхностнитѣ течения въ Черно море, следнитѣ очибиющи факти, извлечени отъ неговитѣ съчинения? *)

1) Още въ срѣдата на XIX вѣкъ, капитанъ Мидлтонъ, който отказвалъ пълната правдоподобность на известната до тогава теория за образуване на повърхностнитѣ течения въ Черно море, писалъ на автора ѝ — Капитанъ I р. Манганари, следующето:

„Плавайки отъ Дунава, азъ мислѣхъ, че пристигамъ въ Одеса, а се указа, че съмъ отнесенъ (отъ южно течение) при Очаковъ.“ **)

2) Въ неиздаденото описание на Черно море отъ Кап. I р. Е. Манганари (1845 г.), намиращо се въ Архива на Николаевското пристанище, на стр. 176, пише:

„Отъ Анапа до Сухумъ, при тихо време югоизточното течение понѣкога се смѣсва съ друго и става обратно. Новото течение не трае по-вече отъ 2—3 часа, но затова пъкъ е много по-силно отъ първото.“

3) Французскиятъ хидрографъ Келеръ, който е изследвалъ знаменитата жестока буря, случила се на 2. XI. 1854 год. презъ време на Севастополската обсада отъ съюзния флотъ, установилъ между другото и течение отъ югъ, което при Евпатория имало скорость до 4 километра въ часъ.

4) На английската карта отъ 1855 г. за района около Севастополъ, при носа Херсонесъ сж показани съ две стрелки, сходящи се подъ жгълъ, две противотечения. На английската карта за Черно море, около носъ Тарханкутъ е поставенъ специаленъ надписъ, който предупреждава мореплавателитѣ, че тукъ теченията зависятъ отъ направлението на вѣтъра. А командиритѣ на рускитѣ крайбрѣжни параходи знаятъ отъ практика, че често пжти теченията около носъ Тарханкутъ могатъ да не съвпадатъ съ вѣтъра и даже понѣкога може да има течение срещу вѣтъра.

5) Единъ добъръ познавачъ на Черно море, работилъ много години подъ редъ за изследването му,— Вице-адмиралъ В. И. Зарудний, въ 1878 година по поводъ на кораброшението на императорската яхта *Ливадия* около Кримскитѣ брѣгове, като експертъ въ сжда е изказалъ мнение, че това кораброшение е било резултатъ отъ влиянието на долно-Босфорското течение.

6) Командиря на параходъ *Саратовъ* — кап. I р. Р. Р. Стронский, пише отъ Одеса въ 1894 год. на Кап. II р. Скаловский:

„. . . Отивайки отъ Севастополъ въ Одеса, ако бѣхъ прекаралъ курса си на 2 мили отъ носъ Тарханкутъ вземайки подъ внимание силния северо-източенъ вѣтъръ (6 бала), който трѣбваше да отнася кораба ми отъ брѣга и ако не бѣхъ го измѣнилъ въ последствие още на 1 румбъ (11¼ градуси) въ лѣво, вѣроятно и моя корабъ щѣше да заседне на плитковината при носъ Тарханкутъ, подобно на императорската яхта *Ливадия*. . .“

7) Старшия помощникъ отъ параходъ *Олга*, г-нъ Чайковски пише:

„. . . Параходъ *Козакъ* отивалъ отъ Сулина въ Батумъ, държайки направление на носъ Айя, при силенъ северо-източенъ вѣтъръ (9 бала). Херсонеския фаръ не видѣли и парахода заседналъ на камъкъ въ Камишевия заливъ. Изглежда, че силно течение отъ югъ, го е отнесло къмъ брѣга.

Сжщо и други случаи: Деветь дена подъ редъ духа непрекжснато силенъ северо-източенъ вѣтъръ. Около носъ Чауда заедно съ моя корабъ стояха на котва нѣколко вѣтрохода; въпреки, че всички котви бѣха използувани — корабитѣ дрейфуваха*) Брѣга бѣше тъй близко, че обслугата на вѣтроходитѣ, считайки че гибельта имъ е неизбѣжна, напустнаха ги и ги оставиха на произвола, а тѣ се спасиха съ лодки. Понеже командвувания отъ мене вѣтроходъ бѣше мой собственъ, азъ уговорихъ обслугата му да остане още малко на кораба; отдадохъ третата — запасната — котва, но и тя нищо не помогна. До прибрѣжнитѣ камъни оставаше още нѣколко десятки метра, но изведнажъ, неочаквано, всичкитѣ кораби бѣха подети отъ силно югозападно течение и понесени покрай брѣга къмъ Кизъ-Аулъ, кждето всичкитѣ се задържаха на котвитѣ си. Сжщо така, пжтувайки вденажъ отъ Анапа въ Феодосия, при гжста мъгла (испарения) и попжтенъ северо-източенъ вѣтъръ, държахъ направление на носъ Чауда, а бѣхъ отнесенъ къмъ Кизъ-Аулъ. . .“

8) Командиря на параходъ *Царевна* — г-нъ Рѣзниченко — съобщилъ следното:

„. . . Пжтувайки презъ октомврий 1895 година отъ Одеса за Евпатория при пълно безвѣтрие и гжста мъгла, въпрѣки, че измѣнихъ значително курса си въ дѣсно за да избѣгна случайно засѣдане на брѣга, все пакъ кораба ми засѣдна на плитковината при Евпаторийския фаръ. Това засѣдане на кораба може да се отдаде само на силното южно течение. Изпратената отъ кораба лодка въ Евпатория, предъ очитѣ ни се влачеше отъ течението. На сжщото това мѣсто на следния день засѣдна на плитко единъ английски параходъ при подобни обстоятелства. . .“

9) Командиря на параходъ *Михаилъ* — Капитанъ II р. Н. Иосса — съобщава, че по сжщото време (октомврий 1895 год.), при подобни обстоятелства, отивайки отъ Одеса въ Евпатория взелъ около 5° въ дѣсно и когато се разяснило малко забелезалъ, че кораба му билъ отнесенъ къмъ брѣга; отивайки по това направление още, той сжщо би заседналъ на плитко.

10) Командиря на параходъ *Мария* — г-нъ Е. Д. Вакхевичъ — пише:

„. . . Между Очемчиръ и Поти никога неможе да се предотгаде течението — всѣко пжтуване е различно: нѣкога е попжтно, а другъ пжть противно . . .

. . . Струва ми се, че струята отъ р. Чорохъ понѣкога се движи покрай самия брѣгъ, а понѣкога се откланя по-навжтре въ морето. Напримѣръ

*) О зимнихъ изпареніяхъ и временьихъ теченіяхъ Чернаго моря“, стр. 59, 22, 26, 29, 41, 42, 43, 44, 49, 51 и 52 и 59; „Бора въ Новороссійскѣ и пр.“ стр. 10, 7.

**) Вижъ неиздаденото описание на Черно море отъ Кап. I р. Е. Манганари (1845 г.), стр. 332, намиращо се въ Архивата на Николаевското пристанище.

*) Казватъ, че кораба „дрейфува“, когато макаръ и да е отдадена котвата му, той не стои на едно мѣсто, а се влачи заедно съ котвата си по направление на силния вѣтъръ или течението.

при силенъ източенъ вѣтъръ (брѣгови) очакващъ да те изтласка отъ Батумския фаръ, а въ сѫщность се оказва, че кораба е отишелъ къмъ брѣга и фара се открива въ дѣсно отъ курса.

Най-после, при пѫтуванията ми отъ Одеса въ Севастополъ, около рѣка Качи, често съмъ забелязвалъ какъ мѫтнитѣ й води, носейки трева, водорасли и трески, да минаватъ надъ Костантиновската плитковина съ направление къмъ Херсонеския фаръ."

11) Капитанъ Сенкевичъ казва, че единъ день, при пълно безвѣтрие, минавайки близко около края на Тендровската коса, билъ пораженъ отъ вида на явлението *„сулой"*, произходящо на голѣмо пространство; споредъ неговитѣ думи *„морето наоколо буквално кипѣло"*.

12) Капитанъ Кудиновичъ съобщава, че на 23.XII.1893 година застаналъ на котва поради гѫста мъгла около носъ Лукулъ. Макаръ че е духалъ силенъ северо-източенъ вѣтъръ, кораба му не стоялъ съ носа си срещу вѣтъра както би трѣбвало да се очаква, а застаналъ съ дѣсната си страна перпендикулярно къмъ него.

13) Старшия помощникъ отъ парахода *Пушкинъ* — г-нъ Воскресенский — пише:

„Въ 1891 година презъ зимата тръгнали почти едновременно: отъ Ялта — параходъ *Константинъ* и отъ Керчъ — параходъ *Новоселский*. Парахода *Константинъ* презъ всичкото време пѫтувалъ въ мъгла и както се оказало въ последствие, считалъ своето мѣсто значително по-мористо. Отъ кораба не могли да видятъ носъ Меганомъ и той заседналъ въ последствие на плитковината при носъ Кеатлама, който се оказалъ на дѣсно отъ него. Въ сѫщото време парахода *Новоселский*, отивайки отъ Керчъ за да срещне парадоха *Константинъ*, при наличието на мъглата, едвамъ можалъ да забележи носъ Чауда. Носъ Кеатлама съвсемъ не се видѣлъ, а носъ Меганомъ съвсемъ случайно изведнажъ се открилъ тъй близко и въ лѣво отъ курса му, че парахода едвамъ не засѣдналъ; едвамъ успѣли да поставятъ кърмилото въ лѣво на стена и да минатъ почти плътно покрай опасностьта."

14) Старшия помощникъ на парахода *Цесаревна* — г-нъ М. Л. Кулбачко — е далъ следнитѣ указания:

„При Кримскитѣ брѣгове, започвайки отъ носъ Фиолентъ къмъ Ялта, Феодосия до Кеатлама, ако се пѫтува близко до брѣга винаги се забелязва течение покрай него съ посока къмъ северо-изтокъ, което течение постоянно мѣни скоростьта си. Особенно ясно то проличава въ всичкитѣ малки заливчета на Кримския брѣгъ. При работата на парахода *Коцебу* за спасяване имуществото на загиналия при носъ Кеатлама параходъ *Константинъ*, понѣкога даже при съвършенно тихо време е бивало трудно да се развърне кораба — изглежда, тукъ течението е действувало силно.

Презъ време на пѫтуванията ми покрай Кавказското прибрѣжие много пѫти съмъ забелязвалъ близко около брѣга, въпреки писаното въ официалното описание на *Черно море*, значително течение къмъ юго-изтокъ, започвайки отъ носъ Жобже."

15) Морския поручикъ К. Г. Гуринъ, който е работилъ отъ 1889—1895 год. въ групата по снимането картата на Черно море, е съобщилъ следнитѣ важни за случая данни:

„Въ началото на м. юний 1890 год. измѣрителната група се бѣ установила въ Караджинския заливъ и работеше при Тарханкутския фаръ. Паровия катеръ стоеше на котва въ Караджинския заливъ при дълбочина на дъното 6 метра. Макаръ че имаше силенъ северо-западенъ вѣтъръ (7 бала) и въ залива свободно влизаше мъртво вълнение, и макаръ че катера имаше достатъчно котвена верига, той все пакъ стоеше успоредно на вълнението съ носъ обърнатъ на юго-западъ. Презъ нощьта мъртвото вълнение тъй много го разруши, че къмъ разсъмване той потъна.

Водата надъ плитковината при Тарханкутския носъ и въ самото заливче е винаги чиста, съ синъ цвѣтъ и тъй прозрачна, че се вижда даже пѣсъчното дъно на дълбочина 16 метра; този фактъ е отбелязванъ много пѫти отъ мене и другитѣ офицери, които измѣрваха дълбочината на дъното. При измѣрване на дълбочинитѣ, много пѫти съмъ забелязвалъ около носъ Тарханкутъ, а сѫщо и около носъ Карамрунъ и малко по-източно, течение отъ югъ и юго-западъ и то съ значителна скорость, пречаща на работата ни, понеже поставенитѣ на 30 метрова дълбочина вехи*) потъваха отъ него. Благодарение прозрачностьта на водата виждаше се ясно, че потъналитѣ вехи сѫ заели наклонно положение. . .

. . . При измѣрването дълбочинитѣ на прибрѣжнитѣ води въ всичкитѣ заливчета въ Севастополския районъ се наблюдава кръгово течение, влизащо покрай западнитѣ носове на заливчетата и излизащо покрай източнитѣ.

При плаването ми на транспорта *Ингулъ* близко покрай Кавказското прибрѣжие съ цѣль да се изучатъ брѣговетѣ, се забелязваше голѣма разлика въ цвѣта на водата; често се виждаше какъ една часть отъ кораба се намира още въ мѫтната вода, а другата часть на кораба — въ чистата, прозрачна, съ синъ цвѣтъ, вода. Подобни явления се наблюдаваха и отъ носъ Кодошъ на югъ, а найясно излъкваха около рѣкичкитѣ Бзибъ, Кодоръ и др., където ивицитѣ отъ тая морска вода като клинъ се врѣзваха въ мѫтнитѣ прибрѣжни води.

При пѫтуванията ми съ сѫщия измѣрителенъ корабъ, между Новоросийскъ и Керченския проливъ, се наблюдаваше често пѫтни течение, което ни отнасяше къмъ Кавказския брѣгъ. Приближавайки се къмъ Керченския проливъ, това течение ставаше очибиещо; минавайки траверза на Анапа поменатото течение изведнажъ отхвърля корабитѣ къмъ плитковината „Мария Магдалина."

При пѫтуванията близко около брѣга отъ Сухумъ за Поти, южно отъ носъ Искурия, корабитѣ винаги се отнасятъ къмъ брѣга. Произвеждайки измѣрвания на дълбочинитѣ при носъ Пицунда, управлявайки лодката по поставения отъ мене створъ, съмъ забелязвалъ силно течение отъ северо-западъ."

