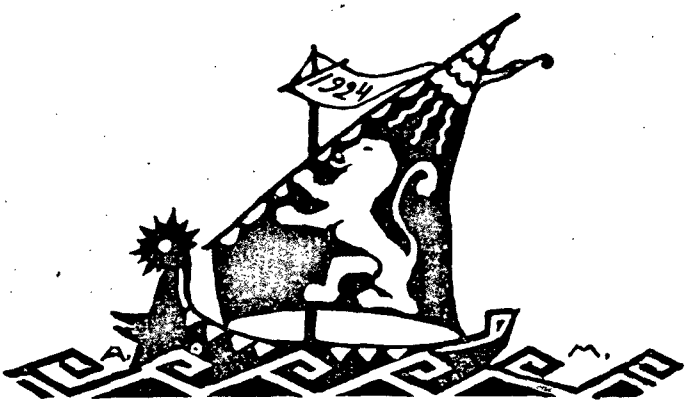
МОРСКИ СГОВОРЪ



ГОДИНА XI.
КНИЖКА 2.
В А Р Н А.
ФЕВРУАРИЙ 1934 г.

УРЕЖДА КНИЖОВНО-ПРОСВѢТНИЯТЪ ОТДѢЛЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ
Главенъ редакторъ: ПРОФ. Я. АРНАУДОВЪ
Редактори: Д-РЪ П. Д. СКОРЧЕВЪ, ИНЖ. Г. КУПОВЪ И ИНЖ.-ХИМ. Н. ПЕНЕВЪ.



ТЕЛЕФОНЪ 326.

СТРОЕЖЪ НА КОРАБИ И ВСИЧКИ ВИДОВЕ ЛОДКИ КАТО:

Моторни, рибарски, спортни, луксозни, платноходни и др.

Строежъ, монтажъ и поправка на всѣкакви видове машини и инсталации.

СПЕЦИАЛЕНЪ ОТДѢЛЪ ЗА ЖЕЛѢЗНИ КОНСТРУКЦИИ, РЕЗЕРВУАРИ И ЕЛЕКТРОЖЕННИ ЗАВАРКИ.

Гарантирана вещa и прецизна работа при най-конкурентни цени.

1—10

Първа Българска Концесионирана Фабрика
за Ютени Издѣлия

„КИРИЛЪ“

Акционерно Дружество — Варна.

ПРОИЗВЕЖДА:

Всички видове зебла и торби, тютюневъ амбалажъ и чулове.
Ютени карпети (пжтеки) и килимчета.
Вълнени килими и килимчета типъ персийски.
Ленени и памучни платове и канаваци.

ТЕЛЕФОНИ:

Фабриката 331. Магазина 282.

1—10

Къмъ морето и Дунава за напрѣдъкъ!

МОРСКИ СГОВОРЪ

ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

ГОДИШЕНЪ АБОНАМЕНТЪ:

За България 150 лв., за чужбина — 200 лева.

УРЕЖДА КНИЖОВНО-ПРОСВѢТНИЯТЪ ОТДѢЛЪ

ГОДИНА XI. БРОЙ 2.

ВАРНА, февруарий 1934 год.

Отдѣленъ брой 20 лв.

Гл. ред. проф. Я. АРНАУДОВЪ



18/30. I 1894

НЕГОВО ВЕЛИЧЕСТВО ЦАРЬ БОРИСЪ III.
Върховниятъ покровитель на Б. Н. М С.

30. I. 1934

Дечо Ст. Поповъ.

СЖДБА.

Морето плиска, тихо се разлива,
Блестятъ далечъ измамни далнини;
Вълнува се цвѣтътъ на синя нива
И облакъ бѣлъ отъ чайки се извива
Надъ морски ширини.

Тамъ лодки бѣли синури чертаятъ,
Рибари въ тѣхъ приведени гребятъ;
Размекнали ржце юмруци стѣгатъ,
Размахани весла се тежко слагатъ
Затъватъ и шумятъ.

Нататъкъ, все нататъкъ, къмъ безкрая,
Отмѣрватъ пжтя тежкитѣ гребла,
Просторни ширини се тамъ разгръщатъ,
Морето и небето се прегръщатъ,
Въ синкава мъгла.

И вѣтъра обгаря имъ лицата,
Повѣхнали отъ скърби и беди,
Безпаметно главитѣ си навеждатъ,
И погледи упаднали примрежватъ,
Надъ тъмнитѣ води.

Кжде ли пакъ бездомни ще замръкнатъ,
Прокудени, сами, всрѣдъ туй море?
Дали пристанище далечъ ще зърнатъ,
Или не ще се никога завърнатъ
Къмъ родни брѣгове?...

Навредъ море, разгънато, разлѣно,
И тихъ, самотенъ плѣсъкъ на вълни;
Кжде отиватъ — тѣ не щатъ да знаятъ,
Една сждба, единъ ще бжде краятъ
На бжднитѣ имъ дни.

Невѣрна ширь водитѣ си разлива,
И нѣма брѣгъ, де погледа да спре;
Гребятъ рибаритѣ съ сетня сила,
А тъмна нощь коситѣ си разтила
Надъ Черното море.

Г. К.

БАЛКАНСКИ ПАКТЪ.

Подписването на балканския пактъ между Югославия, Турция, Гърция и Ромжния е едно отъ голѣмитѣ събития, станали следъ войната въ международнитѣ отношения.

Текстътъ на пакта явно показва неуклонното желание на нашитѣ съседи да консолидиратъ създаденото отъ мирнитѣ договори положение и съ единъ международенъ официаленъ актъ да потвърдятъ ненарушимостьта на тѣхнитѣ постановления по отношение на придобивкитѣ и правата на победителитѣ. Съ това падатъ отъ дневенъ редъ всички тия малки неразрешени отстжпки на победителитѣ къмъ победенитѣ, за които се поеха задължения при подписването на мира.

Нѣмаме възможность да проникнемъ въ предпоставкитѣ на такова едно споразумение, за да го оценимъ въ пълния му обемъ, като международенъ актъ, обаче не ще сгрѣшимъ, ако гледаме на него като успѣхъ на френската политика. Невлизането на България въ тоя пактъ не намалява неговото значение. Ние ще трѣбва съ болка на душата си да констатираме още веднъжъ чрезмѣрния егоизъмъ на нашитѣ съседи, които не намѣриха възможноститѣ за малкитѣ отстжпки къмъ насъ, за да обезпечатъ нашето влизане въ това споразумение. Това не бѣха жертви, които щѣха да понесатъ нашитѣ контра генти, а изпълнение на доброволно поети отъ тѣхъ задължения.

Това бѣха единственото малко права, които ние получихме подъ гаранцията на великитѣ сили въ Ньойи. Днесъ, когато може да смѣтаме, че озлоблението отъ войната е замрѣло, че благоразумието на народитѣ е наддѣлѣло въ желанието за миръ и споразумение, не би трѣбвало да става въпросъ за изнудване съвестьта на единъ народъ, макаръ и малъкъ, за да се откаже отъ елементарното си право да се бори не за придобивки, а за своето сжществуване и да не си слага доброволно главата на дръвника.

Ако желанието за миръ и споразумение е искренно, ние не допущаме, че признаване правата на нашитѣ малцинства и излиза ни на Егея могатъ да бждатъ третирани като сериозна опасность за мира, която може да компрометира спокойствието и реда у нашитѣ съседи.

Безъ да се сърдимъ на нѣкого, трѣбва да потърсимъ причинитѣ на тия изненади, които огорчаватъ и така разочарованото сърдце на българина. Една отъ главнитѣ причини е, че ние никога не сме преценявали политическата обстановка правилно и не сме търсили тия пжтища въ международнитѣ, отношения, които даватъ за момента най възможнитѣ постижения. Затворени въ себе си и убедени въ правотата на своята кауза, ние чакаме нѣкой отъ вънъ да ни признае правото и ни даде това, за което имаме претенция.

Повече отъ 15 години ни дѣлятъ отъ Ньойи, но ние още вървимъ съ идеологията на 912 и 13 години, въпрѣки измѣнилитѣ се условия въ международното положение.

Като основа за политическата агресивность на всѣка държава смѣтаме, че сж икономическитѣ въпроси. Такива трѣбва да бждатъ и нашитѣ разбирания. Въ сблъсквания на интереситѣ изникватъ и конфликтитѣ. Компромиситѣ всѣкога даватъ резултатни решения. И само по пжтя на компромиситѣ ние ще можемъ да уреждаме нашитѣ съседски отношения.

Засега не трѣбва да си затваряме очитѣ предъ действителностьта, че както Ромжния, тъй и Югославия търсятъ изхода на свободно море. По силата на нѣщата тѣ вървятъ по линията на най-малкото съпротивление. И това ще се укажемъ ние, ако продължаваме нашата пасивна и неповратлива политика на вѣчно незадоволство и оскърбление. Ние сжщо търсимъ изходъ на море. И това наше търсене трѣбва да ни бжде съединителното звено за сближение първо съ Югославия и следъ това съ Ромжния. Туй сближение ще ни подготви бждещето сътрудничество на всички подписали пакта. Но самитѣ ние трѣбва да стжпимъ единъ пжть за винаги на здрава и реална почва. И не да чакаме

времето да решава въпроситѣ, а да подготвяме тѣхното решение споредъ дадената обстановка.

Следъ подписването на пакта между четиритѣхъ наши съседи задачитѣ ни, като че ли се поясно очертаватъ, и ако и тоя пѫть не зememъ поука отъ това, националната ни катастрофа ще бѫде неминуема.

Нѣмаме претенциитѣ да очертаваме линиитѣ на нашата външна политика, нито имаме тия възможности, но дългъ ни се налага да поставимъ открито въпроса за нашето бѫдеще.

Ние се задушаваме въ тѣснитѣ осакатени граници на нашата малка държава. Окрѫжени съ съседи, всѣки единъ отъ които е тройно по-голѣмъ отъ насъ, безъ приятели между великитѣ сили, чужди и непознати иначе, освенъ като упоритъ и размиренъ елементъ за мира, ние стоимъ въ своята осамотеность съ пълно съзнание, че вършимъ дѣлото на мира съ справедливостьта на своитѣ протести къмъ свѣтовнитѣ неправди. Тоя пѫть е опасенъ и каменистъ.

Какво трѣбва да искаме. Реваншъ? Това би било безумие и сигурно срѣдство за самоунищожение. Помирение? Това е бавно, но сигурно самоубийство.

Остава ни едно: да разсѣемъ около себе си мъглата на недовѣрието чрезъ прѣко опознаване на своитѣ съседи, и съгласуване интереситѣ имъ съ нашитѣ.

До това време вѫтрешно намъ ни трѣбва пълно обединение по всички голѣми национални въпроси, а следъ това по възможность етапното имъ разрешение.

Хр. Русевъ
инспекторъ по корабоплаването.

СУБСИДИИ.

Субсидирането на корабоплаването води началото си отъ времето на меркантилизма. Така, Венеция и Испания плащаха субсидии на корабоплаването въ края на 15 вѣкъ, Франция плащаше такава още презъ времето на Колберъ, а Англия — отъ времето на Елизавета. Презъ време на величието на Римъ, за да се подкрепи корабоплаването, се е отпущало безплатно дървенъ материалъ за постройка на кораби.

Откато техниката направи голѣмъ превратъ въ свѣтовното стопанство, корабоплавателнитѣ субсидии добиха голѣмо значение и станаха необходимо звено въ стопанскополитическитѣ мѣроприятия.

Тѣзи субсидии се появиха въ много морски страни, безразлично, какъвъ стопанскополитически оттенъкъ преследватъ. Тѣ се явиха даже и въ страни, които изключително имаха пасивно стопанско положение.

Едни отъ главнитѣ причини, които спомогнаха да се развиятъ субсидиитѣ на корабоплаването въ днешната модерна форма, сѫ: 1. силното увеличение на индустриалнитѣ страни и тенденцията за увеличение на тѣхния износъ; 2) значението на редовнитѣ и надеждни морски линии; 3) преходътъ отъ платнохода къмъ парахода; 4) преплитането на свѣтовнитѣ стопанства; 5) преходътъ отъ блуждаещитѣ къмъ линейнитѣ пѫтувания.