16) При разглеждането въ сѫда дѣлата за коработрошенията на рускитѣ параходи: *Орестъ* (потъналъ въ 1865 г. около Феодосия) и *В. К. Константинъ"* (потъналъ въ 1894 год. сѫщо около Феодосия) и въ двата случая отговорнитѣ за нещастията лица, представили на сѫдиитѣ документални данни, отъ които личало, че скоро преди тѣзи коработрошения въ Срѣдиземно море продължително сѫ духали силни юго-западни вѣтрове, които сѫ предизвикали въ Черно море силни временни течения отъ южно направление. На основание на тия данни, и двамата командири на горепосоченитѣ кораби били оправдани.

* * *

За да подкрепя хипотезата на кап. I р. Скаловский за подводното течение въ Черно море, из-

*) Морски плаващи знакове. Авт.

ползувайки пакъ неговитѣ съчинения,*) азъ ще обърна внимание на следнитѣ обстоятелства:

1) Известния английски хидрографъ капитанъ Вартокъ (по-после адмиралъ и директоръ на хидрографическия отдѣлъ), който е работилъ много години подъ редъ за изследване водитѣ въ Дарданелитѣ и Мряморното море, въ своятъ докладъ изнася факта за постоянното долно (обратно) течение въ Дарданелския проливъ, което течение понѣкога се усилва до толкова, че всичката водна маса на пролива започва да се движи обратно — отъ Егейското море къмъ Мряморното. При това въ тоя си докладъ той твърди, че при споменатия случай, това обратно движение на водитѣ отъ Дарданелския проливъ, като единъ потокъ продължава пѫтя си презъ Мряморното море, образувайки временно своеобразно течение.**)

2) Случаи за временно обратно движение на босфорскитѣ води по цѣлата широчина на пролива (течение на водитѣ отъ Мряморното море къмъ Черното) сѫ отбелязвани често отъ мореплавателитѣ.***) Следователно може да се допустне, че при известни обстоятелства обратната Босфорска струя (било то надводно или подводно) може да си прокара пѫть презъ водитѣ на Черно море, подобно напримѣръ на Голфщромското течение, което излизайки отъ Флоридския проливъ разрѣзва водитѣ на Атлантическия океанъ като една грамадна рѣка, отличаваща се много съ водитѣ си отъ водитѣ на океана.

Защо да не допустнемъ, като имаме предъ видъ изнесенитѣ по-горе факти, че при известни обстоятелства (напримѣръ когато се усили много) подводното Босфорско течение може да продължи пѫтя си подъ повърхностьта на Черноморската вода въ видъ на една рѣка достигаща съ водитѣ си Кримскитѣ брѣгове.

Известния руски морякъ и хидрографъ баронъ Ф. Ф. Врангелъ, който е участвалъ въ дълбоководната руска експедиция въ 1891 год., базирайки се на резултатитѣ ѝ въ своятъ докладъ изказва мнение, че вѣроятно часть отъ водитѣ на долното Босфорското течение, следъ излизането си отъ Босфора, вематъ участие въ движението на повърхностнитѣ течения въ Черно море.

3) Наблюденията върху черноморското равнище показватъ, че то постояно се колебае. Понѣкога тия колебания се появяватъ внезапно, безъ да има нѣкоя видима причина, като повдигатъ едновременно равнището му въ цѣлото северно прибрѣжие на морето — отъ Одеса до Поти включително — на по-вече отъ 60 сантиметра. При това, споредъ Клосовский, ако всичкитѣ втичащи се въ Черното море рѣки изведнъжъ биха излѣли водитѣ си въ него при пълноводие, то и тогава равнището на морето може да се повдигне само на 15 сантиметра.

Изглежда, че натрупването на грамадно количество вода въ северо-източния жгълъ на Егейско море при продължителни и силни вѣтрове отъ юго-западъ, нарушава обикновенното равновесие на водитѣ въ съседнитѣ морета, образувайки обратенъ потокъ презъ Дарданелитѣ, Мряморно море и Босфора. Този потокъ, излизайки отъ Босфора, като изъ една грамадна спринцовка съ постоянна струя, стремително се провира презъ водитѣ на Черно море, подобно на Голфщромското течение. Изминавайки около 270 мили презъ водитѣ на Черно море той достига малкитѣ дълбочини на Кримскитѣ брѣгове, разлива се по цѣлия северенъ брѣгъ, внезапно повдига равнището на морето до 70 см. и едновременно съ това произвежда силно повърхностно течение съ общо направление отъ югъ къмъ северъ, което течение не само че отмѣстя временно, но даже и съвсемъ измѣня направлението на обикновеннитѣ мѣстни течения. Въ подобни случаи, по севернитѣ брегове на Черно море, се случватъ тия факти които изброихъ по-горе и още много други, които изоставихъ поради липса на мѣсто.

4) Хидрологическитѣ изследвания направени въ Тендровския заливъ презъ лѣтото въ 1893 година отъ Д-ръ Василевъ сѫ установили, че е сѫществувало постоянно колебание въ температурата и плътностьта на долнитѣ води пластове отъ залива, когато въ горнитѣ пластове на сѫщитѣ води температурата и плътностьта на водата сѫ останали презъ всичкото време на наблюденията неизмѣнни.

5) При наблюденията на морскитѣ офицери отъ канонерската лодка *Запорожецъ*, направени презъ зимата въ 1895 г., между другото е отбелѣзанъ и факта, че при пѫтуването на кораба въ района отъ носъ Тарханкутъ до Одеса, той последователно е пресѣкалъ нѣколко ивици води съ различни повърхностни температури.

6) За изследването на теченията въ Черно море по пѫтя отъ Босфора за Севастополъ, презъ 1898 год. сѫ били хвърлени отъ различни кораби въ разни мѣста на морето въ района на посочения пѫть 72 бутилки съ необходимитѣ бележки. Отъ тия бутилки Капитанъ I р. А. Н. Скаловский е можалъ да прибере въ последствие всичко 15. Отъ направенитѣ изчисления*) той вади заключение, че по-голѣмата часть отъ намѣренитѣ бутилки сѫ пѫтували съгласно хипотезата му за подводното черноморско течение.

7) Изучвайки метеорологическитѣ бюлетини за състоянието на времето по северното черноморско прибрѣжие Кап. I р. А. Н. Скаловский е забелязалъ следния фактъ: по северния брѣгъ (отъ Одеса даже чакъ до Батумъ) се образуватъ много често презъ есеньта и зимата два, даже три барометрически минимума, вѣроятно отъ чисть мѣстенъ произходъ; при това всѣки отъ тѣхъ е окржженъ съ неголѣми, сѫщо чисто мѣстни максимални барометрически налѣгания. Подобно появяване на мѣстни барометрически минимуми и близко около тѣхъ области съ по-голѣмо атмосферно налѣгане може да се обясни най-добре (споредъ Скаловский) съ появяването презъ студеното време на годината на повърхностьта на Черно море долно-Босфорскитѣ води въ мѣстата, кѫдето тѣ се удрятъ въ северния брѣгъ на морето.

8) Най-после отъ съобщенията на командиритѣ на корабитѣ, плаващи въ северо-източната половина на Черно море, може да се извадятъ още много други по-маловажни факти, които подтвърждаватъ както периодическото появяване на долно-Босфорската струя по тия мѣста, така и нейното умиротворяюще действие върху вѣтъра и вълнението по отношение на корабитѣ, които пѫтуватъ на подвѣтрената ѝ страна. Така напримѣръ, командиря на параходъ *Александрия* — г-нъ Шеффелъ — съобщава следния фактъ:

„При излизането ми отъ Новоросийското пристанище често пѫти сѫ ме посрещали силенъ юго-

*) „Бора въ Новоросійскѣ и пр.", стр. 5, 7, 9, 10—16, 17, 26 и 27.

**) „Report to the currents of Dardannelles and Bosphorus" By I. Warton.R. N. Commender. London 1886.

***) Вижъ „Бора въ Новороссійскѣ и пр." отъ кап. I р. А. Н. Скаловскій, С. Петербургъ. 1899 г., стр. 2—5.

*) Подробности по този интересенъ въпросъ вижъ въ книгата му — „Бора въ Новороссійскѣ и пр.", С. Петербургъ 1899 г., стр. 10—16.

източенъ вѣтъръ и грамадно мъртво вълнение, които сж съпровождали кораба презъ всичкото време на пжтуването, отивайки отъ н. Идокопасъ право на Сочи. Ако обаче, щомъ се мине носъ Идокопасъ, веднага се завие покрай него и се пжтува близко покрай брѣга, мъртвото вълнение намалява до толкова, че съобщението съ брѣга става напълно възможно, а пъкъ вѣтъра преминава на източенъ и съвсемъ отслабва. Азъ немога да си обясня този страненъ фактъ, който е известенъ и на всичкитѣ мореплаватели въ тия мѣста. Като че ли на линията, края на носъ Идокопасъ — Сочи, има нѣкакво невидимо препятствие, което пречи за по-нататъшното свободно движение на вълната къмъ брѣга; задъ тази мислено прекарана линия, вълнението по посока на брѣга бързо стихва, когато отъ другата й страна (отъ къмъ страната на морето) то си остава въ пълна сила".

Споредъ Кап. I р. Скаловский въ дадения случай избиващата отъ време на време на повърхностьта долно-Босфорска струя, пресичайки вълнението, съ своето мощно кратковременно движение и различаващи се отъ околната срѣда температурни качества, представлява отъ себе си единъ невидимъ, временень, подвиженъ вълноломъ, който умаломощява вълнитѣ и измѣня характера на вѣтъра.*)

* * *

Всички тѣзи факти изнесени по-горе и още много други второстепенни, които изоставихъ по липса на мѣсто, съпоставени и взети вкупомъ, сж довели капитанъ I р. А. Н. Скаловский до хипотезата му за подводнитѣ течения въ Черно море. Все пакъ, колкото и да съмъ убеденъ въ правдоподобностьта на хипотезата му и колкото да искамъ да я подкрепя и разпространя, тя все си остава само една хипотеза. За да може да знаемъ нѣщо положително по този тъй интересенъ и отъ важно икономическо значение въпросъ, необходимо е тия течения да бждатъ изследвани отъ една специална за цельта експедиция, която съ съответнитѣ наблюдения и прибори да установи присжтствието или отсжтствието на подводната Босфорска струя въ водитѣ на Черно море. Главната цель на моята статия за подводното течение въ Черно море*) е била да извади изъ архивата по изучаването на Черно море единъ въпросъ, който чака своето окончателно проучване и който (споредъ мнението на много отлични познавачи на Черно море и моето дълбоко убеждение) следъ като бжде разрешенъ, вѣроятно ще ни уясни напълно много явления въ Черно море, които за сега предизвикватъ спорове поради незнание на истинската имъ причина. Основното познаване на теченията въ Черно море (постоянни и временни, надводни и подводни) е отъ голѣмо практическо значение за нашето мореплаване и риболовство, ето защо ний трѣбва да направимъ всичко възможно да ги изучимъ тъй добре, както знаемъ мрежата на нашитѣ рѣки. Само по този начинъ ний ще гарантираме едно по-рационално използване на бждащето оживѣно българско мореплавание и морско риболовство.

Варна, 2.XI.1927 г.

*) Напечатана въ кч. № 5, год. IV (1927) отъ списанието „Морски Сговоръ", стр. 7—10.

ЕДНО ОБЯСНЕНИЕ.

По поводъ отпечатаната статия въ нашето списание — „Корабъ Калиакра" —, която бѣ изпратена въ редакцията отъ Командиря на Морската полицейска служба, се получи следното писмо:

София, 12.X.1927 г.

Г-нь Редакторе,

Моля Ви, дайте мѣсто, въ почитаемото Ви списание и на тѣзи мои бележки, като допълнение на статията „Корабъ Калиакра", помѣстена въ септемврийската книжка (брой 7) на „Морски Сговоръ".

Още презъ 1891 год. по желанието на Н. Ц. Височество се построи единъ малъкъ, красивъ, но здравъ катеръ въ арсенала на флотилията въ гр. Русе съ предназначение за гр. Варна, който катеръ съ заповѣдь по Воен. Вѣдомство подъ № 458 отъ 23.X.1892 год. се зачисли по списъцитѣ на флотилията и се именува „Амалия". Построяването му струва 28.000 лева. За сждбата на това катерче, обърнато на платноходъ, ще има допълнително да се съобщи, какъ е то попаднало въ турски ржце срещу 1800 турски лири презъ 1922 год.

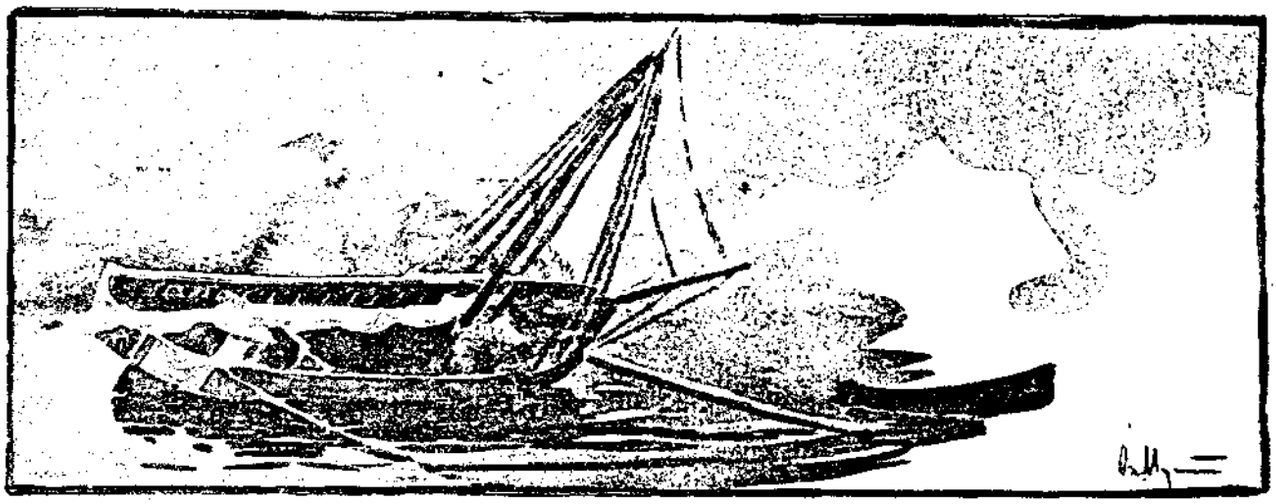
Сжщо така и презъ 1894 год. съ предписание на В-то М-во отъ 30.XII. подъ № 7643 се предложи на Началника на флотилията и Морската часть да представи единъ проектъ за построяването въ флотския арсеналъ единъ катеръ, съ предназначение да изпълнява служба въ гр. Варна. Следъ нѣколко време искания проектъ бѣ представенъ и г. Военния Министеръ съ предписание № 102 отъ 8.I. 1896 год. разреши да се почне постройката му. Този втори катеръ презъ 1898 год. бѣше вече готовъ и на основание телеграмата на В. Министерство № 4962/1350 се изпрати въ Варна, а на 26 октомврий с. г. се даде името му „Калиакрия".

По заведения редъ по онова време въ флотския арсеналъ, за каквато и да бжде направа, преправка, поправка и т. н. се издаваше поржчка придружена съ чертежъ, скица, моделъ, образецъ или указание писменно, устно и т. н. Тая поржчка, подтвърдена, удобрена и подписана отъ н-ка на флотилията, се испращаше съ разсилната книга на началника на арсенала за испълнение. Всѣкакви измѣнения, допълнения или уни цожение на поржчката ставаха пакъ чрезъ разсилната книга. Ако случайно се окажаха нѣкои несъобразности, неточности или грѣшки по даденитѣ размѣри или указанията — ставаше пакъ чрезъ разсилната книга; така че изпълнението на дадената поржчка бѣше всецѣло въ тяжесть и отговорность на началника на арсенала и никакви външни вмешателства въ майсторскитѣ и бъркание въ работата на работницитѣ не се допущаха. Така бѣше съ поржчкитѣ на катеритѣ Амалия и Калиакрия, така бѣше съ преправката на парахода „Асенъ" презъ 1891 год. въ вѣтроходно корабче, така е било и съ хиляди други поржчки.

Отъ горното става явно, че вмесването въ работата въ арсенала на споменатитѣ въ статията служащи- чиновници: лоцмани, механици и други външни лица е недопустимо. Съ какво сж могли да бждатъ строители на „Калиакрия" напримѣръ Братя Русевци? или Брикнеръ, Гройсъ или майсторъ Иванъ Цачевъ, който се величае като прочутъ корабостроитель? Впрочемъ ще има да се съобщи допълнително за това, когато се пише нѣщо и за миналото на Флота. Относително чертежитѣ и плановетѣ на катера: отъ где сж взети, какъ сж доставени и пр. оставамъ на страни, като другъ въпросъ.

Съ почитание:
Инженеръ-механикъ Божковъ
Полковникъ отъ запаса

*) Подробности по въпроса вижъ книгата му: „Бора въ Новороссійскѣ и пр." С. Петербургъ 1899 г. стр. 22—27.



На поправка. Рисунка отъ Ап. Мутафовъ.

ПРЕЗОКЕАНСКОТО ЛЕТЕНИЕ НА РИШАРЪ Е. БИРДЪ.

Въ два и половина часа сутриньта на 1.VII.1927 г. всредъ непроницаемъ мракъ, проливенъ дъждъ и тъй-низки облаци, та едва човѣкъ можеше да вижда на два метра предъ себе си, нашето презокеанско летене се завърши въ морето около на 200 метра отъ прибрѣжието, близо до селото Ver-Sur-Mer. Ние самоволно се спустнахме въ морето. Предпочетохме да слѣземъ на вода като по-безопасно, отколкото да слѣземъ на непозната земя. Сетне ние плавахме и гребахме до брѣга въ което време нашето хвърчило *Америка* се изпълняше съ вода и отчасти потъваше.

Сжщата вечерь нашиятъ апаратъ бѣ изкаранъ на суша, гдето остана въ безопастность, макаръ и тежко повреденъ. А пъкъ ние и четиримата бѣхме до толкова добре, колкото могатъ да бждатъ добре хора, които сж преминали презъ едно толкова изнурително изпитание отъ четиридесеть и осемъ часово пжтуване.

Тая минута си припомвамъ нѣколко особенно забележителни епизода отъ нашето летене. Ние летѣхме въ продължение на по-вече отъ четиридесеть часа и непрекжснато въ течение на деветнадесеть часа не видѣхме, ни суша, ни море, ни корабъ.

Едва що бѣхме тръгнали, почнахме да се опасяваме, че ще бждемъ принудени да изоставимъ половината отъ нашето гориво и се върнемъ назадъ, защото хвърчилото ни трудно се издигаше. Ала за голѣмо щастие въ тая критическа минута, нашето хвърчило можа да се издигне и Noville, който щѣше да изпраздни поне единъ резервуаръ масло, спре ржката си въ последния моментъ.

Презъ последнитѣ шесть часа отъ летенето ни, нашиятъ компасъ, поради още неизвестни намъ причини, внезапно стана негоденъ и преди да забележимъ това, бѣхме изминали единъ полукржгъ извънъ нашия пжть — ние бѣхме се съвършенно изгубили.

Преди това, още презъ деня, бѣхме се крайно разтревожили, констатирайки, че сме се отклонили много по-далеко къмъ югъ, отколкото очаквахме. Бѣхме принудени да запитаме чрезъ радиотелеграфа за положението си и следъ като получихме отговоръ, трѣбваше да насочимъ носа въ едно много различно отъ нашия първоначаленъ планъ направление, така че, вмѣсто да се отправимъ къмъ Ирландия, както бѣхме решили при заминаването си, ние бѣхме заставени да отидемъ къмъ *Финистеръ*. За щастие можахме успѣшно да изпълнимъ новата си задача и пристигнахме при добри условия надъ мѣстността на *Брестъ*.

Тъкмо въ момента когато бѣхме привършили най-голѣмата часть отъ пжтуването си, ние започнахме да изпитваме сериозни опасения.

Не ще се опитвамъ да обозначавамъ точно мѣстата надъ които летехме. Ние бѣхме въ непроницаемъ мракъ, направлявайки се при помощьта на единъ компасъ, който се бѣ повредилъ.

Увѣренъ съмъ, че въ продължение на тия петь часа, ние сме биле поне два пжти съвсемъ близо до Парижъ. . . Въ продължение на петь часа ние се лутахме въ една тъмна нощь всредъ проливенъ дъждъ!

Мислѣхме, че направлението ни бѣше добро, а въ сжщность, то бѣ съвършенно погрѣшно. По едно време азъ смѣтахъ, че сме били само на нѣколко километра отъ *Бурже*. . . ала ние нищо не можахме да видимъ. Нѣмахме никакво срѣдство да откриемъ где отивахме. Облацитѣ бѣха тъй низки и мракътъ тъй непрогледенъ, та ни се струваше, че сме безвъзвратно изгубени. Бѣхме надъ Ville Lumière, а не виждахме никаква свѣтлина, буквално нищо.

Бѣхме ли прелетѣли градове или села, поля или планини? Нищо не знаехме. Ни веднажъ не видѣхме свѣтлинитѣ на *Бурже;* нито веднажъ не видѣхме фара на Айфеловата кула, нито нѣкоя друга свѣтлина, която би ни разкрила, че сме надъ Парижъ.

Ние сме били съвсемъ близо до цельта си, съ достатъчно гориво, за да лѣтимъ поне още три часа, т. е. повече отъ 450 километра, а пъкъ не можахме да направимъ 15-тѣ или 20 километра, които ни дѣлеха отъ аеродрума въ който трѣбваше да слѣземъ.

Не се мина дълго и разбрахме, че ние се лутаме не далечъ отъ Парижъ. Тогава видѣхме, че компасътъ ни не работи. Не знамъ точно въ какво се състоеше повредата му, нито пъкъ знамъ, дали бихме могли да слѣземъ на земята въ тоя дълбокъ мракъ, въ случай че можехме да си послужимъ съ него — такова бѣ нашето положение.

Около 1 часа сутриньта изпратихме едно известие, казвайки, че сме се изгубили.

Балтенъ ни пилотираше. Той изпълняваше доб-

ре работата си, доколкото това бѣ възможно при тая обстановка.

Изведнажъ бѣхме изненадани: Внезапно забелязахме морето подъ насъ. По-кѫсно забелязахме, че сме направили единъ полукржгъ и че сме се върнали назадъ отъ цельта си.

Прелетѣхме втори пѫть прибрѣжието не далечъ отъ мѣстото, гдето бѣхме преминали петь часа по-рано. Тогава една тревожна мисъль изпъкна предъ насъ: следъ единъ часъ, а може би следъ половинъ часъ, щѣхме да бѫдемъ принудени да спремъ, защото горивото ни щѣше да се привърши. Всѣка минута можѣхме да бѫдемъ заставени да извършимъ едно принудително слизане безъ да имаме нѣкаква представа за положението, освенъ това, че сме надъ морето и че е тихо. Въ тая черна нощь ние не можахме да опредѣлимъ где е сушата, но схващахме, че има силенъ приливъ, че прибрѣжието е залѣно съ водата и че нѣма никакъвъ плажъ, гдето бихме могли да застанемъ. Тогава решихъ да слѣземъ въ морето и да се доберемъ до сушата чрезъ случайни средства. Съобщихъ решението на другаритѣ си. Казахъ имъ, че то е по-малко опасно, отколкото да се приземлимъ въ съвсемъ непозната мѣстность, кѫдето бихме могли да наранимъ случайни хора. Азъ бѣхъ убѣденъ, че тоя начинъ на слизане бѣ най-умния и най-безопасния. Това бѣ трудно, но всетаки *по-малко опасно, отколкото да се приземлимъ, гдѣто* и да било другаде. Моето предвиждане се оправда.

Хвърчилото бѣ отчасти повредено, но мисля, че ще сполучимъ да го поправимъ. Инжинеритѣ отъ френската авиация и морскитѣ власти, които се завзеха съ поправката, бѣха не само много любезни, но и твърде искустни.

Приспособлението за приземляване бѣ повредено въ минутата, когато хвърчилото се допре до водата и когато *„Америка"* отскочи втори пѫть, така се раздруса „та насмалко зѫбитѣ ни щѣха да изкочатъ отъ челюститѣ."

Новилъ, Якоста и Балтенъ бѣха оглушали поради голѣмата умора при това дълго летене. Никой измежду насъ не можеше да чува другитѣ, така че всѣки мислѣше, че е останалъ здравъ и читавъ.

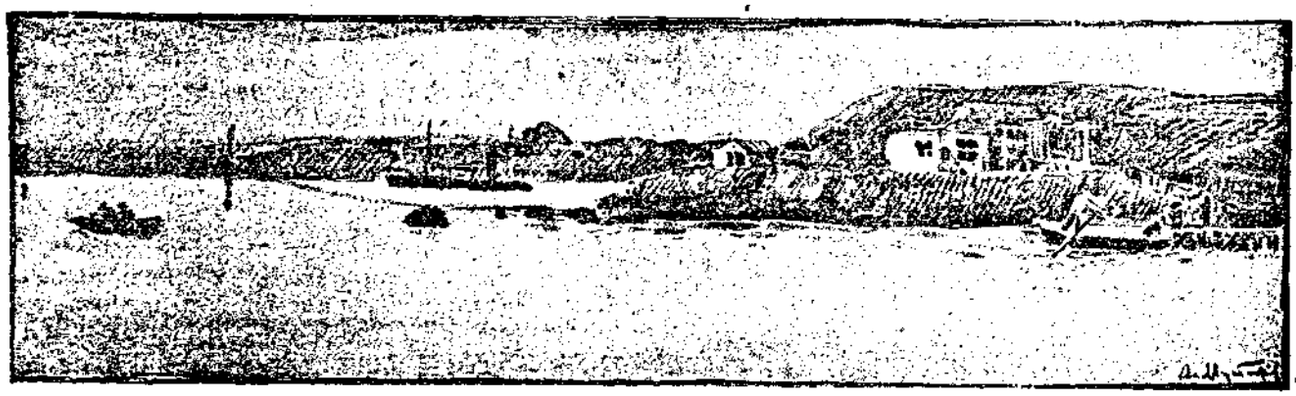
Нашитѣ малки каучукови лодки направиха чудеса. Ние можахме да извадимъ отъ хвърчилото всичко, което ни бѣ потрѣбно и силно загребахмѣ къмъ сушата, кѫдето акустирахме благополучно.

Мога да прибавя къмъ разказа си, че въ продължение на цѣлото ни летение надъ океана ние не можахме да избѣгнемъ дъжда, вѣтъра и мъглата. Повечето време летѣхме на 3,000 метра височина безъ да сполучимъ да се измъкнемъ отъ мъглата. Якоста пилотираше презъ по-голѣмата часть отъ пѫтуването. Балтенъ го замѣсти, щомъ преминахме прибрѣжието. Той извърши слизането въ морето и длъженъ съмъ да призная, че съ тая работа той се справи много умѣло. Нито минута презъ време на летенето ни мѫчнотиитѣ не престанаха. Предполагамъ, че сме прелетѣли всичко около 6,700 километра.