Понятието субсидия. Корабоплавателни субсидии сѫ всички помощи, които държавата дава на корабоплаването косвено или непосрѣдственно за неговото поддържане или по нататъшно развитие или за постигане на известни стопанско-политически и държавно-политически цели. Подъ думата помощи не трѣбва да се разбиратъ само паричнитѣ такива, но и всички други, дадени въ видъ на материали, опрощаване на мита, заеми и пр.

Обикновено субсидиитѣ се даватъ отъ държавата или нейнитѣ институти. Тѣ биватъ непосрѣдствени и косвени. Непосрѣдствената субсидия се дава направо въ пари или материали, а косвената — подъ разни форми: намаление на мита, данъци, намаление или опрощаване на пристанищни и канални такси и пр.; къмъ тоя родъ субсидии, може да се причисли и субсидията, която се дава на корабостроителницитѣ, защото тѣ чрезъ постройка на евтини кораби, правятъ косвена услуга на националното корабоплаване. Субсидия се дава на параходно дружество, на отдѣлни линии или само на отдѣлни типове кораби.

Целитѣ на субсидията въ корабоплаването сѫ: развитие на националното корабоплаване за засилване и обслужване на свѣтовното стопанство и засилване изобщо на корабоплаването за нуждитѣ на народното стопанство.

При преследване на тия три цели, трѣбва да имаме предъ видъ две основни положения: а) поддържане на корабоплаването на нуждната висота и б) увеличение на корабоплаването.

Поддържане на корабоплаването значи, да му се дава субсидия, която да го прави жизнепособно и да е въ състояние да издържа конкуренция.

Увеличение на корабоплаването води следъ себе си: 1. Засилване на досегашнитѣ стопански отношения съ другитѣ страни, чрезъ съдействието на корабоплаването, а това ще се постигне: а) чрезъ добро и икономическо използуване на наличния плавателенъ паркъ и б) чрезъ засилване на превозния капацитетъ: увеличение на тонажа, откриване на нови линии или подобрение на сѫществуващитѣ такива, или иначе казано, увеличение на рейсоветѣ, посрѣдствомъ скоростьта на корабитѣ; чрезъ намаление на навлото, а то се постига чрезъ снабдяване съ модерни кораби, използване на по-добро и ефтино гориво и пр.

2. Създаване на нови стопански връзки.

3. Стремежъ да се направи морската търговия на страната независима отъ чуждия флагъ.

4. Стремежъ на националния тонажъ да взема живо участие въ свѣтовния товарообмѣнъ.

Освенъ стопански цели субсидиитѣ преследватъ и държавнополитически. Коя отъ тия две цели е по-важна, това е въпросъ, на който мѫчно може да се отговори. Обикновено тѣ вървятъ успоредно.

Имаме и военни субсидии, които иматъ за цель увеличение на военния флотъ съ спомагателни кръстосвачи, съ транспорти, хора и пр.

Обикновено субсидии се даватъ само на националното корабоплаване, обаче има случаи, когато закъснѣли въ морското си развитие страни търпятъ съдействието на чуждо корабоплаване и плащатъ субсидии на чужди кораби. Такива субсидии даватъ Бразилия, Чили и Мексико. Обик-

новено държавитѣ, които нѣматъ добре развито корабоплаване, даватъ субсидии за поддържане на пощенската служба или за поддържане на известни съобщения съ специални цели: така напр. Бразилия дава субсидия на нѣкои италиански параходни дружества, за да пренасятъ работници за беритбата на кафето. Често пжти имаме случаи на субсидиране на известна параходна компания, безъ корабитѣ ѝ да туширатъ националния брѣгъ, напр. Англия субсидира своя компания, която поддържа линията Бриндизи—Александрия, като най-подходящъ пжть за английска Индия.

Начини на субсидиране. 1. Най-простиятъ начинъ на субсидията е, когато държавата дава на корабоспособственицитѣ парична помощь. Тази помощь се дава à fonde perdu. Понѣкога държавата влиза като акционерка въ предприятието и дотогава, докато не ѝ се даватъ дивиденди, смѣта се, че тя е дала на предприятието безлихвенъ заемъ.

2. Другъ начинъ е, когато се даватъ пари за извършване на пощенската служба. Този начинъ се практикува въ всички морски страни.

3. Заемитѣ сж сжщо една форма на директно субсидиране, защото разликата между лихвитѣ на този заемъ и свободния дава директната субсидия.

Начини на косвено субсидиране. Този начинъ на субсидиране се явява въ доста форми и се състои отъ облагитѣ, които се даватъ за запазване на корабоплаването чрезъ закони:

1. Запазване на каботажното (крайбрѣжното) плаване само за националния флагъ.

2. Построяване на по-евтини кораби отъ корабостроителницитѣ чрезъ субсидии.

3. Освобождаване на строителнитѣ материали отъ мито и пр.

4. Разлика въ митото върху стоки, донесени съ национални кораби.

5. Освобождаване отъ данъци и пр.

6. Специални ж. п. тарифи, които се създаватъ за стоки, превозени съ националния флотъ.

7. Възвръщане на пристанищни и канални такси.

Размѣръ на субсидиитѣ въ корабоплаването. Всѣки опитъ да се направи една международна статистика на субсидиитѣ се е натъкналъ на много мжчнотии, защото много отъ държавитѣ ги смѣтатъ за тайна и не ги съобщаватъ. Докато за директнитѣ субсидии може да се установи нѣщо, защото се предвиждатъ въ бюджетитѣ на държавитѣ, косвенитѣ оставатъ съвсемъ неизвестни.

Въпрѣки всичко, обаче, успѣло се е да се установятъ известни данни върху субсидирането на свѣтовното корабоплаване. Това се вижда отъ долнитѣ таблици:

ДЪРЖАВИ	ДИРЕКТНИ СУБСИДИИ																									
	Субсидия за строежи		Субсидия за движения		Субсидия за поща		Военна субсидия		Заеми: За строежи		Заеми: За движение		Участие въ капитала		Гаранция за кредита		Поемане на застраховки		Даване на дър. кораби: Подъ наемъ		Даване на дър. кораби: Продажба		Субсидия за колониитѣ		Гарантиране на печалби	
	пр.	сл	пр.	сл	пр.	сл	пр.	сл	пр	сл	пр.	сл	пр.	сл	пр.	сл	пр.	сл	пр.	сл	пр.	сл	пр.	сл	пр.	сл
Белгия									+		+	+		+		+								+	+	+
Бразилия	+		+	+	+	+			+	+			+	+		+				+		+				
Дания			+		+	+																				
Германия					+				+	+														+		
Франция	+	+	+	+	+	+			+	+	+	+	+	+		+						+		+	+	
Англия					+	+	+	+	+	+								+						+	+	
Холандия			+	+	+	+					+	+		+										+	+	+
Италия	+	+	+	+	+	+			+																	
Япония	+	+	+	+	+	+																		+	+	
Норвегия			+		+	+				+		+														
Австро-Унгария	+		+		+				+		+															
Португалия			+		+	+														+		+		+	+	
Русия	+		+		+				+				+											+		
Швеция			+		+	+			+	+	+	+														
Испания	+	+	+	+	+	+						+				+								+	+	
Северна Америка				+	+	+				+			+	+						+		+		+	+	

За страни, за които следъ войната не е могло да се събератъ данна, дадена е субсидията преди войната, обърната по настоящия курсъ. Това сж странитѣ: България, Гърция, Холандия, Мексико, Перу, Португалия, Швеция и Южна Америка.

ДЪРЖАВИ	КОСВЕНИ СУБСИДИИ																							
	Запазване на каботажа		Субсидия за корабостроенето		Мита: Освобождаване на кораби и материали		Мита: Разликата въ митата		Мита: Връщане на мита		Освобождаване отъ данъци		Политика за емигранти		Улеснение въ ж. п. тарифа		Намал. и връщане на субсидия за постройка и поддържане на: Пристанищни такси		Такси за канали		Пристанища		Канали	
	пр.	сл	пр.	сл	пр.	сл	пр.	сл	пр.	сл	пр.	сл	пр.	сл	пр.	сл	пр.	сл	пр.	сл	пр.	сл	пр.	сл
Белгия	+	+			+	†									†	†	†				†	†	†	†
Дания					+	†			†						†	†	†				†	†	†	†
Германия				+	+	†	†	†					†		†	†			†	†	†	†	†	†
Франция	+	+	+		+	†									†	†			†		†	†	†	†
Англия				+	+	†																		
Холандия					+	†									†	†					†	†	†	†
Италия	+	+		+	+	†			†	†	†	†	†	†	†	†			†		†	†	†	†
Япония	+	+			+	†															†	†	†	†
Норвегия					+	†			†						†	†					†	†	†	†
Австро.Унгария	+				+						†								†		†			
Португалия	+	+					†						†					†			†	†	†	†
Русия	+	+	+		+	†							†		†				†		†	†	†	†
Швеция					+	†			†	†					†	†			†		†	†	†	†
Испания	+	+	+	+	+	†					†			†	†	†		†			†	†	†	†
Северна Америка	+	+			+	†					†	†			†	†	†	†			†	†	†	†

Обща таблица за размѣра на субсидиитѣ на свѣтовното корабоплаване.

Държави	1913 г.	1927 г.
Австралия	4·94	10·00 въ мил. р. м.
Белгия	0·24	1·20
Бразилия	5·75	12·09
България	0·28	0·28
Чили	0·49	1·01
Дания	0·53	0·53
Германия	7·06	
Франция	55·36	22·84
Гърция	0·34	0·34
Англия	9·69	24·89
Холандия	3·65	3·65
Италия	20·20	43·36
Япония	24·23	20·00
Канада	12·27	30·86
Мексико	1·13	1·13
Норвегия	3·54	3·54
Австрия	12·73	
Перу	0·06	0·06
Португалия	0·32	0·32
Русия	15·18	
Швеция	0·63	0·63
Испания	10·15	17·00
Южна Африка	3·41	3·49
Унгария	3·85	
Америка	4·52	189·0
Всичко	205·72	391·20

Както се вижда отъ последната таблица презъ 1927 г. свѣтовното корабоплаване е било субсидирано съ 390 милиона германски марки, а като се вематъ подъ внимание и косвенитѣ субсидии, става ясно, че свѣтовното корабоплаване е субсидирано съ ½ милиардъ марки годишно.

Какво влияние указва субсидията. Подъ каквото и форма да е субсидията, доказано е, че тя кѫде помалко, кѫде повече спомага за увеличение на търговския флотъ и на корабоплавателнитѣ линии. Тя увеличава не само тонажа, но и качеството на флота.

Безъ субсидия свѣтовниятъ тонажъ би се развилъ много по-бавно и въ много по-малъкъ масщабъ.

Най-голѣмата заслуга на субсидията е, че тя е спомогнала за преминаването отъ бродящето къмъ линейното пѫтуване, което пъкъ е отъ голѣмо значение за стопанското положение на една страна.

Общо взето, тя спомага за урегулирване и спадане на навлата.

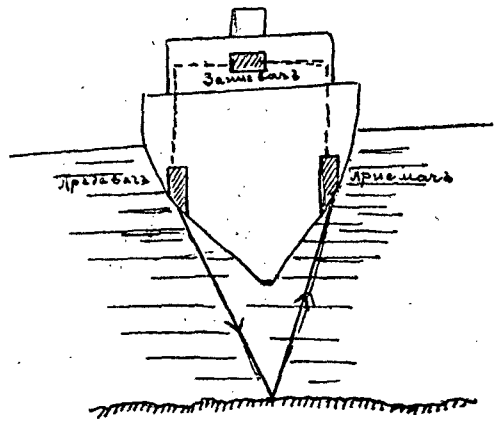
Рогевъ Б.

ЗВУКОВИЯ ДЪНОМѢРЪ НА ЛАНЖВЕНЪ

Въ последно време техниката достигна до поточни и по-съвършени начини за измѣрване на морскитѣ дълбочини, които измѣстватъ старитѣ уреди—дъномѣри.