Презъ всичкото време само едно нѣщо бѣ напълно изправно — това бѣха нашитѣ мотори. Нито за минута у тѣхъ не се забеляза следа отъ дефектъ. Безжичниятъ ни телеграфъ показа, че е напълно възможно човѣкъ да остане въ контактъ съ корабитѣ въ море и че той можеше твърде много да спомогне на едно хвърчило за да корегира направлението си.

Може би на желанието ни да отбѣгнемъ студенитѣ въздушни пластове се дължи до нѣкѫде грѣшката, която ни накара да слѣземъ много по-далеко на югъ. По едно време ние видѣхме скрежъ върху моторитѣ и много естественно е, че ние се разтревожихме отъ въздействието, което той би ималъ върху действието на мотора. Презъ пѫтуването си, обаче, най-много се разтревожихме, когато се намѣрихме надъ водата, въ единъ пунктъ, неизвестенъ за насъ. Сега вече знаемъ, че сме слѣзли недалечъ отъ Довилъ.

Преведе отъ „Le Matin" Н. П. Ивановъ.



Хижата на първитѣ родни рибари край Созополъ. Рисунка отъ Ал. Мутафовъ.

Б. Ильвовъ.

ВЪРХУ МИНАТА.

Като се върнаха отъ работа, изцапани и уморени, но доволни отъ свършека на тежкия трудовъ день, тѣ бавно се запреобличаха, миѣха и варѣха чай на малката чугунена печка.

Неудобната и слабо осветена барака, въ която живѣеха руситѣ, работници при голѣмата металнa фабрика въ гр. Н., Франция, — бѣше притрупана съ легла, столчета и нѣколко разклатени маси.

Три-четири висящи електрически лампички, слабо освѣтляваха помѣщението.

Като се измиха и облѣкоха, работницитѣ, повечето млади хора, се събраха на групи подъ лампитѣ. Едни играѣха на карти, други на шахматъ; нѣкои, напрѣгайки зрѣнието си, пишеха писма; други пъкъ приказваха, пиейки чай.

Всрѣдъ тия безмустакати млади биеше на очи набитата фигура на единъ съвсемъ побѣлѣлъ старецъ. Обиколенъ отъ група младежи, той стоеше подъ една отъ лампитѣ, гълташе бавно

чай и поглеждаше добродушно младитѣ, които спорѣха за нѣщо.

— Семенъ Захаровичъ, обади се единъ отъ тѣхъ, защо Ви е така нашарена ржката?

Старецътъ, къмъ когото бѣха отправени тия думи, повдигна ржката си, и внимателно, като че за пръвъ пжть я гледа, почна да разглежда доста красиво изрисувана чрезъ татуировка змия, която спирално обвиваше цѣлата му ржка отъ рамото до китката.

— Стара лудория! Каза той, отпущайки ржката си. Това сторихъ още като младъ морякъ при едно далечно пжтешествие по свѣта. Гледамъ, другитѣ се шарятъ, и азъ рекохъ да не остана назадъ. Та и азъ, безъ много да му мисля, обезобразихъ ржката си.

— А Вие много ли сте пропжтували на времето си, Семенъ Захаровичъ?

— Не. Повече въ Балтийско море прекарахъ. Рѣдко съмъ излизалъ извънъ него.

— А, где именно сте били въ Балтийско море?

— Него азъ надлъжъ и на ширъ съмъ кръстосвалъ.

— Да, интересенъ е животътъ на море! Мечтателно се обади единъ отъ младата компания.

— А случвало ли Ви се е да се давите, Семенъ Захаровичъ, запита пакъ нѣкой.

— Да, на море всичко се случва. Така веднъжъ, когато избѣгахъ отъ Кронщадъ въ Финландия, презъ време на революцията, щѣхъ да се удавя. Другъ пжть, то бѣше още презъ време на войната съ германцитѣ, една вълна ме грабна отъ горния подъ на миноносеца и хопъ въ морето! Да, вѣрно е, на море всичко се случва, въздъхна старият морякъ.

— Ами какъ стана това?

— Ами, какъ се спасихте?, полетѣха отъ вси страни въпроси.

Тя е дълга история, г-да, какво ще ви я разправямъ. Време е вече за спане. Нали знаете, че утре въ 6 часа трѣбва да сме на работа!

Ехъ, пъкъ Вие, ще успѣете да се наспите. Кжде толкова рано ще лѣгате? Разправете нѣщо. Бждете тъй добъръ, оживено занастояваха младежитѣ.

— Ехъ, че сте люботитни пъкъ и вие, засмѣ се старецътъ. Сжщо като деца, наистина. Е, хайде най-сетне; само, че какво да ви разкажа?

— То е ваша работа, самъ избирайте! За насъ всичко ще бжде интересно.

— Зная, че ще бжде интересно, но... Ехъ, хайде, хайде!

Старецътъ разклати своята почти празна чаша, за да се отдѣли останалата на дъното захарь, тавртна я въ устата си и като изтри съ длань брадата и мустацитѣ си, почна да натъпква своята лула.

Служихъ азъ тогава на миноносеца „Сибирски стрелецъ“ и почти цѣлата наша минна ескадра, подъ началството на адмиралъ Колчакъ, се намираше въ Рижския заливъ. Германцитѣ не се показваха и освенъ тѣхнитѣ аероплани, ний дълго време неприятель не виждахме. Но ето, че дойде края и на нашето спокойствие. Заразмърдаха се германцитѣ. Почна да се приказва, че тѣхният флотъ се канѣлъ да ни изтика отъ Рижския заливъ. Разбира се, това не се харесва на адмирала и той заповѣда на нашия полудивизионъ, а сжщо и на I-вия дивизионъ да излѣземъ въ открито море и поставимъ минно заграждане предъ входа на залива.

Щомъ получихме заповѣдьта, веднага се отправихме къмъ транспортнитѣ кораби за мини. Натоварихме такива и на нашия миноносецъ. Азъ, въ качеството си на кондукторъ, заедно съ минния офицеръ лейтенантъ Гемме, единъ превъзходенъ човѣкъ, провѣрявахъ тѣхната годность и имъ туряхъ захарь въ разеденителнитѣ контакти.

— Е, че защо пъкъ захарь?

— А, това знаете ли за какво се прави?

Когато мината е готова за хвърляне въ водата, турятъ й малко захарь, за да не би нѣкой случайно да й натисне калпачето и тя да избухне още въ ржцетѣ му или наблизо до кораба. Докато не се разтопи захарьта, не може да се образува електрическия токъ въ батерията на мината и тя е безопасна. Но щомъ захарьта се разтопи въ водата, двата контакта автоматически се съединяватъ и мината вече може да избухне ако бжде ударена. За да се разтопи захарьта потрѣбни сж 5—6 минути. Презъ това време миноносецътъ успѣва да се отдалечи на безопасно разстояние. Защото мината не е шега. Цѣли 120 килограма взривно вещество има въ нея. Да... Излѣзохме ние отъ залива презъ протока Солозундъ, защото Ирбенския проливъ още отъ по-рано заградихме съ мини.

Докато вървѣхме край островитѣ, бѣше добре — нѣмаше никакви вълни. Но щомъ излѣзохме въ открито море, започна да ни люлѣе. Силенъ вѣтъръ излѣзе и почна да бучи. Нашиятъ миноносецъ като делфинъ потъваше и отново се показваше надъ вълнитѣ, а минитѣ едва се задържаха на подставкитѣ си.

Какъ е възможно при тия условия да ги пуснемъ въ водата, мисля си азъ. Човѣкъ едва може да се удържи на крака, а камо ли и съ мини да работи.

Тръгнахъ къмъ капитанското мостче да съобща това на началството и заварвамъ вече тамъ минния офицеръ да докладва на командира за сжщото, т. е. че е невъзможно въ такова бурно време да се поставятъ минитѣ, и че трѣбва да се върнемъ.

Слушайки това, командирътъ, гледамъ, снелъ фуражката си, почесва се задъ тила и казва: „Не може да се връщаме; забравяте ли кой командува сега нашата морска дивизия? Съ Колчака азъ не искамъ да се шегувамъ.

— Както и да е, но моряцитѣ не ще могатъ да удържатъ минитѣ, казва му лейтенантъ Гемме. А командирътъ отговаря:

— Цѣлата команда на кораба ще свикамъ да ви помага, но минитѣ трѣбва да се поставятъ.

Гемме млъкна, поздигна рамене и се отдалечи.

Когато приближихме опредѣленото мѣсто за поставяне на минитѣ, цѣлата команда бѣше излѣзла на горния подъ за да помага. Едни държаха минитѣ, а други ги подпираха. Лейтенантъ Гемме съ секундния часовникъ въ ржка, стоеше отзадъ самото кърмило, а азъ до него.

Спущай първа! Спустнахме една. Втора! И втората скочи добре. Една следъ друга хвърлихме 15 парчета. Понесоха и последнята. Блъснаха я, но несполучливо. При спущането й тя се закачи за кърмилото на кораба, като се чукна и счупи стъкления си калпакъ. Мината не потжна подъ водата, както трѣбвяше, а остана да върви следъ насъ на повърхностьта на водата.

Погледнахъ надолу и замрѣхъ отъ страхъ. Минрепътъ на мината се закачилъ за една скоба на кърмилото и я влачи задъ кораба.

— Чакайте. Какво е това минрепъ? запитватъ оживено слушателитѣ.

— Стоманено вжже, което свързва мината съ нейната котва.

Да . . . . Мината, ей тамъ, подъ самото кърмило стои. А захарьта започна да се топи. Разбирате ли какво е положението?

Погледнахъ Гемме, а той поблѣднѣлъ като тебеширъ, па изведнажъ викна:

— Махнете се всички отъ тука!

Останахме само двама и той ми каза:

— По-скоро донеси желѣзарската пила! А той се прехвърли задъ стената на кораба къмъ кърмилото.

Презъ цѣлия си животъ така бързо не съмъ тичалъ, както тогава. Като кълбо се търкулихъ въ машиното отдѣление, грабнахъ пилата и изхвръкнахъ навънъ.

Гледамъ мината, както и по-рано, се влачи подиръ кърмилото, а Гемме залостилъ краката си здраво въ болтоветѣ на предкърмието, съ една ржка се държи за ржба на горния подъ, а другата протяга къмъ мене за пилата. Всѣка пристигаща вълна, го покриваше почти до рамене. Туку вижъ, ще го свали.

Надвесенъ така надъ водата, той съ всички сили пилеше вжжето, а захарьта все по-вече и по-вече се разтапяше.

Не можахъ да го гледамъ. Ей така тропахъ съ крака по горния подъ, като че ще му помогна нѣщо съ това.

Бихъ могълъ да побѣгна и азъ къмъ предната часть на кораба гдето се оттеглиха другитѣ моряци и да се спася, но ми бѣ съвестно да го оставя самъ. А не можахъ и да му помогна въ тоя моментъ съ нищо.

Времето летеше, захарьта се топеше, а азъ, при всѣки дъхъ, очаквахъ избухването. Смъртьта приближаваше и азъ я виждахъ да се крие, снишила се задъ черната топка на мината. Азъ, може би, ще уцѣлѣя, но отъ Гемме нѣма да остане и прашинка, мислѣхъ си. Та той бѣше се надвесилъ надъ самата мина.

Колко време се е изминало, не помня. Струва ми се, че два часа съмъ стоялъ така. Изведнажъ надъ преградата се показа главата на Гемме, а следъ малко и самъ той скочи върху горния подъ, но се спъна и падна по лице. Азъ погледнахъ задъ кърмилото и само една секунда гледахъ отдалечаващата се черна топка, и въ следнята секунда — блѣсна огънь, ушитѣ ми забучаха и една грамадна вълна, заля горния подъ на кораба. Тя ме блъсна и азъ паднахъ, а понеже горния подъ бѣше хлъзгавъ и въ тая часть наклоненъ, търкулнахъ се и заедно съ отичането на вълната се намѣрихъ въ морето. За мигъ като, че се задържахъ съ ржка за преградата, но не издържахъ — ржката ми се разтвори.

Потънахъ дълбоко и когато изплавахъ на повърхностьта, миноносецътъ се бѣше отдалечилъ доста. На задната часть на кораба стоеше Гемме и се мжчеше да хвърли въ водата едно голѣмо дървено мостче. Разбрахъ, че това е за мене.

Едва, едва доплавахъ до него. Водата бѣше студена.

Двайсетина минути се държахъ за дъската, докато ме извлѣкоха на кораба.

Даа . . .

И старецътъ отпусна глава, цѣлъ отдаденъ на възпоменанието си. Вѣроятно въ тоя моментъ той пакъ виждаше бурното море, кърмилото на своя „Сибирски стрелецъ“ и до него черната минна топка, съ смъртьта скрита въ нея.

ПО-СИЛНА ОТЪ СМЪРТЬТА.

Мария Дурдюфъ вдигна юмрукъ и заповѣда да млъкнатъ.

Стариятъ Гирекъ, който храчеше въ пепелта на огнището и малкиятъ Ивонъ, който се забавляваше като скубеше перата на една ранена жива чайка, се вкамениха при нейната заповѣдь. И не се чуваше вече освенъ свирането и таинственното бишуване на бурята срещу сламения покривъ.

Мария Дурдюфъ тогава повдигна четвъртититѣ си рамена и две дълбоки бръчки прекосиха тѣсното ѝ опушено лице.

— Вѣтърътъ завива къмъ северо-западъ, каза тя.

Тя мислеше за своя мжжъ и дветѣ си момчета, които въ тази минута ще сж отмалѣли всрѣдъ морето при плющяще платно съ здраво скопчени нокти въ вървитѣ на платното.

Гирекъ поклати глава. Макаръ, че ревматизмътъ го приковаваше като съчка въ кжта при огъня, той бѣ съ бистъръ умъ и добъръ съветникъ.