Идеята да се измѣрва дълбочината, като се изпращатъ къмъ морското дъно звукови вълни или по-право звуковъ импулсъ, пресѣствува периода на последната война. Още при появата на радиотелеграфа се е помислило, дали тия електромагнитни вълни не могатъ да послужатъ за откриване на подводнитѣ опасности и своевременно да предупредятъ мореплавателя за избѣгването имъ. Оказало се, че водната маса бързо абсорбира и ограничава разпространението на радиовълнитѣ. Ученитѣ се повърнаха пакъ къмъ приложението на звука, за да се постигне поставената имъ отъ навигацията цель. Общоевропейската война даде единъ значителенъ тласъкъвъ тая посока. Достиг-

наха се действителни резултати и днесъ хидрографнитѣ служби на западъ издаватъ специални таблици за скоростьта на звука при разнитѣ случаи соленость. Тия изследвания доведоха и до откритието на звуковия дъномѣръ. (Чер. 1.)



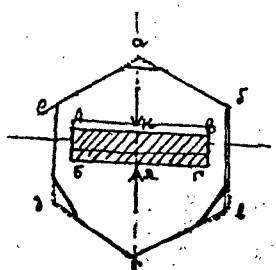
Чмрт. 1. Разположение на единъ обикновенъ звуковъ дъномѣръ на кораба.

По-голѣмата часть отъ звуковитѣ дъномѣри прилагатъ принципа на телефона. Три главни апарата съставляватъ сжщностьта на тоя уредъ:

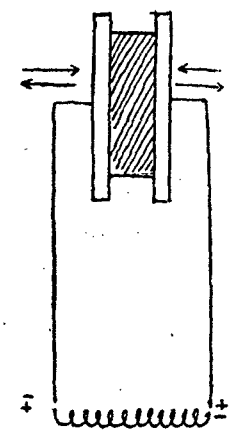
Да си представимъ единъ голѣмъ телефонъ съ една голѣма мембрана, която се привежда въ колебания посрѣдствомъ ударитѣ на единъ подходящо поставенъ електромагнитенъ чукъ. Това е предавача.

Другъ единъ аналогиченъ апаратъ, нареченъ приемачъ, чувствителенъ къмъ пристигащитѣ отъ морското дъно отразени звукови импулси, ги приема съ своята мембрана.

Предавачътъ и приемачътъ сж въ електриченъ контактъ съ записвача, който отбелязва интервала отъ време за пробягване на звуковия импулсъ между първитѣ два апарата.



Черт. 2. Разрѣзъ на кварцовъ кристалъ.



Черт. 3. Пѣющъ кондензаторъ.

По желание, посрѣдствомъ електриченъ токъ пускаме въ действие предавача: единъ звуковъ импулсъ се разпространява къмъ морското дъно, отразява се и се приема отъ приемача. Моментъ на тръгване и моментъ на пристигане, отбелязани отъ записвача даватъ, възможность по времето и скоростьта на звука да получиме дълбочината. Една специална скала ни дава автоматично последната и замѣства излишното изчисление.

Пишущи апарати, поставени въ контактъ съ записвача, даватъ направо графично мащабното изображение на подводния профилъ.

Между всички звукови дъномѣри Ланжвеновиятъ привлича най-много вниманието и може би той ще намѣри най-голѣмо приложение въ мореплаването и въ бждещата морска война.

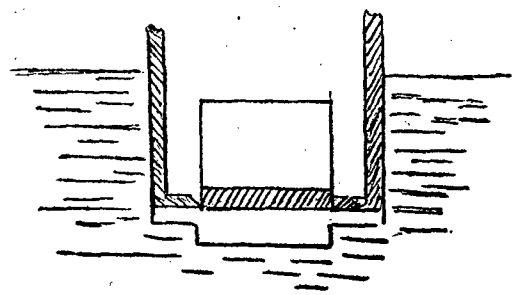
Ланжвенъ е съвременен ученъ, професоръ въ Колежъ де Франсъ. Популярностьта на тоя дъномѣръ еднакво засѣга и тая на Пиеръ Кюри —мжжа на откривателката на радия. Именно на последния се дължи откриването на онова явление въ кварца, което е известно подъ името пиезоелектричество въ физиката.

Кварцътъ кристализира въ форма на правилна шестостенна призма, на основитѣ на която се образуватъ шестостенни пирамиди. Правата съединяваща двата върха на пирамидитѣ, образува една симетрична ось, наречена оптична ось на кварца.

Нека си представимъ единъ схематиченъ разрѣзъ на единъ кварцовъ кристалъ. Да предположиме разрѣза перпендикулярно на оптичната му ось.

Да съединимъ ржбоветѣ на фигурата два по два (а г, в д, в е). По тоя начинъ получаваме тъй наречените електрични оси на кварца. Да предположимъ понататъкъ, че сме обработили отъ сжщия единъ паралелопипедъ (форма на кибритена кутия) — аб вг по начинъ, щото голѣмитѣ му страни к и л да бждатъ перпендикулярни на електричнитѣ оси на кварца. (Чер. 2).

Ако упражнимъ едно налѣгане върху стенитѣ к и л, то ще се появи едно положително количество електричество върху к и едно отрицателно л. Посрѣдствомъ поставени станиолови листове върху сжщитѣ стени кие можемъ да съберемъ тия електричества. Този именно феноменъ се нарича пиезоелектричество; той ни предсказва ясно връзката между механичнитѣ (еластични) и елекрическитѣ импулси. Той именно е билъ приложенъ отъ Ланжвена за опредѣление на морскитѣ дълбочини. (Чер. 3.)



Черт. 4. Предавачъ на Ланжвена.

Единъ електриченъ кондензаторъ, състоящъ се отъ две плаки, едната отъ които служи за звукова мембрана и между които е поставенъ за изолирваща (диелектрична) междина казаниятъ по-горе кварцовъ паралелопипедъ. Това е Ланжвеновия пѣющъ кондензаторъ неговиятъ предавачъ. Сжщиятъ, поставенъ въ една колеблива, електрична верига, се явява като източникъ на звукови вълни. Интересно е да се знае, че тия вълни, благодарение на голѣмото имъ число на трептения, не се възприематъ отъ нашето ухо, и затова тоя дъномѣръ се нарича често ултразвуковъ. Пѣющиятъ кондензаторъ благодарение на кварца има и това преимущество, че служи и обратно за приемачъ, затова и уредътъ се нарича често обратимъ.

Ланжвеновиятъ дъномѣръ обещава най-голѣмо приложение. Голѣма часть отъ корабитѣ на западъ сж въоржжени съ такъвъ дъномѣръ. Италиянскитѣ

подводници, които бѣха гости миналата година на Варна, сж снабдени сжщо съ такъвъ дъномѣръ, въпрѣки, че тѣхният съвременен гений Маркони си има свой патентъ за ултразвуковъ дъномѣръ.

Благодарение на една подходяща тржба, въ дъното на която се поставя пѣющият кондензаторъ, се получава тѣсенъ снопъ на звуковитѣ лжчи, подобно лжчитѣ на единъ свѣтлиненъ прожекторъ. По този начинъ е постигнато посоко-мѣрене. Това е позволило на французитѣ да реализиратъ своя подводенъ прожекторъ, който е билъ удачно приложенъ за търене на подводни мини за загражданe. Не е чудно въ бждещата война Франция да изненада свѣта съ единъ такъвъ уредъ, който ще открива на 3—4 клм. неприятелскитѣ подводници.

Архим. Инокентий.

ПОДГОТОВКА НА ТУРЦИТѢ ЗА ВОЙНА СЪ РУСИТѢ ПРѢЗЪ 1877 ГОД.

Убийството на двамата консули въ Солунъ отъ турската тълпа. Възбуждението на турцитѣ въ Варна. Начало на възстанието презъ 1876 год. Рекогнисцировка по Черноморския брѣгъ.

Съ писмо подъ № 14 отъ 4 май 1876 г. се донася, че последнитѣ събития въ Солунъ относно умъртвяването отъ турската фанатична тълпа на двамата консули на приятелскитѣ на Турция държави: Германия и Франция, гдето въ Цариградъ, по поводъ на тия събития, презъ миналата седмица, съ пълна безнаказаность, сж бушували улями противъ централнитѣ правителствени султански власти, навѣли ужасъ на цѣлото немюсюлманско население въ страната, което, и безъ това, прекарвало своето жалко сжществуване въ нѣкакво си трѣскаво положение, предъ видъ на извършващитѣ се на Балканския полуостровъ правови стълкновения на християнитѣ съ турцитѣ. Турцитѣ продължаватъ да се запасяватъ съ огнестрелно и хладно оржжие, по такъвъ начинъ удвояватъ опасенията на християнитѣ, очакващи отъ день на день сждбоносната минута: избиването на християни отъ турци. Отъ страхъ е обхванато въ настояще време цѣлото християнско население на тукашния край, числеността на което тукъ, въ Добруджа, се отнася къмъ мюсюлманското население, както 1:4, т. е. на единъ християнинъ — четирма турци.

Въ самия гр. Варна турцитѣ, нестѣснявайки се отъ никого, предъ очитѣ на християнитѣ купуватъ, като задигатъ отъ тукашнитѣ турски тюфеци (пушки), които се намиратъ въ тѣхнитѣ оржжейни магазини, запасяватъ се съ барутъ, патрони, поправятъ старото си ръждясало оржжие и наточватъ своитѣ остри ятагани. Като знаятъ, че Турция не е въ война съ нѣкоя чуждестранна държава, християнитѣ единодушно придаватъ на тия приготовления, подкрепени впрочемъ тайно и отъ мѣстнитѣ власти, тоя смисълъ: ограбване и изтрѣбване отъ мюсюлманитѣ на всички немюсюлмански поданици на Султана.

При все това, обаче, полученитѣ преди нѣколко дни известия за възстание на градоветѣ Татаръ Пазарджикъ и Панагюрище, преободрило християнитѣ и тукашнитѣ българи не на шега се заели да предприематъ мѣрки за самозапазване, а въ случай и за участие въ възстанието. За последната цель, споредъ получаванитѣ отъ вѣрни източници сведения, между Варна и тукашния Пазарджикъ (Добричъ) вече се организира отъ мѣстнитѣ жители българска чета отъ трима здрави и добре обучени юнаци, които се заели да обявятъ възстание въ Добруджа и съ това да закрепостятъ татаритѣ и черкезитѣ, за да не приематъ участие въ преследването на възстаницитѣ въ балканитѣ.

Въ недѣля вечерьта се разнесло слухъ за едновременно възстание въ три околии: Сливенската, Ямболската и Старо-Загорската, както и въ Търновското окржжие. Търновското възстание се подтвърждава съ това обстоятелство, че намиращитѣ се въ Шуменъ два баталиона редифи вчера бързо се приготвили къмъ речения пунктъ на новото възстание. А баталионътъ, който се намира въ Варна, съ вчерашния екстрененъ влакъ замина за Шуменъ, гдето е останалъ само мѣстниятъ гарнизонъ, вследствие на което, сега на свой редъ, Варна оставала безъ войска, само съ своя собственъ гарнизонъ, който се състои отъ 300 артилеристи. Впрочемъ турцитѣ твърдятъ, че ужъ на утрешния день щѣлъ да пристигне отъ Цариградъ държавенъ корабъ съ войски отъ Мала-Азия.

Въ заключение се донася, че Портата е въоржжила нѣколко парахода за произвеждане на рекогнисцировка по Румелийския брѣгъ на Черно море, съ особено указание на пунктоветѣ: Камчи-Боазъ (устието на Камчия) и носъ Еносъ. Подобенъ паровъ, двукоминен военен корабъ стои на котва вече трети день въ Варненското пристанище, гдето отъ вчера се запасява съ вжглища.

Възстаницитѣ въ Дрѣновския монастиръ. Вълненията на улямитѣ въ Цариградъ. Кръстосването на руската ескадра край Варна.

Съ писмо подъ № 15 отъ 7. май 1876 г. се прави допълнение къмъ писмото отъ 4. того, въ което се донася, че двойното натегнато положение на работитѣ между мюсюлманското и немюсюлманското население на страната съвсемъ не отслабва; турцитѣ чакатъ да нападнатъ съ въоржжена ржка на беззащитнитѣ християни.