— До като не чуешъ камбаната на Кераскоетъ, не трѣбва да се безпокоишъ за хората, Мария Дурдюфъ! увѣряваше я той, прикрепяйки жвачката си между раздразнения си венецъ и мършавата си буза.

— Камбаната на Кераскоетъ! повтори жената. Грозна картина се очърта прѣдъ очитѣ ѝ. Мария Дурдюфъ мисленно видѣ обвитата съ бръшлянъ камбанарийка между монастирскитѣ развалини. Времето бѣ разрушило сводоветѣ, изпотрошило всичкитѣ колони и направило на прахъ стъклата на прозорцитѣ. Само една отъ нѣкогашнитѣ камбани бѣ останала, като по чудо окачена въ зеящата кухина на ложичката си.

Безгласна въ продължение на цѣли години, камбаната не се докосваше до бронзовото си езиче, освенъ за да разнесе всрѣдъ околностьта злокобната весть за нѣкоя злополука. Всѣки нейнъ ударъ съответствуваше на нѣкое кораборошение при крайбрѣжието. Най-ясниятъ ѝ гласъ таеше въ себе си неумолимостьта на погребаленъ звонъ.

И рибаритѣ отдаваха на камбаната една тайнствена сила, която надминаваше тѣхното ограничено разбиране.

А пъкъ самата истина не бѣ тъй мистериозна, защото разположението на старата камбанария бѣ такова, та само северо-западнитѣ бури — онія, що по-сигурно тласкаха лодкитѣ срещу прибрѣжнитѣ подводни скали, удряха камбаната и сполучвака да я раздвижатъ за да звъни.

. . . Внезапно вѣтърътъ удвои своята ярость. Усещаше се, че той така силно бошуваше, та водата се надигаше, отбиваше лодкитѣ отъ пжтя имъ, стържеше пуститѣ простори и се направляваше къмъ центъра на камбаната, като къмъ крайна цель на неговитѣ усилия. Тогава Мария Дурдюфъ отвори дулапа и взе голѣмиятъ си отъ черно сукно ямурлукъ.

— Ти излизашъ? Кжде отиващъ? извика старецътъ.

Жената не благоволи да му отговори. Тя отвори вратата на низката стая и вѣтърътъ нахлу въ фуститѣ ѝ, които веднага се увиха около коравитѣ ѝ крака.

. . . . Тя вървѣше съ наведена глава, малко разпъхтѣна и съ изпълнени отъ вѣтъра дробове. А подъ костьта на гладкото ѝ чело само една мисъль се навърташе, живѣеше и се удълбочаваше: „Не трѣбва да се допустне камбаната на Кераскоетъ да забие! . . .“ А пѣсъкътъ я шибаше по лицето, забиваше се подъ кожата ѝ; тя го усещаше да хрущи като стрито стъкло между зжбитѣ си, когато стискаше челюститѣ си.

Голѣмо бѣ разстоянието отъ домътъ до камбанарията на Кераскоетъ. Мария вървѣ дълго. Тя излитваше мжка и радость да се бори така срещу вѣтъра, защото се уподобяваше съ мжжа си и дветѣ си момчета, които като нея се борѣха срещу бурята. А това непосилно съучастие на плътьта имъ което ги измжчваше, бѣ едновременно и жестоко и приятно . . .

* * *

Когато Мария Дурдюфъ проникна всрѣдъ развалинитѣ на монастиря, вѣтърътъ отново се разбѣсня и жената се разклати подъ невидимия му напоръ. Отъ крайна умора жилитѣ ѝ се сгърчиха. Венитѣ ѝ така натежаха, като че ли влачаха олово и тя разбра, че щѣше да се сгромоляса тамъ между копривата и гюзома, побѣдена и неподвижна.

Ала тя повдигна очи и всрѣдъ тъмнината въ една зѣяща дупка откри по-гжстъ мракъ.

— Камбаната — избъбра тя.

Тогава новъ животъ я овладѣ, тя се ободри. Сила и младость съживиха нейната кръвь. Сега тя бѣ способна на всички чудеса, тя бѣ се удохотворила,

Една връвь се извиваше измежду свѣтлия бръшлянъ — връвь съвсемъ нова, защото презъ изтеклото лѣто въ време на една епископска обиколка, махленскиятъ свещеникъ отъ съседното село бѣ наредилъ камбаната да звъни. Мария Дурдюфъ — чийто хора бедствуваха всрѣдъ морето, се спусна къмъ тая връвь. Съ остървение тя я сграбчи съ дветѣ си ржце и увисна съ всичката тяжесть на тѣлото си, съ живата си маса, съ умоляющата си помощь плъть . . .

Гласътъ на старият Гирекъ все още звучеше въ ушитѣ ѝ:

„До като не чуешъ камбаната на Кераскоетъ, не трѣбва да се безпокоишъ за нашитѣ хора, Мария Дурдюфъ!“

И Мария Дурдюфъ — макаръ и ржцетѣ ѝ да се пратриха — здраво овисна на тая връвь, която държеше камбаната неподвижна и не ѝ даваше възможность да звъни.

* * *

Може да си представите какво бѣ презъ тая нощь, нали? Защото северо-западниятъ вѣтъръ направи всичко за да преодолѣе съпротивлението на тая жена, която се осмѣляваше да се бори съ стихиитѣ . . . Може да отгадаете: пристжпитѣ, внезапнитѣ пориви и бучението на вѣтъра, и кръвьта по издранитѣ пръсти, и вцепененитѣ китки, и голѣмитѣ рѣзки на жилитѣ между дветѣ мишници, и хълцанията, и задушаванията, и всичко, и всичко!...

Не, не всичко! защото вие не можете да предполагате, че призори хората на Мария Дурдюфъ бѣха намерѣни живи въ своята останала безъ стожери лодка. А когато спасителниятъ катеръ ги прибра на борта си, Дурдюфъ, стопанинътъ, заяви:

„Северо-западниятъ вѣтъръ бѣ тъй силенъ, та момчетата и азъ, бѣхме се помирили съ мисъльта, че не ще видимъ вече домътъ си. А сетне, изведнажъ, вѣтърътъ отслабна . . . Бурята отъ всѣкжде ни окржжаваше; слушахме какъ тя бучеше, пѣната ѝ ни обливаше, ала ние плувахме като по масло. И чудо е, такова голѣмо чудо, както и това, че презъ тая бурна нощь камбаната на Кераскоетъ не започна да звъни!“

Преведе отъ „Le Malin“:
Н. П. Ивановъ

Зл. Чолакова.

НАРОДНА ПѢСЕНЬ.

Волно ширине. Лодкаря тихичко гребе. Гледайте очи, гледайте, нагледайте се. . . Отиваме навжтре, навжтре въ морето. Брѣга; ето го тамъ, хе-е, далече задъ гърба ни се синѣе. Той е вече лилавъ. Прощавай! Ние плуваме на воля!

Тази вечерь ще спущатъ вждицитѣ моитѣ другари-рибари. Ще бдимъ, ще бждемъ будни.

Такива дълги, чудни безлунни нощи прекарваме заедно. . . Съ тия юначаги загорѣли рибари.

Облѣгнахъ се на мокритѣ вжжа и не поглеждахъ къмъ брѣга. Отдавахъ се напълно на това чувство, което опиянява, което изтръгва душата ти и я разпилява като бризги. То е твоето сжщество, което се разсипва и потъва въ тъмнозеленатa бездна.

Нощьта настжпваше. Чайкитѣ ни сочеха пжтя — при тѣхъ бѣше рибата. Вървимъ подире имъ. А взрешъ ли се въ водата, потоци, сребърни потоци, се движатъ. Сребърни рѣки, да сегнешъ ще ги стигнешъ и съ шепа ще загребешъ течно сребро.

Голѣмиятъ вързанъ камъкъ — котва, съ глухо триене, се спусна въ водитѣ.

Никога не може да се изпита подобно чувство другаде, освенъ тука, когато се здрачава и звездитѣ плахи още трепватъ.

Иска ми се именно тогава да запѣя. Да запѣя най-хубавата пѣсень, която още никой не е чувалъ. Пѣсень за морето.

Рибаря угади сѣкашъ моето желание. А може би сжщото чувство, сжщата опиняваща волность срѣдъ задрямалата хидра, чиито зжби се спотайватъ, го караше.

Той викна пѣсень, дивна, народна пѣсень. Чувахъ я за пръвъ пжть:

„Запѣй ми Радке, запѣй ми.
Изъ едно гърло — два гласа,
Отъ единъ езикъ — две думи!“
„Немога, царю, да пѣя,
Баща ми лежи въ зандани,
Братята ми — на колове!“. . . .

Че хубава пѣсень! Тука срѣдъ морето тя ми звучеше тъй тъжно и толкова много меланхолия се таеше въ бавната, проточена мелодия. Безкрайна скрѣбь, безкрайна, като тия неспокойни вълни.

— Рибарю, заговорихъ когато пѣсеньта отлетя, разпиляна срѣдъ вълнитѣ. Рибарю, кажи ми тая пѣсень да я науча. . . .

— Ами, да ми се подиграваш ли искашъ, че ще я учишъ? Такава проста пѣсень! . . . Ние, макаръ рибари, ама зная и други пѣсни руски, турски . . . хеле рускитѣ! огжнь сж!

— Тогава изпѣй ми я още веднажъ! И пакъ запя тоя звученъ, дълбокъ мжжки гласъ.

Слушайте уши, слушайте, наслушайте се. Слушайте тая народна, простичка, сърдечна пѣсень, подъ акомпанимента на морето, единственъ подходящъ, хармониращъ на народната пѣсень.

„Запѣй ми Радке, запѣй ми,
Изъ едно гърло — два гласа,
Отъ единъ езикъ — две думи!“
„Не мога, царю да пѣя,
Баща ми лежи въ зандани,
Братята ми — на колове!“

Струваше ми се не пѣсень чувамъ, а сподавена, неизплакана скрѣбь.

Безкрайна тъжна пѣсень на народната неволя.

Мрака се сгжсти и мотива на пѣсеньта се слѣ съ него като вѣчна, мрачна въздишка, неизплакана и безкрайна като море.



Иосифъ А. Мановъ.

МОРСКИЯ СПОРТЪ

Спороветѣ върху благотворното влияние, което оказва студената вода (баня) не само на здравето, но и на нѣкои болести, сж престанали отдавна. Наистина, какво по голѣмо удоволствие има отъ кжпането презъ горещитѣ лѣтни дни? Който, обаче, се кжпи, било въ морето, езерото, рѣката или даже гьола, трѣова да знае да плава, защото инакъ опастностьта отъ удавяне е доста голѣма. Не е достатъчно, напримѣръ да се правятъ нѣколко „жабешки“ движения въ плитката вода, да се плава „кучешката“ или пъкъ да се правятъ нѣкои плавателни движения, видени у знающия да плава. По гореказания начинъ човѣкъ може да направи въ водата нѣколко „крачки“ напредъ, но попадне ли случайно въ по-дълбока вода, или на вълни, или пъкъ срещу течение, тогава всѣкакво плаване отъ рода на гореспоменатитѣ, отказва да ни служи. Само при учитель по плаване може човѣкъ да изучи плаването тъй да го владѣе, че да може при всѣкакви обстоятелства и съ облѣкло да се задържи за по-дълго време на повърхностьта на водата. Едва следъ като се изучи добрѣ „сухото плаване“ и човѣкъ почне да прави всички плавателни движения автоматически, чакъ тогава става плаването истинско физическо упражнение. За жалость, у насъ гледатъ на плаването както на много други работи, които тепърва ще трѣбва да се поправятъ, изграждатъ, създаватъ, и следователно — не е обърнато почти никакво внимание. А знайно е, че плаването е най-пълното физическо упражнение. Въ това отношение достойно за похвала е Г. У. Т. на Б. Н. М. С., което това лѣто отъ 14 юли до 4 августъ организира подъ покровителството на Министерството на Народното Просвѣщение — „курса за учители по плаване“, подъ ржководството на г. А. Друмевъ, пом. инсп. по физ. възп., и съдействието на г-дата Д-ръ Пашевъ, Славяновъ, Пецовъ и Златевъ. Курсътъ бѣ посетенъ отъ 28 души, отъ които 9 души учители по — физическо възпитание въ различни гимназии въ Царството. Надѣваме се, че свършилитѣ курса 23 души, не ще бждатъ пръвъ и последенъ випускъ.



Курсъ за учители по плаване въ Варна, устроенъ отъ Б. Н. Морски Сговоръ, 1927 г.

Въ Германия всѣко училище си има кжпалня съ басейнъ за плаване. Децата отъ малки подъ ржководството на учителитѣ по плаване се научаватъ да плаватъ и да обичатъ водата. Известно е, че плаването освенъ като средство за пълно физическо развитие подпомага и укрепването на характера. Тамъ напримѣръ дѣцата, които не се решаватъ да плаватъ и които въсбще се боятъ отъ водата, се спушатъ ненадейно (въ басейна и макаръ да викатъ и крѣскатъ не ги изваждатъ, докато не направятъ първото заучено отъ по-рано плавателно движение.



Курсъ за учители по плаване въ Варна, устроенъ отъ Б. Н. Морски Сговоръ, 1927 г.