Озлобеностьта на турцитѣ противъ християнитѣ расте, и при първия удобенъ случай тѣ сж готови да предприематъ обща сечь на раята.

Частнитѣ писма, получени отъ Търново, твърдятъ, че около 400 българи се скрили въ Дрѣновския монастиръ и били обкржжени отъ въоржжени отъ мѣстната власть въ Търново турци и черкези, — нарочно повикани за тая цель отъ Тузлука, които, съ бързо пристигналата още на 4. того, отъ Шуменъ, турска войска, трѣбвало да бомбардиратъ казания мънастиръ, въ случай че затворилитѣ се въ него не се съгласятъ доброволно да се предадатъ. Но кои сж тия обсадени? Откжде сж се отзовали въ означения монастиръ и съ каква цель? За това писмата мълчатъ, макаръ турцитѣ да се хвалятъ, че тѣ ще превърнатъ Търново на прахъ и пепель.

Военната турска шкуна, която престоя тукъ четири денонощия, вчера отплува по направление къмъ Балчикъ.

Безъ да се гледа на увѣренията на турцитѣ, че вмѣсто заминалия преди нѣколко дни отъ Варна за Шуменъ турски резервенъ баталионъ

ще дойде друга войска отъ Цариградъ, пристигането на прѣсна войска не последва, и Варна продължава да се задоволява досега само съ своя мѣстенъ гарнизонъ.

Люде, по-вече сведущи въ дѣлата на турската империя, смѣтатъ станалото презъ миналата седмица въ Цариградъ вълнеиие на улямитѣ за подстрекателство отвънъ. Всички едногласно твърдятъ, че тая демонстрация била подготвена отъ англійското посолство и пусната въ ходъ посрѣдствомъ партията „Нова Турция".

Безъ да се говори за справедливостьта или несправедливостьта на сжжденията на политицитѣ на варненската борса, фактътъ за разюзданостьта на турското духовенство е произвелъ твърде скрѣбни предчувствия у цѣлото благоразумно и повече далновидно християнско население, което искрено скжпи покровителството на Русия. Цельта на това движение се е състояла главно въ това, да засвидетелствуватъ предъ масата на мюсюлманския народъ, отдавна сжществуващата ужъ враждебность на Русия въобще къмъ мюсюлманството и недобросъвестностьта на нейнитѣ представители въ Турция и, като подкопаятъ тѣхното значение въ очитѣ на общото население на страната, да ги лишатъ отъ всѣкаква понататъшна репутация.

Последниятъ пощенски параходъ на Австрийския Лойдъ, който въ срѣда, преди три дни, пристигна тукъ, донесе радостната за християнскитѣ жители на тоя край новина, каквато тѣ отдавна чакали да чуятъ, че по пжтя, отъ Цариградъ за Варна, било като че ли забелязано кръстосване въ морето на руската ескадра. Тая новина въ мигъ се разнесе въ града като електрически токъ, и по лицата на християнитѣ свѣтна едно видимо удоволствие, тогава, когато турцитѣ се отнесоха къмъ нея съ студено равнодушие.

Мнозина отъ по-първитѣ старейшини на мѣстнитѣ християнски общества, не веднъжъ сж изказвали желания да видятъ руския флотъ въ нѣкои пристанища на Румелийския брѣгъ, на който тѣ възлагатъ и то съ право, голѣми надежди, по тѣхното мнение, задържане на турцитѣ, живущи по крайбрѣжието, отъ рисковани предприятия противъ тукашнитѣ храстияни.

Н. Д. Мишевъ.

ФАТАЛНОСТЬ.

(Изъ морския ми дневникъ)

Минното заграждение започваше малко на северъ отъ поста Камчия, нѣкжде къмъ с. Бѣла, продължаваше въ джга, съ радиусъ отъ около 20 мили и центъръ фара на източния вълноломъ и завършваше южно отъ Аладжа монастиръ. Така се смѣташе, че Варна, градътъ и пристанището, ще бждатъ защитени. Но въпрѣки това, отвреме навреме единици отъ турския флотъ, най-вече кръстосвачитѣ Хамидие и Меджидие, се явяваха предъ Варна, като изпращаха нѣкой снарядъ по брѣговитѣ ни батареи и нашитѣ торпедоносци отъ 25 клм. и повече разстояние. Макаръ тѣзи предизвикателни салюти да бѣха съвършено безвредни и безефектни, у всички честолюбието бѣше дълбоко засѣгнато: „Ей Богу, това е върхътъ на безобразието" се чуваше въ флота, казармитѣ, града, навсѣкжде въобще. Всички жадувахме да видимъ предизвикателитѣ наказани.

Но какъ, когато нашитѣ батареи сжщо бѣха безсилни на разстоянието, на което турскитѣ кораби се мѣркаха, придържайки се грижливо извънъ минното поле, а нашитѣ торпедоносци да се хвърлятъ въ атака, бѣ цѣла безсмислица, защото враговетѣ ни съзнателно действуваха само денемъ тогава, когато всѣко действие на торпедоносци е предварително осжден на неуспѣхъ!

Въ щаба на флота създаденото положение се изживѣваше най-болезнено! Безгрижнитѣ мичмани дори бѣха станали неузнаваеми, забравили въ залисията си вѣчнитѣ си шеги и закачки! Какъ нерадостно минаваха днитѣ!

Но всрѣдъ това общо отчаяние, ето че единъ день яхтата „Камчия" бѣ прилепена къмъ кея и незабавно се започна товарението ѝ съ мини. Вечерьта два торпедоносци, сжщо натоварени съ мини, заедно съ произведената въ миненъ заградитель яхта „Камчия" излѣзоха отъ варненското пристанище безъ свѣтлини, при малъкъ ходъ, за да не могатъ ни да се виждатъ, ни да се чуватъ, завиха отвънъ покрай минното поле, съ посока къмъ най-издадената му въ открито море часть.

Командирътъ ме извика и ми предаде:

— Тази нощь предприемаме смѣла и деликатна операция, чийто успѣхъ зависи еднакво отъ усилията и усърдието на всички. Трѣбва да се съзнае добре, че всѣки може да допринесе твърде много за благополучния край на предприетото дѣло. Ще бжда по-ясенъ. Отиваме да хвърлимъ минна банка по пжтя, по който нашитѣ приятели отъ турския флотъ ни навестяватъ тъй предизвикателно.

Слава Богу! Ще можемъ най-сетне пакъ да вдигнемъ чело, пакъ да гледаме хората въ очитѣ! Командирътъ може да бжде съвършено спокоенъ, всички ще разбератъ, какво се иска отъ тѣхъ, всички ще се жертвуватъ съ готовность, стига само да се тури край на тази чудовишна подигравка! Готови сме всички да направимъ повече, отколкото се иска отъ насъ, за такава цель всѣки ще направи повече отъ възможното!...

Вървѣхме по курсъ, по който въ опредѣлена точка трѣбваше да нахвърлимъ минитѣ, напрѣчно на общата посока на минното заграждение. Планътъ на операцията бѣ запазенъ въ строга тайна при уговорка, ако постъ Галата открие нѣкжде по хоризонта нѣщо подозрително или получеше такова съобщение отъ другитѣ постове, веднага да ни предаде уговорения сигналъ за тревога.

Цѣлата тази тайнственость се бѣ отразила силно върху ни, и то така, че неволно започнахме и шепнишкомъ да говоримъ. Движехме се въ пъленъ мракъ и пулѣхме съ усърдие очи съ нерви, натегнати до скжсване....

Като че времето бѣше спрѣло. Оставашэ ни още малко, за да постигнемъ цельта си, но при подобно напрежение, какъ трудно минава и малкото време, колкото малко и да е то!

Командирътъ ни пробуди отъ тази психоза, като ни разпрати по работа:

— По мѣстата си за хвърляне на мини! ми предава тихо той въ полу-гласъ.

— Бѣгомъ по мѣстата си за хвърляне на мини! предавамъ и азъ сжщо въ полу-гласъ.

— По мѣстата си за хвърляне на мини! изръмжава въ сурдинка корабникътъ, ржкомахайки най-старателно, за да поясни съ движения дадената заповѣдь, която не можа да извърти майсторски, както той си знае, съ командната си морска свирка.

— Мигновено всички по мѣстата си за хвърляне на мини! предава и стражникътъ, имитирайки най-картинно съ жестове главоломно бѣгане.

Като провѣрихъ пипнешкомъ минитѣ и котвитѣ имъ, увѣреността ми, че всичко е въ редъ, стигна до командира по сжщия обратенъ каналенъ пжть.

Отдавна бѣхме урегулирали общо хода си на 5 мили.

— По курсъ С 80° И, на интервали отъ 20 метра да се хвърля по една мина, предава командирътъ.

Щомъ всичко бѣ готово, хвърлянето започна... Втората мина вече летѣше къмъ дъното на морето придружена отъ благопожеланията и благословиитѣ на всички ни, да бжде тя щастливата избраница на сждбата за нашето отмъщение, когато изведнъжъ блѣсна отъ поста Галата уговорениятъ сигналъ за тревога: бѣла мигаща свѣтлина. Проклятие!

Старшиятъ командиръ предаде веднага съ ратиера:

„Изхвърлете минитѣ бързо и безъ спазване на интервалитѣ. „Камчия“ и торпедоносецътъ да се прибератъ въ пристанището.“

Когато предавахъ фаталната заповѣдь на обслугата, никому не се искаше да повѣрва, че сждбата тъй жестоко се е подиграла съ насъ. Но уви! постътъ Галата упорито продължаваше да ни мига съ обезкуражаващата бѣла свѣтлина.

Завръщането ни заприлича на погребално шествие, всички дълбоко чувствувахме горчивата обида. Прибрахме се въ пристанището при военния кей, жадни, минута по-рано да узнаемъ случилото се.

Началникъ-флота съ началникъ-щаба ни причакваха на кея засмѣни, тържествуващи и още отъ далечъ ни поздравляватъ весело съ сполучливо извършената работа: „Ха сега да ги видимъ тѣзи приятели, какъ ще ни се надуватъ!“ подхвърлятъ насъбралитѣ се по кея.

Изненадата ни бѣ неописуема. Това, което виждаме и чуваме, сънъ ли е или действителность? И неволно се изтръгна въпросътъ:

—Защо ни извикахте да се върнемъ?

Но сега се случи още по необяснимо нѣщо, което би било комично, ако не бѣше тъй трагично:

—Никой не ви е викалъ да се връщате. Какво значи всичко това?

—Какъ никой, когато пость Галата ни предаде уговорения сигналъ за тревога!

Началникъ-флота се отегли въ една канцелария, като повика при себе си командиритѣ отъ отряда ни. Явно бѣ, че се намирахме предъ странна загадка, предъ нѣкакво фатално недоразумение. Но, когато излѣзоха отъ канцеларията, командиритѣ навъсени мълчаха и ни оставиха въ пълно недоумение. Следъ дълги догадки, тълкувания, гадания умората наддѣлѣ, и ние се разотидохме да спимъ.

На другия день все още никой нищо не знаеше; командиритѣ сърдити, намръщени, упорито продължаваха да мълчатъ. Решихъ да си опитамъ късмета, като направя отчаяно разузнаване при командира си. Следъ дълги увещания и тържествени обещания да мълча, узнахъ невѣроятната загадъчна тайна:

Нѣкой отъ началницитѣ, въ желанието си да следи отъ близо изпълнението на операцията, намирайки, че това най-добре можело да стане отъ постъ Галата, отишелъ тамъ съ автомобила си и спрѣлъ на близо около поста, като въ общата залисия било пропуснато да се изгаси автомобилниятъ фенеръ откъмъ морето, така че при всѣко минаване предъ фенера несъзнателно се подавалъ сигналътъ за тревога, понеже се създавало по този начинъ бѣла мигаща свѣтлина!!!...

Добре, че турцитѣ се усъмнили въ безопасността на маневриране около минното поле и то предъ брѣговитѣ ни батареи, та сами се отказаха отъ своето безпредметно предизвикателство...

СТРАНИЦА ИЗЪ ИСТОРИЯТА НА ПОДВОДНИЦИТѢ.