Нѣкои, съ право биха се попитали, колко време е полезно да се плава или въобще да се кжпимъ, защото плаването е нераздѣлна часть отъ кжпането.*) Да се отговори категорично на тоя въпросъ е невъзможно, тъй като то (времето) е въ зависимость отъ натурата и тѣлосложението. Въ всѣки случай аксиомата, че всѣка прѣкалена работа е вредна, остава и тукъ въ сила. Особенно вредно и пагубно е за девицитѣ и момиченцата дългото престояване въ нея. Всичко това може да предизвика анеминчность, спиране на менструацията (amenorrhoea) както и други маточни болести. Отъ тукъ е произлѣзло и мнението на нѣкои, които твърдятъ, че плуването е вредно за женитѣ. Много по-полезно и препоржчително за една жена е да плава редовно презъ лѣтото, всѣки день по 15 минути, отколкото да се потапя само въ водата. Всѣки знае каква полза принасятъ морскитѣ бани, гдѣто освенъ водата, действуватъ още въздухътъ и слънцето и по такъвъ начинъ „закоравяватъ“ и усилватъ нервитѣ.

*) Вижъ статиитѣ на г. Пецовъ, помѣстени въ списанието „Морски Сговоръ“, отдѣлъ морски спортъ, отъ т. г.

Само, който знае да плава, може да започне и другитѣ видове морски спортъ, като: гребане, лекo гребане (съ русалка) и вѣтроходство. На въпроса дали тѣ сж полезни нѣма да се спираме понеже смѣтамъ това за излишно. Ще спомена само, че за женитѣ, гребането съ лодки може да се сравни съ казаното за плаването. Дълготрайното гребане, както и надбѣгванията не сж за женитѣ. Женското тѣло не е за такива тежки спортни постижения. Въ Германия дружествата за морски спортъ сж създали за членкитѣ си особенъ видъ гребане „стилово гребане", което се свежда къмъ една добра и подходяща обща работа въ спортната лодка — да се работи и гребе като единъ човѣкъ. Лекото гребане т. е. гребането съ русалки, е най-хубавиятъ и най-елегантенъ морски спортъ за женитѣ. Това гребане освенъ лекотата си има и тия преимущества, че е приятно и не тъй уморително. Истинска полза отъ него има като се гребе, ако не съ полуголо тѣло, то поне съ бански костюмъ, но въ никакъвъ случай облеченъ.

Платноходниятъ спортъ е повече удоволствие и разходка по море, отколкото спортъ.

Единъ почти непознатъ морски спортъ у насъ е странствуването съ лодка. Това е единъ особенъ видъ спортъ, тъй като заключва въ себе си, и морски спортъ, и туризъмъ, и следователно е двойно по-полезенъ. Неудобства има само при преноса на лодката.

Не е лошо, обаче, всѣки (а особенно женитѣ), който желае да започне нѣкой по-труденъ спортъ да се прегледа при лѣкарь. Защото спортъ, който оказва благотворно влияние на здравия, може да действува пагубно на слабия или болния човѣкъ. Модерната медицина е именно тая, която се занимава съ спорта вземайки предъ видъ общото тѣлоустройство на индивида, като се надѣва чрезъ това да може да може да хвърли въ сжщностьта на вѫтрешнитѣ причини на болеститѣ, единъ подълбокъ погледъ.

Въ сжществуващитѣ връзки между медицината и спорта дожти.

Варна, октомврий 1927 година.



— о —

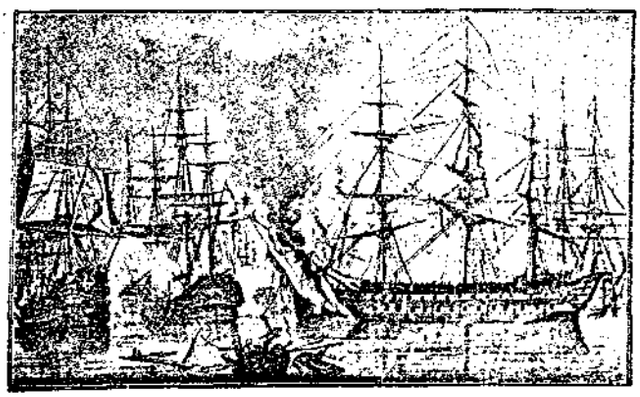
ОТПЕЧАТАХА се и пустнаха въ продажба традиционнитѣ малки календарчета на Българския Народенъ Морски Сговоръ за 1928 година. Търсете ги въ управителнитѣ тѣла на клоноветѣ.

— о —

Наваринската морска битка.

На 20-й октомврий т. г. се навършиха сто години отъ деня на голѣмата морска битка при Наваринъ.

Наваринъ е името на малко градче въ Пелопонезъ (Южна Гърция) лежащо на брѣга на едноименъ заливъ, който е заграденъ почти цѣлъ отъ дългия и тѣсенъ островъ Сфачия, та по тоя начинъ тоя заливъ е твърде удобенъ за пристанъ и убѣжище на кораби. Отъ старо време още Наваринъ се е считалъ за едно отъ най-добритѣ присанища на Йоническо море.



Кораба „Гангутъ" презъ време на Наваринското сражение.

Въ 1820 год. започнаха възстанията на гърцитѣ противъ турското иго. Следъ дългогодишни борби гръцкото освободително движение заинтересува великитѣ сили и спечели симпатиитѣ на Англия, Франция, а по-после и на Русия. Тия държави се намѣсиха въ неравната борба между гръцкия народъ и турската империя като сполучиха да се сключи едно примирие между борящитѣ се страни, до като въпроса се реши между великитѣ сили и Турция на зелената маса. Турция, обаче, въпрѣки формално сключеното примирие презъ 1827 год. продължи военнитѣ дѣйствия въ извѣстни пунктове като прати своятъ воененъ флотъ, усиленъ съ египетския, въ гръцкитѣ води, главно при Наваринъ.



Наваринското сражение на 8.X.1827 год.

Това даде поводъ на Англия, Франция и Русия да изпратятъ своя съединенъ флотъ къмъ това пристанище, за да предотвратятъ всѣкакви по-нататъшни военни дѣйствия по море отъ страна на Турция.

Самия морски бой е станалъ на 20 октомври 1827 год. Съединенитѣ съюзнишки морски сили сж били командувани отъ английския адмиралъ Ед. Кодрингтонъ, старъ и опитенъ морякъ и морски военоначалникъ. Съединения флотъ е навлѣзълъ въ Наваринския заливъ безъ намѣрение за бой. Но единъ необмисленъ изстрѣлъ отъ единъ отъ турскитѣ кораби е станалъ причина да се развържатъ

военнитѣ дѣйствия. Следъ нѣколко часа само отъ турско-египетския флотъ е останала само една трета часть. Всички голѣми корабни единици на турцитѣ сж били буквално унищожени (55 кораба).

Наваринската морска битка е знаменита въ историята, както по ожесточението съ което е била водена, по прилагането на морското военно изкуство съгласно тогавашнитѣ изисквания, така сжщо и по политическитѣ последици. Турско-египетското морско могжщество е било за винаги сломено. Отъ тая знаменита дата Турция за винаги загуби значението на морска сила.

Въ боя сж участвували отъ страна на Англия, Франция и Русия 26 морски единици и отъ турско-египетска 82. Турско-египетския флотъ е билъ командуванъ отъ Ибрахимъ паша. Командантъ на френската ескадра е билъ адмиралъ Ринви, а на руската Гейденъ, единъ отъ най-добритѣ руски морски офицери.

Тъй като тая знаменита морска битка не е влизала въ плана на тритѣ велики сили, действуващи наедно, командующия адмиралъ Едуардъ Кордингтонъ е билъ веднага отстраненъ отъ длъжность. Скоро обаче общественото мнение се наложило и прочулия се морски военоначалникъ билъ възвърнатъ на служба, като му билъ даденъ пакъ отговоренъ командующъ постъ въ английския флотъ.

Дълго време следъ историческата дата въ залива се носели останкитѣ отъ разрушенитѣ и стърчащи части отъ потъналитѣ кораби. Преди европейската война единъ гръцки генералъ е сполучилъ да се сдобие съ разрешение да извади потъналитѣ части отъ корабитѣ или най-малко да ги претърси. До сега обаче резултата отъ тия изследвания не е станалъ достояние на обществото.

И въ дългогодишната история на древна Елада Наваринъ е игралъ видна роля на добро и укрепено морско пристанище. **Превелъ: Д. В.**

Моторно корабостроение.

Лѣтото презъ 1927 год. се ознаменува съ новъ рекордъ въ корабостроението. За времето отъ 1 януарий до 30 юний 1927 год. за пръвъ пжть въ историята на корабостроението тонажа на строящитѣ се моторни кораби въ свѣта е надминалъ тоя на строящитѣ се парни кораби. За посоченото време сж се строили 1,459,595 тона моторни кораби и 1,366,809 тона парни кораби.

Въ Англия моторния тонажъ е съставлявалъ 627,000 тона, т. е. 82,8% отъ строящия се паренъ флотъ. Въ Данцигъ, Дания, Холандия, Франция, Италия и Швеция строящитѣ се кораби съ моторни двигатели значително надминаватъ числото на строящитѣ се парни кораби. Въ тия страни за посоченото време сж се строили 561,135 тона моторни кораба и само 152,055 тона парни кораби.

Тия цифри идватъ да ни подскажатъ, че вече моторното корабостроение почва да взема предимство предъ строежа на кораби съ парни машини и че въ едно близко бждеще моторнитѣ кораби въ цѣлия свѣтъ ще надминатъ по тонажъ парнитѣ кораби.

(Изъ „Морски сборникъ" 1927 г. № 8—9). **С. Ч.**

Синхронна радио-звукова сигнализация.

Синхронната сигнализация дава възможность да се определи отстоянието на кораба до нѣкой плаващъ фаръ или другъ видъ отправителна станция, когато обикновеннитѣ способи сж непримѣними, напримѣръ въ време на мъгла.

Сжщностьта на синхронната радио-звукова сигнализация се състои въ това, че едновременно се подаватъ два сигнала — по радиотелеграфа и подводенъ звуковъ сигналъ, които се получаватъ отъ наблюдаващия корабъ разновременно, при това тази разлика на неедновременното получаване сигналитѣ на кораба е право пропорционална на разстоянието между кораба и станцията. Отстоянието на кораба до станцията, която подава сигнала, се определя отъ произведението на протеклото време между двата получени сигнали и скоростьта на разпространението на звука въ морската вода*), понеже скоростьта на разпространението на радиовълната може да бжде приета безконечно голѣма. Приема се, че подадения радио-сигналъ се получава моментално на кораба, което не указва почти никаква грѣшка при практическото определение на разстоянието между кораба и станцията.

Трѣбва да се има обаче предъ видъ, че скоростьта на разпространението на звука въ морската вода не е строго постоянна, а зависи до известна степень отъ температурата и соленностьта (плътностьта) на водата.

Въ настояще време има вече построени нѣколко станции за едновременно подаване на въздушни и подводни сигнали съ цѣль за определяне мѣстото на кораба. Обслужването на тия станции е просто и евтино, понеже тѣ сж пригодени да работятъ автоматически. Последнитѣ опити на французското хидрографическо управление сж показали, че при съответно оборудване, тѣзи станции могатъ да изпращатъ сигналитѣ си на разстояние 200 морски мили. Това ще рече, че кораба би могалъ доста точно да определи своето мѣсто, още когато е на $1\frac{1}{2}$ денонощие далечъ отъ брѣга или отъ нѣкоя подводна плитковина. С. Ч.

Звуковия дълбокомѣръ на Английското Адмиралтейство. Тоя новъ дъномѣръ е основанъ на сжщия принципъ както и германския приборъ на Бема, т. е. на отражението на звука отъ дъното на морето. Идеята е сжщата, обаче, устройството на английския приборъ е много по-просто и главното, този приборъ изпитанъ, практически дава значително по-добри резултати. Главната разлика между звуковия дълбокомѣръ на Бема (германско изобретение) и звуковия дълбокомѣръ на Английското адмиралтейство се заключава въ способа за измѣрване на протеклото време между момента на изпращането на звуковата вълна и момента на полученото като отговоръ ехо, отразено отъ дъното на морето.

Звуковия дълбокомѣръ на английското адмиралтейство е поставенъ вече на нѣколко военни кораби и изглежда, че тамъ той ще получи още едно второ применение, освенъ правото си назначение — да измѣрва дълбочинитѣ.

Много е вѣроятно, че ако звуковия дълбокомѣръ се постави на миночистачнитѣ кораби или на специално за случая построени малко газящи кораби ще може значително да облекчи задачата на минопочистването и изследването на водитѣ пжтища, особенно въ военно време. Съ други думи — звуковия дълбокомѣръ би могълъ да се приспособи като приборъ за търсенето, откриването и определянето на поставенитѣ отъ неприятеля мини полета. С. Ч.

*) Звука се разпространява въ морската вода и скорость около 1425 метра въ секунда.

Изъ военнитѣ флоти на чуждитѣ държави.

Англия. *Съвмѣстни маневри.* Презъ м. юлий 1927 г. въ залива Ballashulish Bay (Шотландия) сж произведени съвмѣстни маневри между флота, армията и въздушнитѣ сили.

Съединенитѣ Щати. *Авиация.* На американскитѣ хвърчила (въ това число и хвърчилото на летача Линдбергъ, който на 20—21. V. 1927 г. прелетя отъ Ню-Йоркъ въ Парижъ) сж поставени електро-магнитни компаси система „Pioneer", изработени отъ фирмата Pioneer Instrument Company въ Ню-Йоркъ. Тия компаси за сега се считатъ най-добри и най-подходящи за авиацията.

Япония. *Авиация.* Отъ 1 априлъ 1927 год. е създадено въ Япония Централно Управление на морската авиация, което обединява всичкитѣ въздушни служби въ флота.

Франция. *Морски бюджетъ.* Бюджето-проекта на морското министерство за 1928 год. възлиза на 2,552,000,000 франка. Отъ него е предвидено да се платятъ току що завършенитѣ нови кораби. Освенъ това презъ 1928 год. ще бждатъ заржчани: 1 кръстосвачъ 10,000 тона водоизмѣщение, 6 изтрѣбителя, 5 подводни лодки голѣми, 3 подводни лодки за „брѣгова отбрана" по 600 тона водоизмѣщение, 1 подводенъ заградитель и 1 канонерска лодка за колониитѣ.