Малъкъ и недостатъченъ се оказа безбрѣжниятъ морски ширъ за дребния, неспокоенъ земенъ обитатель. Сжщевременно, когато безстрашно плувнаха по всички посоки на свѣтовнитѣ морета малки и голѣми кораби, той замисли и съ много жертви и непоколебима упоритость постигна и подводното плаване. Като нѣкоя огромна чудата риба неочаквано се появи подводникътъ всрѣдъ царството на подморскитѣ жители и смути живота на това многобройно население.

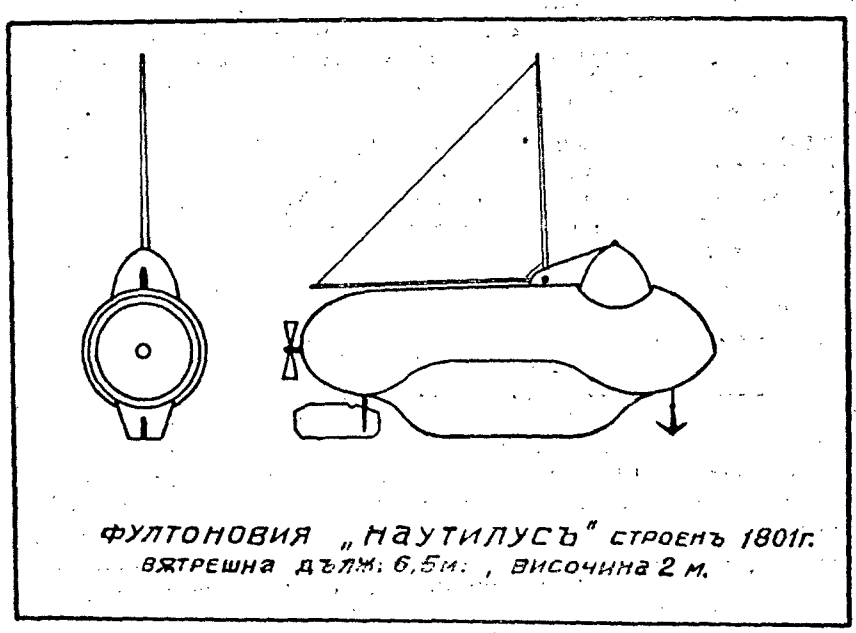
Мнозинството смѣта подводника за рожба на най-новото време, обаче опити за постройки на напълно годни за употрѣба подводници сж правени още преди 300 години. Макаръ и въ примитивна форма тия първобитни подводни лодки притежаваха много отъ приспособленията на днешнитѣ свои наследници. Но и до най-нови дни на техниката тѣзи лодки нѣмаха успѣхъ, защото мжчна бѣше уредбата на необходимитѣ практични и удобни двигатели за подводно и надводно плаване.

Най-старият подводникъ, за който има сведения, е тоя на Холандския физикъ Корнелиусъ фонъ Дреббелъ. Тази „подводна галлера“ е била построена отъ дърво, а за подводно и надводно плаване сж служели 12 гребла. Лодката е побирала 15 души, и най-голѣмата дълбочина, достигната съ нея, възлизала на 4 метра. Необходимиятъ за дишане въздухъ се набавялъ отъ специални цилиндри съ сгжстенъ такъвъ. Въ 1624 г. фонъ Дреббелъ направилъ по р. Темза, предъ английския кралъ Якобъ I и насъбрала се многобройна тълпа любопитни зрители, редица опити съ подводната си лодка. Споредъ тогавашни данни лодката е плувала въ продължение на 2 часа на една дълбочина отъ около 3 метра подъ водното ниво. Въпрѣки, обаче, че и самиятъ кралъ на Англия плавалъ съ тая подводница, английското правителство не останало очаровано отъ тоя новъ плавателенъ сждъ и така полека подводната лодка на Дреббелъ се забравила.

Въ 1660 г. двама французи, Марсенъ и Фурние правили нови опити съ новъ подводникъ, а презъ сжщата година другъ тѣхенъ сънародникъ, Дау, построилъ подводна лодка и успѣлъ да се задържи въ пристанището Yarmouth около 12 часа подъ водата. За двигатель е служила човѣшката сила и плаването се е постигало посрѣдствомъ витло, привеждано въ въртение по примитивенъ

начинъ. Съ последнитѣ опити на Дау настжпва едно временно затишие въ развоя на подводното плаване. Това бездействие е траело до 1775 год. Презъ 1776 г. огромниятъ днесъ свѣтовенъ градъ Ню-Йоркъ билъ обграденъ отъ английски военни кораби. Построенията по това време отъ американеца Бъшнелъ подводникъ трѣбвало да разкжса веригата, обграждаща Ню-Йоркъ. Подводната лодка на Бъшнелъ имала формата на нѣкоя пълна гигантска риба и била наречена „Furtle". Първия нападателенъ опитъ предприелъ офицерътъ Ле. Подводникътъ билъ насоченъ къмъ английския линеенъ корабъ „Eagle", но както този, така и повторения покъсно нападателенъ опитъ завършватъ съ пълна несполука.

Следващиятъ строитель на подводници е Фултонъ. Съ голѣма поддръжка и подъ покровителството на тогавашния консулъ Бонапартъ той построилъ презъ 1801 год. въ Парижъ своя „Наутилусъ" (ф.1) Съ тоя едноименникъ на гениалния Жюлъ-Вернъ, Фултонъ успѣлъ да постигне въ пристанището на Брестъ голѣми за тогавашното време резултати. „Наутилусъ" ималъ следнитѣ размѣри: дължина около 6.5 м. и диаметъръ 2 м. Посрѣдствомъ малка вѣтрилна площь той се движелъ надъ водата, а за подводното му плаване е спомагало витлото, придвижвано на ржка, чрезъ едно голѣмо колело въ вжтрешностьта на подводната лодка. Стожеръть е билъ сгъваемъть и при потапяне плътно прилѣгалъ върху горната обшивка на „Наутилусъ". Освенъ



ФУЛТОНОВИЯ „НАУТИЛУСЪ" СТРОЕНЪ 1801Г.
ВЖТРЕШНА ДЪЛЖ: 6,5М: , ВИСОЧИНА 2 М.

ФИГ. 1.

това той е билъ снабденъ съ котвенно съоржжение, скътано въ предната му часть. При първия опитъ Фултонъ достигналъ 8 метра дълбочина, а при повторни опитни плавания сжщата дълбочина била издържана въ продължение на 4 часа. Въ 1801 г. Фултонъ бива честитъ да бжде първиятъ дотогава, комуто се удава отъ единъ подводникъ чрезъ торпедо да потопи единъ специално за тоя опитъ строенъ плавателенъ сждъ. Въпрѣки голѣмитѣ неоспорвани успѣхи на Фултона, Наполеоновото внимание къмъ подводницитѣ се било изчерпало, тъй че изобретателътъ съ откритието си безъ време се отзовалъ въ Англия. Отнесълъ се до шефа на английското адмиралтейство, Фултонъ, получилъ следния отговоръ:

„Новото оржжие е едно такова за слабитѣ само, владетѣлката на моретата не се нуждае отъ него!"

Оттука Фултонъ заминалъ за Америка, но новъ подводникъ не билъ построяванъ.

Въ края на последнитѣ 20 год. отъ миналото столѣтие единъ датчанинъ Jansen или Johkson се заелъ съ постройката на подводникъ, който да служи за контрабандни цѣли. Ала нещастие! Следъ първитѣ плавания още, станали по Темза, английското правителство задържало лодката, и чрезъ парламентарно постановление се обявила забраната на постройки на „каквито и да е подводни и мжчно надзиравани апарати".

Презъ 1850 г. германецътъ Вилхелмъ Бауеръ започналъ постройката на единъ новъ подводникъ. Най-напредъ той стъкмилъ единъ моделъ, 1:24 за 30 талера, и последниятъ билъ предоставенъ за разглеждане предъ специална назначена отъ правителството на Шлезвигъ-Холщайнъ комисия. Тая комисия се състояла отъ единъ капитанъ на артилерията, физика проф. Корстенъ, началникъ на маринатa, единъ главенъ машинистъ, единъ корабостроитель и началника на пожарната команда. Следъ обстойния прегледъ всички чинове се изказали ласкаво за модела, но намалили дебелината на всички предписани отъ Бауеръ материали, като оцѣнили постройката за 9,000 — 10,000 марки. Подводникътъ билъ започнатъ въ Rendsburg, но после продълженъ въ Kiel въ работилницитѣ на Schweffel и Howaldt. Съ удвоени усилия подводникътъ билъ завършенъ и спуснатъ на вода на 18.XII.1850 год. При все че нѣкои принадлежности не били съвършено изправни, Бауеръ предприелъ опити съ своя „Brandtaucher" (тъй билъ кръстенъ новиятъ подводникъ). Цѣлата лодка тежала 30 тона. Съ помощьта на две голѣми колела, двама души привеждали витлото въ движение, като по тоя начинъ подводникътъ се движелъ съ около 8 клм. на часъ при надводно плаване. Нещастни дни на изпитания очаквали малкия „Brandtaucher". Още първиятъ опитъ завлѣкалъ лодката на дъното, но за щастие Бауеръ успѣлъ отново да я извади на повърхностьта. Непосрѣдствено следъ това нещастие той настоявалъ предъ морската комисия за снабдяване на подводникътъ съ спасителни приспособления, но напраздно. Опитнитѣ плавания били продължени и безъ тѣхъ.

На 1. II. 1851 год. Бауеръ се опиталъ да достигне 10 м дълбочина, но лодката потънала на дъното на Килския заливъ. Както обикновенно и става, това злощастие не било причинено само поради една единствена причина, но редица още „дребулии" сж спомогнали за него.

Единъ день по-рано били почиствани помпитѣ на подводникътъ. При извършването на тая работа случайно било забравено едно 80 кгр. тежко парче желѣзо и оставено тамъ, спокойно почивало въ задната часть на подводникътъ. Вследствие на тая немарливость лодката се наклонила доста на една страна. Освенъ това предвидения отъ Бауеръ воденъ баластъ трѣбвало да се съдържа въ затворени малки хранилища, тогава, обаче, всичката во

да била свободно разлята по дъното на подводника. Поради дадения вече веднажъ наклонъ на една страна цѣлата водна маса се стекла тамъ и наклонътъ се увеличилъ до 15 градуса. Твърде късно открилъ Бауеръ причината на голѣмия сждбоносенъ наклонъ. Предната помпа стояла безпомощна, безъ вода, а задната, претоварена прѣко силитѣ си, не могла своевременно да смогне и отстрани непотрѣбната вече вода. Тогава „цѣлата" обслуга (всичко трима души) трескаво се заели на работа, силейки се минута по-скоро да премѣстятъ желѣзната тяжесть въ предната часть на подводника. Но всѣко движение въ тѣсното и неудобно помѣщение струвало скжпо време и голѣми мжчения. Скоро и задната помпа се оказала въ ненормално състояние, като започнала да пропуска вода и въ обратна посока. По това време палавитѣ вълнички на Килския заливъ достигнали отворения още входникъ, като отъ никого неканени нахълтали презъ отвора въ „Brandtaucher'a". Мигновенно спуснали похлупката, но тя не прилепнала плътно, тъй че водата все намирала достжпъ, да се промъква въ вжтрешностьта. Лодката се устремила къмъ дъното. Достигнала 10 метра дълбочина, внезапно се чулъ глухъ трѣсъкъ. Лѣвата външна стена се огънала, притиснала голѣмото вертикално построено отъ сжщата страна колело и нѣкои напрѣчни джбови греди се пречупили. Не следъ дълго по сжщия начинъ се огъва и дѣсната стена, така че дветѣ служеши за движение на витлото колела оставатъ притиснати отъ огънатитѣ обвивки, но запазватъ формата и цѣлостьта на подводницата. Презъ разклатенитѣ заклъопки се заредили множество водни капки и бавно се стичали по наклона на стенитѣ. Подводницата потънала на 16 м. дълбочина и кротко легнала върху пѣсъка на залива.

Съ нечовѣшки усилия недоумяващата обслуга се силила да изпомпва водата. Обаче тия тежки опити трѣбвало да бждатъ изоставени. Единственията пжть за спасение оставало затвореното, подтиснато отъ толкова метра висока вода, входно отвърстие. Необходимо било, обаче, да се чака търпеливо дотогава, докогато съ помощьта на нахлуващата въ вжтрешностьта вода намиращия се тамъ въздухъ се толкова сгжсти, щото натискътъ му да се изравни приблизително съ тоя на водата върху похлупака.

Бавно се изминалъ единъ часъ на мълчаливо очакване, когато внезапно презъ едно отъ малкитѣ кржгли прозорчета на наблюдателната кула Бауеръ забелязалъ спускаще се вжже съ тяжесть. Мисъльта, че отгоре ги търсятъ ободрява изнурената малочислена обслуга и очакването се продължило. Не следъ дълго била спусната малка котва която преминала едва ли не край малкото прозорче. Съ затаенъ дъхъ следели злощастнитѣ затворници заобикалящитѣ подводницата вериги. Една отъ тѣхъ едва не закачила захлупката върху тѣсния отворъ на куличката, като заплашвала ненавременното му отваряне. Но всичко минало благополучно. „Brandtaucher", несмущаванъ повече отъ нищо, почивалъ все така върху дъното. Следъ като се изминали около 4 часа отъ потъването, Бауеръ решилъ, че е време да се действува. Дърводѣлецътъ Виттъ се вкопчилъ между стенитѣ на малката куличка и натисналъ съ все сила върху похлупака. Последниятъ се открехналъ малко, но влѣзлата мигновенно вода стреснала Виттъ и той пуснальъ захлупката. Следъ кратко предупреждение отъ страна на Бауеръ, какво всички, безъ да си пречатъ незабавно трѣбвало да изкочатъ презъ тѣсния отворъ, Виттъ повторилъ опита си. Отворътъ се освободилъ и той изкочилъ къмъ повърхностьта непосрѣдственно последванъ отъ Бауеръ, който успѣлъ да помъкне изнемощялия вече Томсонъ, третия отъ обслугата.

Като по едно чудо тримата затворници се отзовали на „бѣлъ свѣтъ" и били спасени.

Подводникътъ обаче останалъ за дълго още време да лежи върху хладния пѣсъкъ на Килския заливъ.

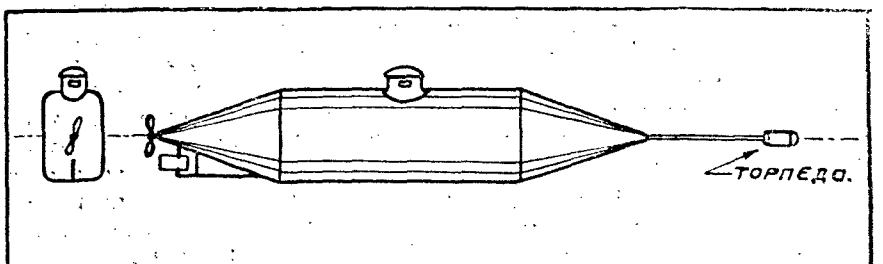
Едва на 5. юлий 1877 г. при едно основно почистване и разширяване на пристанището той билъ изваденъ и най-напредъ оставенъ въ двора на Килската морска академия, но после пренесенъ въ Берлинъ, останалъ на съхранение въ морския музей.

Бауеръ не се забавилъ съ нови планове за другъ подводникъ, но не намѣрилъ поддръжка въ Германия, следъ като предлагалъ плановетѣ си на различни велики сили, установилъ се въ Русия. Руското правителство построило въ работилницитѣ на великия князъ Константинъ единъ подводникъ по неговитѣ планове съ следнитѣ размѣри: дължина 16·32 м. ширина 3·45 и височина 3·76 м. Тя побирала 13 души, отъ които единъ се занимавалъ съ управлението ѝ, а 12-тѣ изпълнявали длъжностьта на двигатель. Презъ октомврий 1855 г. лодката била завършена и до 20 октомврий на следната година били правени опитни плавания.

При 134-то опитно плаване подводникътъ потъналъ, за щастие, обаче, безъ човѣшки жертви.

До началото на 1869 г. Бауеръ водилъ едва ли не цѣли три години преговори съ пруското военно морско министерство относно постройката на единъ голѣмъ подводникъ, дължина 38 м., ширина 6·3 м., и 3·2 м. височина), но безъ нѣкакви резултати.

Въ сжщото време „оттатъкъ", въ Америка войната между севернитѣ и южнитѣ щати станала причина за построяването на една фатална подводна лодка. Американцитѣ Клинтокъ и Ховгейте построили презъ 1863 г. злощастния „Давидъ", който ималъ за задача, разкжсване на блокадата отъ корабитѣ на севернитѣ щати при Чарлестонъ. „Давидъ" ималъ двуперково витло, което, придвижвано посрѣдствомъ ржчки отъ обслугата, давало скорость отъ 4 мили на часъ. Неслуката била неот-



подводницата „Давидъ" строена 1863 г.
дължина 11,6 м., ширина 1,30 м., височина 2,20 м.
проектъ на американцитѣ Клинтокъ и Ховгейте.

фиг. 2.

клонна съпѫтница на този американски подводникъ. Още първото опитно плаване, командувано отъ капитанъ Пайне, завършило трагично. Образуваната отъ преминаващия наблизо корабъ вълна прехвърлила оставения свободенъ отворъ на кулата и лодката потънала. Спасилъ се само капитанъ Пайне, намиращъ се по това време въ кулата.

При едно повторно плаване край Фортъ Сунтеръ подводникътъ се обърналъ и тукъ станали жертва 6 души отъ обслугата. Другъ опитъ предприелъ инженеръ Аунлей, като тоя пѫть плаването станало по рѣката Кумеръ. Обаче веднажъ изчезналъ подъ водата, подводникътъ нѣмалъ щастието да изплава повторно на повърхностьта. И този опитъ завлѣкълъ цѣлата обслуга въ мрачната неизвестность. Следъ дълги и трудни търсения „Давидъ" билъ извлѣченъ за последенъ и решающъ опитъ. Начело застаналъ сега лейтенантъ Диксонъ отъ 21 доброволчески полкъ.

На 14 февруарий 1864 год. подводникътъ напусналъ пристанището, като се устрѣмилъ срещу спокойно стоящия на котва военен корабъ „Housatanik". Корабътъ се намиралъ недалеко въ залива и никакъ не подозиралъ дързостьта на „Давида". Подводникътъ плавадъ полупотопенъ подъ водата. Похлупакътъ на кулата, въпрѣки предупрежденията на Ховгейлие, не билъ затворенъ, вѣроятно за достѫпъ на постоянно прѣсенъ въздухъ. Отъ неприятелския корабъ разбрали опасностьта едва, когато подводникътъ отстоялъ на около 100 метра отъ него. До тогава го мислили за „нѣкакъвъ плаващъ кѫсъ". Въ единъ мигъ положението се напълно изяснило. Настанала тревога. Котвата била веднага вдигната, машината заработила и орѫдията се насочили къмъ подводната лодка. Но уви! твърде кѫсно. Смъртоносното торпедо срещнало дѣсната стѣна на „Housatanik" и оглушителенъ трѣсъкъ разтърсилъ кораба. Въ кратко време после това последвало потъването му. Дълбочината на залива обаче не била значителна, така че голѣма часть отъ стъкмяването му и стожеритѣ останали надъ водата. Съ изключение на 5 души, обслугата смогнала да се спаси.

Ала образувалата се при потъването на голѣмия корабъ вълна се оказала сѫдбоносна за смѣлия „Давидъ". Той станалъ жертва на собствената си тъй скѫпо спечелена победа. Подводникъ и обслуга намѣрили гроба си на дъното, не далеко отъ жертвата си.

Такава е била първата победа на единъ подводникъ.

. . . . . .

„Всичко съ времето си!" Трѣбваше да мине времето на „подводната галлера" на фонъ Дребелъ, трѣбваше да се явятъ толкова други подводници, да станатъ жертва мнозина смѣлчаци, за да дойдемъ до днешния съвършенъ подводникъ, творба на днешната техника. При еднообразния напѣвъ на електромотора съвременния „Наутилусъ" достига днесъ огромни дълбочини. Приказнийтъ блѣнъ на Жулъ Верна е за хората на новото време една обикновенна действителность. Но нека се надяваме, че за въ бѫдеще подводникътъ не ще носи потайно гибель и рушение, а ще стане едно чисто научно орѫдие въ рѫцетѣ на облагородения човѣкъ.

Подредилъ: **Н. Бакаловъ.**

Graf v. Lückner.

НЕПРИЯТЕНЪ ПРЕГЛЕДЪ.

На двадесеть и пети декември всичко бѣхме преминали: английската блокада бѣше задъ гърба ни, ледената буря далечъ отъ насъ и широкото море около насъ. И ето ни съ бойното орѫжие въ рѫка, готови за борба. Когато вече никой не мислѣше за лошо, къмъ $9\frac{1}{2}$ часа наблюдательтъ отъ първия стожеръ извика: „Параходъ следъ насъ!"

Какво, тукъ параходъ?! Тукъ въ това открито море, може да бѫде само кръстосвачъ. Покачихъ се на стожера и познахъ спомагателенъ кръстосвачъ. Какво нещастие ни сполетѣ, следъ такова голѣмо щастие! Ето доде най-важното изпитание, сега можехме страшно да се бламираме.

„Готови за скриване!" Дадохъ първата заповѣдъ.

Това значеше: Тѣзи отъ обслугата, които не знаеха да говорятъ норвежки, съ нѣмска форма и орѫжие въ рѫка—подъ палубата; който нѣма пушка, вземаше рѫчна бомба, като се разпредѣлиха на групи; първата влѣзе въ предната часть на кораба, другата въ срѣдата и третата въ моторното отдѣление. Така разпредѣлени, всички се скриха презъ тайната врата, изрѣзана въ пода.

Ала най-напредъ не трѣбва да прибѣгваме къмъ орѫжието, а къмъ маскитѣ. Събрахъ още веднѫжъ останалитѣ, които говорѣха норвежки: „Ние поставихме живота си на карта, като преминахме миннитѣ полета въ буря, снѣгъ и ледъ. Сега ни предстои още едно изпитание. Имате ли вѣра въ себе си? Не се показвайте малодушни! Лѣвата стража въ леглата, дѣсната на палубата; защото, колкото сме по-малко, толкова по-добре! Всѣки да се занимава съ нѣщо! Никой да не се заплете! Самостоятелность и чисто норвежко знаме!"