Модернизирани кораби. Поправения въ 1923 г. линеенъ корабъ „Courbet" е изпратенъ да бжде поправенъ вторично и основно съ цель да се подобрятъ ходовитѣ му качества.

Линейниятъ корабъ „Condorcet" е билъ ремонтиранъ основно въ Брестъ и се е присъединилъ къмъ I-та ескадра въ Тулонъ.

Латвия. *Нови кораби.* Презъ м. май 1927 год. сж се отправили отъ Брестъ за Рига новопостроенитѣ латвински подводни лодки „Ronis" и „Spidola".

Полша. *Отказъ отъ покупка.* Въ началото на 1927 г. полското правителство е влѣзло въ преговори съ Франция за покупката отъ нея на устарелия броненосенъ кръстосвачъ „Désaix" и за прѣправането му въ учебенъ корабъ за полския флотъ. Напоследъкъ пресата съобщи, че Полша се е отказала отъ тази покупка, и че Франция ще продаде въпросниятъ кръстосвачъ като старо желѣзо.

Ромжния. *Корабостроителна програма.* Съгласно даннитѣ на годишника на Брасея за 1927 г. ромънското морско управление е разработило две корабостроителни програми: една четиригодишна и друга допълнителна десетгодишна. За да се реализиратъ двете програми въ течение на 10 години сж необходими 12 милиона фунта стерлинги. Презъ време на *четиригодишната корабостроителна програма* ще бждатъ построени: 1 кръстосвачъ, 2 ескадрени миноносеца, 2 подводни лодки и 4 моторни катера; освенъ това ще бждатъ модернизирани и превъоржжени ескадренитѣ миноносци „Мзращи" и „Марачещи", като имъ се поставятъ по 5—12 см. орждия и 53 см. торпедни апарати. Презъ време на *десетгодишната корабостроителна програма* ще бждатъ построени: 3 кръстосвача, 16 ескадрени миноносеца и 18 подводни лодки.

За сега очевидно се изпълнява четиригодишната корабостроителна програма: строятъ се 2 ескадрени миноносеца, 1 подводна лодка и изглежда свръхпрограмата — 1 миненъ заградитель; освенъ това се привършва модернизацията на 2 ескадрени миноносеца. Знае се още, че се водятъ преговори за заржчване на 1 кръстосвачъ, нѣколко ескадрени миноносеца и подводни лодки (последнитѣ сж вѣроятно тия отъ десетгодишната корабостроителна програма).

(Изъ „Морски сборникъ" 1927 г., кн. 8—9) **С. Н. И.**



Бакаловъ, П. — „Губене водитѣ на Дунава." (Сп. Природа, годъ XXVIII, кн. 1, София IX.1927 год., стр. 2—4).

Божковъ, Д. — „Варна въ културно и индустриално отношение." (в. Прѣпорецъ, год. XXIX, брой 246, 247, 248, 249, Варна 1927 год., стр. 1).

Българско корабоплавателно кооперативно дружество „Българ-рия." (в. Морски Ратникъ, год II, брой 42—43, Варна 15.XI.1927 год., стр. 2).

Българскиятъ Народенъ Морски Сговоръ прави следното изложение до г-нъ министера на благоустройството по въпроса за построяване шосе Созополъ—Кюприя. (Известия на Бургазската Търговско-Индустриална Камара, год. XI, брой 35, Бургазъ 26.XI.1927 год., стр. 1 и 2).

В. С. — „Малки причини, голѣми последствия." (в. Морски Ратникъ, год. II, брой 40, Варна 1.X 1927 стр. 2).

Весковъ. — „За търговския ни флотъ". (в. Морски Ратникъ, год. II, брой 39, Варна 15. IX. 1925 год. стр. 1 и 2).

W. — „За свободнитѣ зони въ пристанищата". (Сжщиятъ брой на в. Морски Ратникъ, стр. 2).

W. — „Международната конференция по морско право въ Амстердамъ. (Сжщия брой на Морски Ратникъ, стр.3 и 4).

Грозевъ, Гр. Ив. — „Рибарския корабъ „Перунъ". (В-къ Варненски Новини, год. XVI, брой 1215, Варна 3. XII. 1927 год., стр. 2).

Грековъ, Т. Св. — „Държавната политика спрѣмо нашитѣ пристанища". (Рефератъ, печатанъ въ протодолитѣ на XXXI редовна сесия на Варненската Търговско-Индустриална Камара, Варна 1927 год.).

Гороцвѣтъ. — „Изъ живота на сладководнитѣ риби". (Сп. Ловецъ, год. XXVIII, брой 1, София I. X. 1927 год., стр. 10—13).

Грозевъ, Гр. Ив. — „Риборазвъждане". (Списание Ловна Просвѣта год III, брой 2. София 1927 г., стр. 38—40).

Драгулевъ, Н. Д. — „Маслината". — Ще вирѣе ли тя въ порѣчието на р. Велика. — (в. Странджански Гласъ, год. I, брой 19, Василико 1.XI.1927 год., стр. 3).

Дрѣнски, Пенчо. — „Сѣроводородниятъ газове въ Черно море и значението имъ за риболовството". (Списание Естествознание и География, год. XI, кн. 7—8, София 1927 год.).

Едно справедливо искане. — (в. Морски Ратникъ, год. II, брой 41, Варна 15.X.1927 год., стр. 3).

Entchev — Vidu, Iv. — „Les églises de Messemvria". (La Bulgarie, V-ème année № 1275, Sofia 15.X.1927, p 1—2).

Евгеновъ, Н. — „Появяването на новъ островъ въ Каспийско море". — Превелъ Сава Н. Ивановъ. — (Сп. Морски Сговоръ, год. IV, брой 9, Варна XI. 1925 год., стр. 8—9).

И. Я. — „Съюзъ на българскитѣ моряци". (в. Морски Ратникъ, год. II, брой 39, Варна 15.IX.1927 г., стр. 3).

Ивановъ, Сава Н. — „Градъ Созополъ и лѣтуването на Пловдивската детска колония отъ Я. Сп. Разбойниковъ". (Сп. Морски Сговоръ, год. IV, брой 9, Варна XI. 1927 год., стр. 19).

Крусевъ, П. Д. — Югославянската войска и флота". (в-къ Народна Отбрана, год. IX, брой 1353 София 14.X.1927 год., стр. 3 и 4).

Kanev, B. — „Le port de Varna". (La Bulgarie, V-ème année № 1291, Sofia, 4.XI.1927, p. 1.

Кьневъ, Б. — „Варненското пристанище." (в. Морски Рат-

никъ, год. II, брой 40, Варна 1. X. 1927 год., стр. 1—2).

Каракостовъ, В. — „Задължения на капитана и собственника къмъ екипажа на кораба." (в. Морски Ратникъ, год. II, брой 39, Варна 15.IX.19.7 год., стр. 2 и 3).

Какъ трѣбва да се работи. (в. Морски Ратникъ, год. II, брой 41, Варна 15.X 1927 год., стр. 1 и 2).

Каракостовъ, В. — „За отношенията между капитана и арматьора на кораба". Сжщиятъ брой на Морски Ратникъ, стр. 2).

К. К. — „Пристанища и пристанищна политика." (в. Морски Ратникъ, год. II, брой 42 43, Варна 15. XI. 1927 год., страница 2).

Колсуловъ, Ст. — „Черноморскитѣ скумбрии." (Сп. Природа, год. XXVIII, кн. № 2, София X. 1927 год., стр. 25—27),

Корабоплаването по Дунава. — Преводъ Н. П. Ивановъ — (*Сп. Морски Сговоръ*, год. IV, брой 9, Варна XI.1927 год., стр. 6—7).

Квартирниковъ, Ил. — „Стопанско и хигиеническо значение на водата." (Сп. Химия и Индустрия, год. V, кн. 8—10, София 1927 год).

Ловенъ и рибарски речникъ. — (Сп. Ловна Просвѣта, г. III, брой 2, София 192 год., стр. 4.).

Лудогоровъ, зап. полковникъ. — „Спомени за дейностьта на флота и гарнизона на Варненския укрепенъ пунктъ презъ войната 1912—13 година". (Военно-Исторически Сборникъ, год. I, брой 5 и 6, София X и XI. 1927 год., стр. 1—58).

Люб. Рад. — „Ночитѣ презокеански съобщения". (Сп. Природа, г. XXVIII, кн. № 2, София X. 1927 г., стр. 26—29),

М. С. — „Българско Корабоплавателно Кооперативно Д-во „България" въ Варна." (в. Варненска Поща", г., XII. брой 2836. 3.XI.1927 год., стр. 2).

Моторния корабъ Сатурния. — (в. Морски Ратникъ, год. II, брой 40, Варна 1. X. 1927 г., стр. 3 и 4)

Моровъ, Проф. Д-ръ Т. — „Риболовнитѣ условия въ България". (Сп. Ловна Просвѣта, год. III, брой 2, София 1927 год., стр, 15—27).

Морска трибуна. — (в. Черноморска Камбана, г. II, броеве № 28 и 29, Варна 7.XI.1927 год., стр. 4).

Micheff, D. — „Dubrovnik (Raguse) et la Bulgarie dans le passé." (La Bulgarie, V-ème année, № 1303, Sofia 18. XI.1927, p. 1—2).

Моровъ, Проф. Д-ръ Т. — „Стопанското значение на Дунава въ риболовно отношение." (Списание на Българското Икономическо дружество, год. XXVI, кн. 3—4, София 1927 год.).

Нещастието съ парахода „Принчипеса Мафилда". (в. Морски Ратникъ, год. II, брой 42—43, Варна 15 XI.1927 г., стр. 3).

Нечаевъ, Я. — Подводно или възходящо течение." (Сп. Морски Сговоръ, год. IV, брой 9, Варна XI, 1927 год., стр. 7—8).

Пиерини, П. — „Изъ Странджа планина". (Сп. Български Туристъ, г. XIX, кн. 8, София, X.1927 г., стр. 121—124).

Патевъ, Н. — „Шесть години въ полярнитѣ ледове". (Сп Природа, г. XXVIII, кн. 2, София X.1927 г., стр. 20—22).

Петковъ, Д-ръ Г. — „Кризата въ търговското мореплаване" (Сп. Морски Сговоръ, гог. IV, брой 9, Варна XI 1927 год., стр. 4—5).

Радевъ, Проф. Ж. — „Източна Стара планина и долината на р. Камчия". (Сп. Естествознание и География, год. XI, кн, 7—8, София 1927 год.),

Rummel, I. — „Gdynia Port Polski". Torun 1926. (209 страници и 114 рисунки и планове за новото полско пристанище Гдиния, на северо-изгокъ отъ Данцигъ).

Саковичъ, Я. — „Речные и озерные флотилии". Ленинградъ 1927 г. (Изд. ГИЗ., 132 стр., 15 схеми).

Спространовъ, Н. — „По черноморското крайбрѣжие". I. Гьозекенъ—Курортъ за морелѣчение. Природни и климатически условия. Износенъ пунктъ на дървенъ материалъ. (в-къ Прѣпорецъ, год. XXIX, брои 262, София 21.XI.1927 г., стр. 1).

Скорпионъ. — „Къмъ морето." (в. Морски Ратникъ, год. II, брой 42—43, Варна 15.XI.1927 год., стр. 1 и 2).

Славяновъ, Г. — „Рашко Серафимовъ". — Споменъ. — (Сп. Морски Сговоръ, год. IV, брой 9, Варна XI. 1927 год., стр 1—4).

С. Ч. — „Експедицията на Метеоръ". (Сп. Морски Сговоръ, год. IV. брой 9, Варна XI.1927 год., стр. 16 17.).

Спространовъ, Н. — „По черноморското крайбрѣжие" II Месемврия — Курортъ. Стопанство: риболовъ и лозарство. Бѣжанцитѣ въ Месемврия. (в. Прѣпорецъ, г. XXIX, брой 263, София 22.XI 1927 год., стр. 1).

Спространовъ Н. — „По черноморското крайбѣжие". III. Анхиало. — Градътъ на бждащето. Стопански подемъ. Солопроизводство. Кооперация „Анхиалски солници". Калиитѣ лѣковити бани. (в-къ Прѣпорецъ, год. XXIX брой 264 и 265, София 23 и 24.XI.1927 год., стр. 1).

Scimeni, E. — „За вертикалнитѣ налѣгания отъ долу на горе върху масивнитѣ язове." — Превелъ Инж. К. Иосифовъ. — (Сведения го земледѣлието, год. VIII, брой 4—5, София 1927 год., стр. 49—74).

Станевъ, Б. — „Перунъ". (в. Варненски Новини, год. XIV, брой 1217, Варна 5.XII.1927 год., стр. 2).

Тренкова, Ст. — „Какъ стана Янко морякъ". (Сп. Морски Сговоръ. год. IV, брой 9, Варна XI.1927 г., стр. 9—11).

Цивневъ, Я. Ц. — „Пъленъ курсъ *по Радиотелеграфия*" Часть I. Казанлъкъ 1927 год. (Техническа библиотека № 1, 96 страници, цена 30 лв., Издание на Ив. Д. Загорски, *ул.* „Ив. Найденовъ", № 3 Казанлъкъ).

Чолаковъ Хр. — „Хисарскитѣ държавни минерални бани като лѣтенъ и зименъ курортъ". (в. Кубратъ, год II, брой 43, София 13.XI.1927 г., стр. 2 и 3).

Черноморски, С. — „Голѣмитѣ състезания между морскитѣ части въ Варна". (Сп. Морски Сговоръ, год. IV, брой 9, Варни XI.1927 год., стр. 13—16).

Шишковъ, П. А.—„Среща".—Разказъ. — (Сп. Морски Сговоръ, год. IV, брой 9, Варна XI.1927 год., стр. 11—13).

— о —

Турската Търговска Камара въ Цариградъ е решила да преведе и отпечата на турски езикъ книгата „**Черно море**"— Общодостѫпни студии — отъ Сава Н. Ивановъ, издадена въ Варна презъ 1925 година.

— о —

Пъленъ курсъ по радиотелеграфия и радиотелефония отъ Ат. Ц. Цивневъ, Казанлъкъ 1927 год. часть I. (Техническа библиотека № 1, 96 страници, цена 30 лева. Издание на Иванъ Д. Загорски, ул. „Ив. Найденовъ" № 3 — Казанлъкъ).

Издателството Ив. Д. Загорски въ Казанлъкъ е започнало отпечатването на редъ книжки подъ надсловъ — „Техническа библиотека" съ цель да обогати съ познания нашитѣ любители и практици техници, а така сжщо да опрѣсни или допълни познанията на тѣзи отъ свършившитѣ наши технически училища и курсове, които не владеятъ чуждъ езикъ. Библиотеката ще обеме почти всички отрасли на техниката. Всѣки номеръ ще се състои отъ 80 до 100 страници и ще струва отъ 25 до 30 лева.

Първиятъ номеръ отъ „Техническа библиотека" е цитираната по-горе книга отъ А. Ц. Цивневъ, а именно „Пъленъ курсъ по радиотелеграфия" часть I. Сега сж подъ печатъ и въ скоро време ще бждатъ окончателно готови, часть II и III отъ сжщата книга (№ № 2 и 3 отъ Техническа библиотека).

Съставена е въпросната книга по програмата на Авиационното училище за да бжде използвана като учебникъ, но тя въ сжщото време е нагодена и като ржководство за устройване на любителски приемни радиостанции. Тя дава на начинающитѣ здрави теоретични основи и множество практични упжтвания. Книгата е отпечатана грижливо и чисто на бѣла хартия и е изпълнена съ множество пояснителни чертежи. Автора ѝ — г-нъ Ат. Ц. Цивневъ — е единъ отъ първитѣ радиотелеграфисти въ България, и по настоящемъ е *преподаватель* по радиотелеграфия и въздушно право въ Авиационното училище при Дирекцията на въздухоплаването и заведующъ на радиотелеграфната станция при сжщото.

Препоржчваме на нашитѣ членове, които се интересуватъ отъ радиотелеграфията, горепосочената книга, както и останалитѣ ѝ две части, които сж подъ печатъ.

С. Ч.

Получиха се въ редакцията ни:

Техникъ, год. V. брой № 5—7, Варна 1927 г.
Известия на Бургазската Търговско-Индустриална Камара, год. XI, брой 19—33, Бургазъ 1927 гол.
Месечни статистически известия на Главната Дирекция на Статистиката въ Българското Царство, год. XVI, брой № 5—9, София 1927 год.
Автомобилистъ, год. I, брой 13—21, София 1927 г.
Земледѣлие, год. XXXI, кн. 7—10, София 1927 г.
Славянска библиотека, год. VI, кн. 3—4, София 1927 год.
Списание на Българското Инженерно Архитектно дружество, год. XXVII, ррой 17—21, София 1927 год.
Известия и стопански архивъ на министерството на търговията, промишлеността и труда. год. VII, брой 4—9, София 1927 год.
Кубратъ, год. III, брой 3—7, София 1927 год.
Български туристъ, год. XIX, кн. № 7—8, София 1927 год.
Илюстрация Свѣтлина, год. XXXV, кн. 8—9, София 1927 год.
Ловна Просвѣта, год. III, кн. 1—2, София 1927 г.
Училищенъ прегледъ, год. XXVI, кн. 7—8, София 1927 год.
Юридически прегледъ, г. XXVIII, кн. 7—8, София 1927 год.
Учителска мисълъ, г. IX, кн. 1—2, София 1927 г.
Спортенъ прегледъ, год. IV, брой 14—15, София 1927 год.
Природа, год. XXVIII, кн. 1—2, София 1927 год.
Общинска автономия, г. I, кн. 4—5, София 1927 г.
Славянски гласъ, год. XXI, кн. 2, София 1927 год.
Ловецъ, год. XXVIII, брой 1, София 1927 год.
Списание на физико-математическото дружество въ София, год. XIII, кн. 1, София 1927 год.
Здраве и Сила, г. XXIV, брой 1 и 2, София 1927 г.
Сведения по земледѣлието, год. VIII, брой 1—9, София 1927 год.
в. **Слово**, год. VI, брой 1544—1623, София 192 год.
в. **Прѣпорецъ**, год. XXIX, брой № 173—252, София 1927 год.
Църковенъ вестникъ, год. XVIII, брой 30—36, София 1927 год.
в. **Македония**, г. 1, брой 242—323, София 1927 г.
в. **Спортъ**, год. IV, брой 170—182, София 1927 г.
в. **Кубратъ**, год. II, брой 29—43, София 1927 год.
в. **Бургазска Поща**, год. II, брой 378—380, Бургазъ 1927 год.
в. **Бургазски фаръ**, год. X, брой 1565—1646, Бургазъ 1927 год.
в. **Варненски Новини**, год. XV, брой 1094—1192, Варна 1927 год.
Варненска поща, год. XI, брой 2747—2750, Варна 1927 год.
в. **Подофицерска Защита**, г. XIII, брой 467—480, София 1927 год.
Търговско-промишленъ гласъ, г. V, брой 514—543, София 1927 год.
в. **Погледъ**, год. I, брой 1—12, Плѣвенъ 1927 год.
в. **Отечество**, г. VI, брой 342—353, София 1927 г.
в. **Черноморска камбана**, год. II, брой 24 29, Варна, 1927 год.
в. **Дума**, год. I, брой 35—48, Ст.-Загора 1927 год.
в. **Тракиецъ**, год. IV, брой 178—187, Ямболъ 1927 г.
в. **Тетевенски вести**, год. III, брой 7—13, гр. Тетевенъ 1927 год.
в. **Дунавска Трибуна**, год. III, брой 80, Русе 1927 г.
в. **Тунджа**, год. IX. брой 432—444, Ямболъ 1927 г.
Варненски окржженъ вестникъ, год. VIII, брой брой 16—28, Варна 1827 год.
в. **Технически гласъ**, год. II, брой 23—24, София 1927 год.
в. **Морско ехо**, год. II, брой 52—55, Варна 1927 г.
в. **Книжарска дума**, г. I, брой 1—4 Варна 1927 г.
Вестникъ на жената, год. VII, брой 292—300, София
в. **Шуменски окржженъ бюлетинъ**, год. IX, брой 12—18, Шуменъ 1927 год.
в. **Морски Ратникъ**, г. II, брой 33—42, Варна 1927 г.
в. **Съзнание**, — органъ на Българския Учителски Съюзъ — год. XXX, брой 2—7 София 1027 г.
в. **Лозарско-винарски и овощарски вести**, год. I, брой 1, София 1927 год.
в. **Юженъ гласъ**, год. I, брой 12—46, Стара-Загора 1927 год.
в. **Странджански гласъ**, год. I, брой 19, Василико 1927 год.
Съкратени протоколи на XVII общо годишно редовно събрание на Бургазската Търговско-Индустриална Камара, състояло се отъ 28 II.—5.I.I.1927 год. (Издание на Камарата, Бургазъ 1927 год.).
Стастистика за търговията на Царство България съ чуждитѣ държави презъ 1919—1923 години. Вносъ, износъ, атрепозитъ и транзитъ. (Издание на Главната Дирекция на Статистиката, София 1927 г., 623 страници, цена 1077 лева).
Домакински бюджети. Анкета върху семейнитѣ приходи и разходи на чиновнически, занаятчийски и работнически домакинства презъ м. мартъ 1925 год., книга I. Градъ София. (Издание на Главната Дирекция на Статистикэта, София 1927 год., 60 стр., цена 120 лева).
Стенографически протоколи на **XXII** редовна сесия отъ 25.II. до 8. IV. 1927 год. (Издание на Варненската Търговско-Индустриална Камара, Варна 1927 год.).
La Bulgarie, V-ème année № 1216—1924, Sofia 1927.
Informations Sociales. Vol. XII, № 6 - 23; Vol. XIV № 1—6. Genève 1927.
Die freie Donau, 12 Jahrgang, № 16—18, Regenshurg 1927.
Bulletin de la Chambre de commerce française en Bulgarie, 7 ème année, № 68—70, Sofia 1927.
Forschungen und Fortschritte, 3 Jahrgang № 23—31, Berlin 1927
Јадранска стража, год. V. брой 9—11, Сплитъ 1927.
Morze, Rok IV, № 0, Warszawa 1927.
The Gang Plank, July-August 1927, Paris—New York.
L'Italia Marinara. anno XXXVII, № 3, Roma 1927.
Aëronautica, Vol. I. № 6, Arnhem (Holland).

ТАКСА ПЛАТЕНА

До Варненска
Градска Библиотека
.....
Въ Варна

СЪДЪРЖАНИЕ: 1) По море отъ Г. Хр. Енчевъ; 2) Приказка отъ Г. Хр. Енчевъ; 3) Русенския клонъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ въ Силистра и Тутраканъ отъ Г. Панчевъ; 4) Управлението на чуждитѣ пристанища отъ Г. Славиновъ; 5) Подводно, а не възходящо течение отъ Сава Н. Ивановъ; 6) Едно обяснение; 7) Презокеанското летение на Ришаръ Е. Бирдъ; 8) Върху мината отъ Б. Ильвовъ; 9) По-силна отъ смъртьта; 10) Народна пѣсень отъ Зл. Чолакова; 11) Морски спортъ; 12) Морски новини; 13) Морски книгописъ.

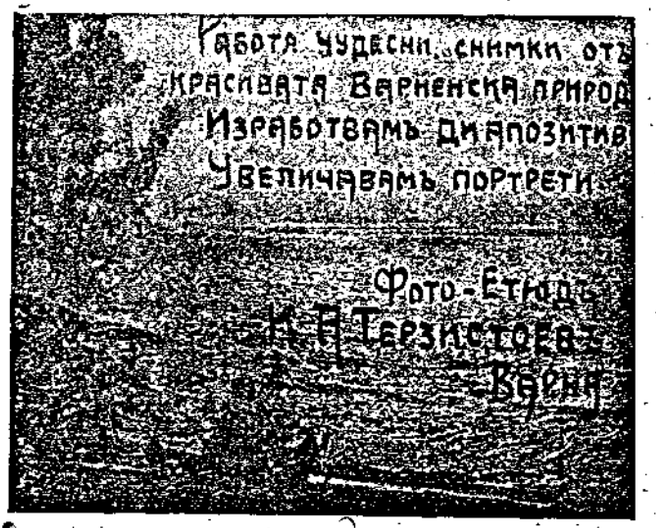
Отпечатаха се и се пуснаха въ продажба:

Метеорология Океанография

отъ Сава Н. Ивановъ

съ 136 страници и 30 фигури Цена 25 лева.	съ 162 страници и 30 фигури Цена 30 лева.

Книгитѣ сж. издание на Б. Н. Морски Сговоръ.



До нашитѣ постоянни и случайни сътрудници.

Редакцията на сп. Морски Сговоръ съобщава на своитѣ постоянни и случайни сътрудници да иматъ предвидъ следнитѣ нареждания:

1) Статиитѣ и съобщенията да се пишатъ само на едната страна на листа и по възможность съ пишуща машина. Нечетливитѣ статии, а сжщо така и тия съ много поправки и зачеркванія не се преглеждатъ.

2) Статиитѣ трѣбва да бждатъ кжси и въ никой случай по-дълги отъ $2^1/_2$ печатни страници отъ списанието. Дългитѣ статии се оставятъ непрегледани.

3) Ржкописи назадъ не се повръщатъ въ никой случай.

4) Редакционния комитетъ не е длъженъ да дава обяснение на сътрудницитѣ си защо статията му не е удобрена, или защо не е помѣстена веднага следъ удобрението ѝ.

Отъ редакцията.

Въ склада на Гл. Упр. Тѣло на Б. Н. М. С. се намиратъ следнитѣ печатни издания:

Морска библиотека № 1	цена 3 лева	Сп. „Морски Сговоръ" год. III	цена 120 л.
Морска библиотека № 2	цена 4 лева	Гребане и вѣтроходство . .	изчерпана
Морска библиотека № 3	цена 5 лева	Правилникъ за морскитѣ и рѣчни спортни легиони	цена 2 л.
Морска библиотека № 4	цена 6 лева	Черно море (общодостжпни студии) *отъ С. Н. Ивановъ*	цена 30 л.
Морска библиотека № 5	изчерпана	Практически указания за предсказване на времето *отъ Сава Н. Ивановъ*	цена 8 л.
Морска библиотека № 6	изчерпана	Метеорология *отъ Сава Н. Ивановъ*	цена 25 л.
Морска библиотека № 7	изчерпана	Океанография *отъ Сава Н. Ивановъ*	цена 30 л.
Морска библиотека № 8	цена 11 лева	Плаване отъ *А. Друмевъ*	цена 15 л.
Морска библиотека № 9	цена 11 лева		
Морска библиотека № 10	цена 15 лева		
Морска библиотека № 11	цена 10 лева		
Морска библиотека № 12	цена 5 лева		
Сп. „Морски Сговоръ" год. I	изчерпано		
Сп. „Морски Сговоръ" год. II	цена 100 л.		

Всички поржчки се изпълняватъ само следъ предварително внесена сума и се отправятъ на адресъ: Б. Н. М. Сговоръ — Книжовно-Просвѣтенъ Отдѣлъ — Варна.