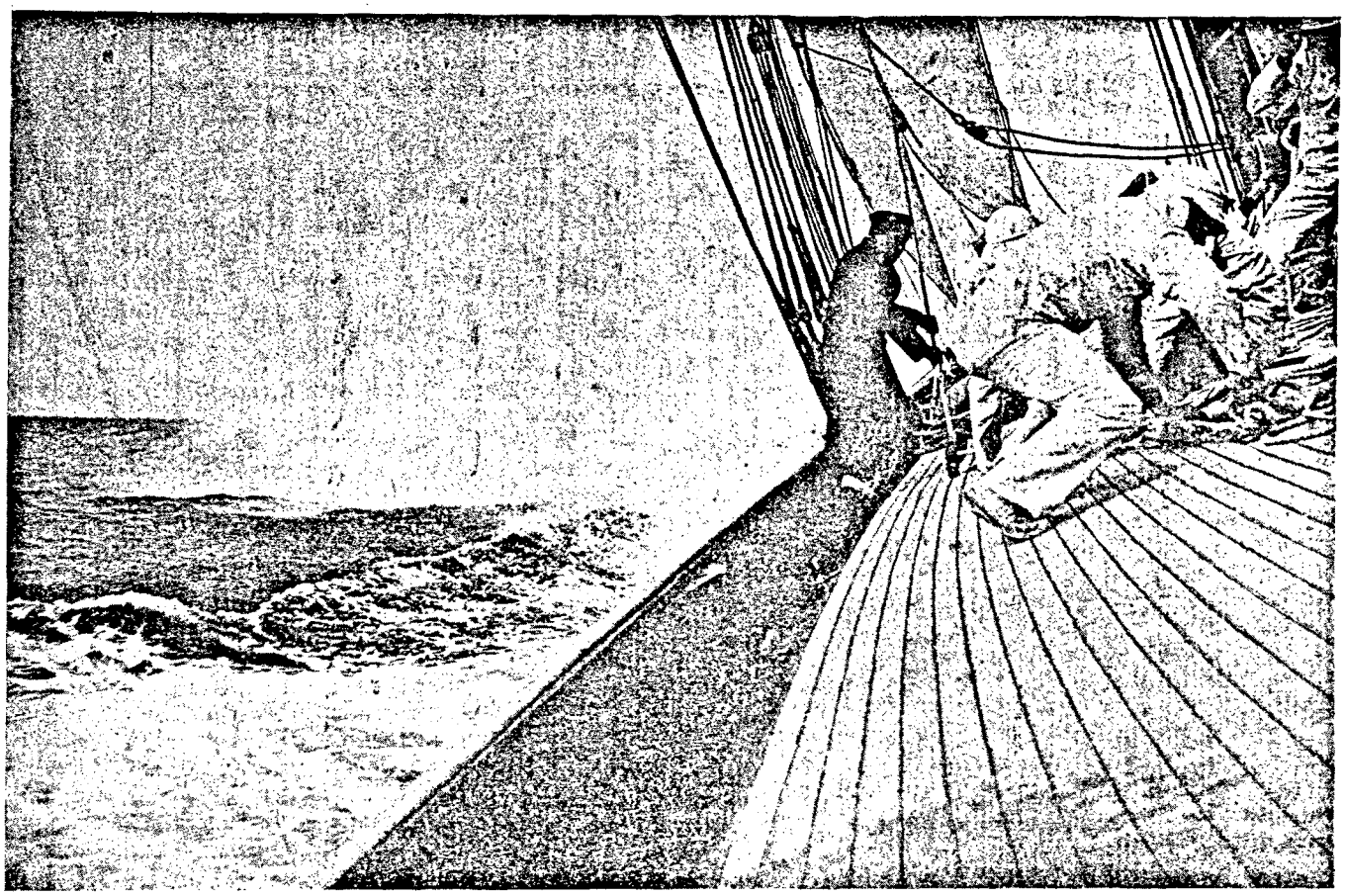
Кръстосвачътъ сигнализира. „Момко, недей бърза да разпознаешъ сигнала! Такъвъ норвежецъ като насъ има старъ далекогледъ".

Между това кабината се приготви за приема, матрацитѣ навънъ, чекмеджетата вънка, всичко още веднажъ да се намокри, мокритѣ корабни документи—между попивателна „да съхнатъ".

„Сега, Жанета, приготви се!"

Най-силното орѫжие, съ което искахме да обезорѫжимъ неприятеля, бѣ маскирана жена. Къмъ женитѣ човѣкъ е винаги по-внимателенъ, а особено английскитѣ офицери. И ако капитанътъ е взелъ жена си на кораба, показва, че рѫцетѣ ни сѫ чисти и че нѣмаме никакви пиратски намѣрения. Затова помогна обичаятъ, както въ Норвегия, така и въ много други морски държави, капитанътъ да взима жена си да пѫтува на кораба. На кораба имахъ осемнадесеть годишенъ морякъ, който имаше женско лице. Той никога не е предполагалъ, че тукъ ще играе ролята на жена. За него тайно бѣхъ приготвилъ женски дрехи и една перука. Всичко му прилѣгаше, нищо не липсваше за необходимитѣ форми на тѣлото, само едно не можахме да имаме. Шмидъ имаше много голѣми крака. Това ни създаде голѣма грижа. Значи, роклята трѣбваше да бѫде по възможность по-дълга, при все че не бѣ такава последната мода.

Жанета бързо се преоблѣче, малко напудрена и леко гримирана, изтегна се на лежащия столъ, а едно одеало закри голѣмитѣ ѝ крака. Въ полата



Германски моряци въ борба съ бурята.

й лежеше малко бѣло кученце, което не обръщаше внимание на дошлитѣ неканени гости.

Жанета изглеждаше доста красива. Всичко можеше да се прикрие, но само мжжкия гласъ, не можеше да се измѣни. Но и за него намѣрихме срѣдство. При зжбоболъ, човѣкъ не говори много. Малко навитъ, мокъръ памукъ на венеца и ето подута отъ зжбъ страна. Бедниятъ момъкъ, какви болки трѣбваше да търпи, отъ надуването страната се зачерви и на лицето се показа действително тжжна гримаса.

Не за първи пжть Жанета днесъ се обличаше и й се радваме, нейната увеличена фотография висѣше въ кабината ми, за да може неприятелския офицеръ, ако иска да я наблюдава, да се обърне къмъ портрета, на който личеше саморжченъ надписъ: „Много поздрави отъ твоята Жанета 1914 г.

До тукъ всичко бѣше добре. Но забелязахме, че ужасно мерише на моторъ. Моторътъ презъ всичкото време бѣше въ движение, а дървениятъ материалъ, натовареиъ върху цѣлата палуба, не позволяваше на газоветѣ въ моторното отдѣление да се провѣтряватъ, ето защо тѣ бѣха проникнали и въ кабината ми. Тукъ нѣмаше смисъль да пръскамъ парфюмъ или одеколонъ, затова разлѣхъ малко газъ, запалихъ лампата, вдигнахъ я да гори съ високъ пламъкъ и кабината се изпълни съ димъ, така се размѣсиха дветѣ миризми. Жалко, че Жанета се опуши малко.

Когато се качихъ на палубата, сигналътъ се виждаше достатъчно ясно. Англичанинътъ, изгубилъ вече търпение, хвърли предъ носа ни една граната. Това трѣбваше да разбера. Съ най-голѣмо спокойствиие, обърнахме платната и кръстосвачътъ ни наближи. Той бѣше английскиятъ кръстосвачъ „Авенге“, 1,800 тона. Устията на всичкитѣ му орждия бѣха обърнати къмъ насъ. Какво е това? Орждия насочени срѣщу вѣтроходъ, и при това миренъ търговски корабъ, а на кърмата ни се вѣеше норвежкото знаме и неутралниятъ знакъ. Не е ли това подозрително? Издадени ли сме? Дишането ми се затрудни, когато морскиятъ великанъ застана срещу насъ и съ мегафона ни извикаха: „Ше бждете прегледани!“ Бързо слѣзохъ въ кабината, още веднъжъ да прегледамъ, дали е всичко наредъ. Безпокойствие отъ възможностьта да сме издадени, засѣдна тежко въ мисъльта ми. На масата стоеше бутилка съ 100-годишенъ конякъ съ името Наполеонъ. Конякътъ съ наполеоновия вензелъ и съ своя алкохолъ при обиска ще замрежи очитѣ на англичанитѣ. Извадихъ запушалката и глътнахъ една чашка. Още веднъжъ щастие... щастие и всичко, което притиска туптящото сърце, ще се преодолѣе. На моряцитѣ за успокоение дадохъ конякъ. „Момчета, сега внимавайте добре, никой да не се забърка! Тукъ ще срѣщнемъ неприятеля като неутрални. Съ германски очи, подъ норвежки маски, безъ страхъ ще гледаме неприятеля право въ лицето! Единъ за всички всички за единъ! Изиграйте добре вашитѣ роли, азъ ще играя ролята на старъ норвежски капитанъ“.

Въ това време бѣше готова и трапезарията. На масата свиреше грамофонътъ: „Jt is a long way

to Tipperary!...[1]) Ние искахме още съ влизането на неприятеля да събудимъ въ него симпатии къмъ насъ. Отвсѣкждe надничаше чиста съвесть, а тамъ кждето неможеше да се погледне, трѣбваше да се чува. Прѣдъ трапезарията стоеше ординарецътъ съ бутилка-виски въ ржка, а въ другата—пълни чаши. Ние, норвежцитѣ, сме добри приятели съ тѣхъ.

Една лодка гребѣше отъ кръстосвача къмъ насъ, нашитѣ моряци се показаха съвсемъ безъ любопитство къмъ лодката, само единъ приготви носовото вжже за нея. Тя дойде съ двама офицери и 15 моряка. Азъ се скарахъ на моряка, че ужъ не достатъчно скоро е приготвилъ вжжето; за да чуе контролата, че говоримъ норвежки. Офицера, който първи се качи на палубата, ме поздрави:

„Happy christmas, captain!“ [2])

„J am the captain, mister officer!“ [3]) Това обръщение по подхождаше като за менъ прость човѣкъ, отколкото ако бѣхъ казалъ: „Sir“

„Happy christmas, captain!“ [2])

„O! Happy christmas, mister officer! Ако бихте благоволили ди влѣзете въ кабината ми, ще видите, колко бѣше шастлива коледата ни!“

„Имахте ли буря?“

Да, и още каква буря“.

„Poor captain.“ [4]) Ние бѣхме се скрили задъ острова“.

Да, казахъ на себе си: Това забелязахъ и азъ, никжде не можахъ да ви видя.

„Желая да ви прегледамъ документитѣ, капитане!“

Когато слѣзохме въ кабината, и вториятъ офицеръ, съ списъкъ въ ржка, ме поздрави и пожела „щастлива Коледа“, а грамофонътъ продължаваше да свири: „It is a long way to Tipperary“. Тѣ се зарадваха и тананикаха сжщата мелодия. Всички чувствуваха: Корабътъ е добре. За да влѣзатъ въ кабината, трѣбваше да се промъкнатъ между накаченитѣ да съхнатъ дрехи, а миризмата предизвика кихавица. Тукъ първиятъ офицеръ видя Жанета и се спрѣ. „Your wife“? [5]) „My wife, mister officer.“ [6])

Рицарски, той отиде къмъ нея съ думитѣ: „Извинявайте, че Ви безпокоявамъ. но дългътъ ни налага“. Жанета тихо му отговори: „All right“. [7])

Въ този моментъ погледътъ му падна върху счупения прозорецъ и измокрената кабина и каза: „Боже Господи, колко лошо море сте имали!“ На което отговорихъ: “На това не обръщамъ внимание, дърводѣлецътъ ще поправи прозореца. Но това, което ми създава, грижа е мокритѣ ми документи“.

„Да, да капитане, че документитѣ Ви не могатъ да бждатъ сухи, това на всѣкиго е ясно, щомъ като вълнитѣ сж влизали тукъ“.

„Да, може би, за Васъ, но ако нѣкой другъ дойде следъ Васъ, кой знае какви неприятности може да ми създаде. Документитѣ трѣбва да издържатъ до тогава, докато държи и вѣтроходътъ“.

„Но Вие ще имате моята завѣрка“, успокои ме той, „бждете доволни, че корабътъ Ви е останалъ здравъ следъ такава страшна буря!“

„За завѣрката Ви ще бжда много благодаренъ,“ отговорихъ азъ.

Той извади отъ вжтрешниятъ джобъ една книга, въ която бѣха записали всички документи, които трѣбваше да прегледа. Той е прегледалъ вече разни кораби, а всички съмнителни записалъ на отдѣлно мѣсто. Корабътъ „Seeadler“ (Морски орелъ) ще получи и той своята страница. Какъвто документъ назоваваше, азъ му го подавахъ, а той винаги одобрително поклащаше глава. Въ това време другиятъ офицеръ поглеждаше портрета на краль Едуардъ и хубавитѣ норвежски пейзажи, като не забрави да сравни снимката на жена ми съ сригинала. Навънъ английскитѣ моряци получиха своя пай отъ виски, а грамофонътъ продължаваше да свири познатия имъ валсъ. Забелязахъ, какъ моитѣ хора се подсмиваха и шушукаха, между това на офицера поднесохъ другъ документъ, той едва го погледна и записа: „All right, that's all right, captain!“ [1]) Навсѣкжде настроението бѣ чудесно, всичко вървѣрше като по медъ и масло, по-добре, отколкото очаквахме.

Само ако знаеше, че стоеше на върховетѣ на щиковетѣ. Доле чакаха, въ пълна германска форма, моряци съ пълни пушки въ ржце.

До менъ стоеше адютантътъ ми Призъ, който изпълняваше ролята на първи помощникъ, едно грамадно, чисто норвежко тѣло, който изигра отлично ролята си.

„Where are your Cargo Papers!“ [2]) Поиска англичанинътъ. Първиятъ помощникъ излѣзе и ги донесе. Това е неговата длъжность. Капитанътъ не трѣбва да върши всичко самичъкъ. Призъ донесе единственитѣ документи, върху които не бѣхме правили никакви поправки, въ тѣхъ бѣше подробно описанъ цѣлиятъ товаръ. Тѣ бѣха издадени така, че товарътъ е предназначенъ за английското правителство въ Австралия. Подписани:—Jack Johnson, British vice-consul. [3])

„Captain, your papers are all right.“ [4])

„Азъ се радвамъ, че документитѣ ми сж изправни, тъй трѣбва да бжде!“

Сега преживѣхъ първото смущение. Той пожела да види корабния дневникъ. Донесе го вториятъ помощникъ Людеманъ. Жалко, че бѣхме стояли въ пристанището цѣли три седмици. Това предстояване ще ни издаде. Човѣкъ трѣбва да бжде изпълненъ съ дълбока вѣра и надежда, а още повече при такава вжтрешна борба. Въ стомаха почна да ми се повдига. По-добре да бжда въ буря и ледъ, отколкото да преживѣя още веднажъ тази сцена. За да се съвзема, обърнахъ се къмъ помощника Людеманъ съ думитѣ: „Такава горна дреха, отъ камилска вълна съ качулка, като тази на господинъ офицеръ трѣбва да имате противъ студа“.

„Не, каза офицерътъ, и противъ водата“.

Англичанинътъ дълго се занимава съ дневника, прегледа предното пжтуване, и попита: „Защо сте стояли тукъ цѣли три седмици?“ Азъ мислѣхъ, че прегледътъ е вече свършенъ, а отъ този въпросъ ми притъмнѣ прѣдъ очитѣ и прѣзъ мисъльта ми мина: Сега е всичко свършено! Тогава Людеманъ сухо каза: „Да, ние бѣхме задържани отъ директора на дружеството ни по причина на германскитѣ спомагателни кръстосвачи.“ При този отговоръ на този човѣкъ, получихъ лекота въ душата си. Офицерътъ се спрѣ, обърна се и ме попита: „Германски спомагателни кръстосвачи ли казахте? Знаете ли нѣщо тѣхъ?“

„Да“, казахъ, а на себе си: „Сега трѣбва да лъжа“. Въ стомаха ми почна нѣщо да се движи, когато Людеманъ се обади: “Не знаете ли нищо за

1) Дългъ е пжтя до Типери. 2) Щастлива Коледа, капигане. 3) Азъ съмъ капитанътъ, г-нъ офицеръ. 4) Бедниятъ капитанъ. 5) Вашата жена? 6) Моята жена, г-нъ офицеръ. 7) Добре.

1) Добре, всичко добре, капитане. 2) Где сж Вашитѣ товарителници? 3) Капитане, Вашитѣ книжа сж въ изправность.

„Мьове“ и „Зееадлеръ?“ Педнадесеть германски подводника сѫ на открито море, това ни съобщи нашиятъ директоръ. А отъ това ние самитѣ бѣхме загрижени; защото имаме английски товаръ, затова ни предупредиха“.

Изведнъжъ другиятъ офицеръ се разбърза. Той погледна часовника си и каза на другаря си: „Ние трѣбва да бързаме“, Претърсвачътъ офицеръ се повдигна, затвори дневника и каза: „Да, капине, всичкитѣ Ви книжа сѫ въ изправность. Но Вие ще трѣбва да чакате отъ единъ до единъ часъ и половина, докато получите сигнала „свободно“ да заминете“.

Когато офицеръть тръгна да излиза, забеляза кучето и каза: „То изглежда като германско куче“.

Азъ си казакъ: Ахъ Боже, остави го да лежи въ полата на Жанета. Щомъ като не можа да намѣришь нищо друго нѣмско, освенъ кучето, това е много добре. Излѣзахме на палубата, англичанитѣ слѣзоха въ лодката си. Изпратихъ гоститѣ и се почувствувахъ облегченъ. Но сега предъ насъ се изпрѣчи най-важниятъ моментъ.

„Вие ще трѣбва часъ и половина да чакате!“ Каза той. Когато видѣхъ офицеритѣ къмъ лодката, обхвана ме песимизъмъ и си казахъ на себе си: „Да, сега е всичко изгубено“. Скритата обслуга, подъ ксмандата на мичманъ Кирхаузъ, напрегнато чакали резултата отъ прегледа и подслушвали цѣлиятъ разговоръ. Тѣ чули, че ужъ азъ съмъ билъ промълвилъ, „всичко е изгубено“ и свѣткавично отъ уста на уста се разнесли отъ единиятъ до другиятъ край на кораба. Седемминутнитѣ капсули запалили, за да хвърлятъ кораба въ въздуха. На палубата никой не мислѣше, че долу въ скривалищата запалкитѣ горятъ. Напротивъ горнитѣ се чувствувахме облегчени, че всичко премина благополучно Съ сърдечно ржкостискане се раздѣлихме съ англичанитѣ и още веднажъ напомниха: „Значи, Вие ще чакате отъ кръстосвача сигнала „свободни“ и тогава ще заминете“.

Първиятъ ми помощникъ съ своята четиржгълна популярна фигура и осемнадесеть добре заучени норвежски думи, обърна гърбъ на неприятеля и даде нареждане на обслугата за такелажа. Когато офицеритѣ седнаха въ лодката, появи се друго опасно положение. Вѣтроходътъ не може да застане на едно мѣсто, като параходътъ, щомъ като машината му е спрѣна, а продължава да се движи съ малъкъ ходъ напредъ. Неприятелската лодка, която лежеше до стената на кораба ни, не можа лесно да се отдѣли, тя се увлече отъ нашия ходъ и тръгна къмъ кърмата ни. Каква непредвидена опасность можеше да ни създаде това положение. Когато лодката ще дойде до кърмата на кораба ни, можеше да забележи винта на мотора. Вѣтроходъ съ винтъ, това ще ни издаде! Защото въ нашитѣ документи никжде не бѣ записано, че имаме моторъ отъ 1,000 конски сили.

Нѣма да увѣрявамъ читателитѣ за постжпката си въ този моментъ. Отчаяние ме завладѣ. Затичахъ се на кърмата, сграбичъ края на първото попаднало ми вжже и го хвърлихъ надъ главитѣ на неприятеля и извикахъ: „Господинъ офицеръ, дръжте това вжже!“ Резултатата бѣ, че всички повдигнаха главитѣ си нагоре и така минаха край винта, безъ да го забележатъ. Лодката се отдалечи. Офицеръть ми благодари още веднъжъ за моята услужливость и се скара на моряцитѣ, че не могатъ достатъчно бързо да се отдѣлятъ отъ кораба и извика: „Въ лодката ми има само тжпаци“. Азъ си казахъ: „Да, Вие имате право, и тебе като най-голѣмъ тжпакъ изиграхме. Но той изпълни само своя дългъ, на негово мѣсто и азъ бихъ направилъ сжщото. Покъсно британската академия поясни, че ако англичанитѣ знаеха чужди езици, нѣмаше така лесно да бждатъ изиграванн.

Ахъ, колко лесно се поема въздухъгъ, щомъ като премине опасностьта. Затичахъ се веднага надолу къмъ тайното скривалище, за да съобщя за щастливото избавление. Когато ударихъ съ токоветѣ си върку замаскнраната врата и извикахъ: „Отворете!“, не получихъ никакъвъ отговоръ. Повторихъ „отворете!“ Веднага чухъ да викатъ: „Отворетѣ вентилитѣ (кистонитѣ)“. Какво е това! Какво става доле? Полудѣли ли сѫ? Тропайки на вратата извикахъ: „Отваряйте, всичко е благополучно!“ Отвориха вратата — капакъ, насрѣща ми се показа преблѣднѣло лице и веднага избѣга. Вжтре се почна лудо надбѣгване, отъ единия до другия край. Какво е станало? Не мога да разбера! Най-после разбрахъ. Тичали да затворятъ винтилитѣ и да отрѣжатъ запаленитѣ фитили за запалкитѣ, които следъ три минути щѣха да хвърлятъ кораба въ въздуха. Кой можеше да предположи, че сѫ запалили фитилитѣ?

Най-после разбрахъ, откжде идва тази паника. Разследвахъ случката и намѣрихъ лицето, отъ което сѫ излѣзли думитѣ „всичко е изгубено“. Запитаха го, какво е мислилъ въ тоя моментъ, а той каза: „Доле нищо не съмъ казвалъ, азъ на себе си казахъ, часъ и половина да чакаме, тогава всичко е изгубено; защото това значеше, че тѣ ще питатъ по радиото въ пристанището дали вѣтроходътъ „Ирма“ (това бѣше фалшивото име на кораба ни) е отпжтувалъ? Но „Ирма“ вѣтроходъ не сжществуваше“.

Той имаше право! Книжата ни намѣриха въ изправность, тогава защо да чакаме още часъ и половина?

Взехме сигналната книга и далекогледа за да отчетемъ веднага. Всички сме устремили погледитѣ си къмъ кръстосвача, просто висимъ по стенитѣ. Ще спасимъ ли нашата черупка? Сега почувствувахме безсъннитѣ нощи, силитѣ ни напускатъ. Минутитѣ ставагъ цѣла вѣчность. Изведнъжъ вдигнаха единъ сигналъ. Насочвамъ бинокъла, но ржцетѣ ми треперятъ, сигнала не се вижда ясно, а само нѣколко знамена се вѣятъ. Адютантътъ ми взема бинокъла. но и той нищо не може да различи. Тогава стариятъ Людеманъ взема бинокъла, подпира се спокойно на перилото и взе сигналната книга. Всички зависиме само отъ неговитѣ очи. Какво ще види и какво ще каже? Нервитѣ не могатъ да издържатъ повече. Отъ напрежение могатъ всѣки моментъ да се скжсатъ. Най-после разпозна сигнала:

„ТМВ“

Разтворихъ сигналната скнига. Какво значи това? Какво искатъ да кажатъ? Людеманъ, това неможе да бжде! Тукъ пише, планета. Глупости, вижъ още веднъжъ сигнала! Още веднъжъ се поставн търпението на изпитание. Той се опитва да задържи дишането си, за да увеличи зрението си.

„ТХВ“

Още веднъжъ потърсихъ въ сигналната книга. Азъ въздъхнахъ облегченъ:

„Продължете пжтя си!“

Избавление!... Като че ли всичко замръзна въ тѣлото ми... Неописуемо чувство нахлува съ гигантска

сила, за да изгони неприятното напрежение. Въ такъвъ моментъ човѣкъ чувствува, че сърцето има две клапи. Сега бързо доле, моряцитѣ, които заедно съ Кирхаузъ изпълниха достойно стражата си, бързо да се освежатъ и да не запалятъ пакъ нѣкой фитилъ.

„Момчета, спасени сме, ще продължимъ пжтуването си!"

Какъ горещо се здрависаха. Тѣ знаеха много добре, че всички не можаха да излѣзатъ на палубата; за да не сложимъ всичко пакъ на карта. Кръстосвачътъ мина край насъ. Сега вдигнаха още единъ сигналъ, съ който всѣки морякъ на другъ пожелава: „На добъръ пжть"! За него вече не бѣше нужна сигналната книга. Можахме ли да искаме нѣщо повече отъ неприятеля ни, освенъ „на добъръ пжть?" Спуснахме три пжти норвежкото знаме и вдигнахме сигнала „благодаря".

Кръстосвачътъ се изгуби отъ погледа ни. Моитѣ момчета, които искаха да видятъ неприятеля още веднъжъ, надничаха презъ прозорцитѣ.

„Джонъ Булъ", какъ те излъгахме, ти ни пожела действително „щастливъ пжть!"

Благопожелания! Цѣлата обслуга се изреди да ми стисне ржката казвайки: „На добъръ пжть, г-нъ капитанъ!"

„Момчета, сега пригответе се да отпразднуваме действително щастлива Коледа!"

Превелъ: **Д. Фурнаджиевъ.**



БАСЕИНИ.

Не може да има спортно плуване и редовно обучение и трениране безъ басеини, отъ каквито, за съжаление, нашата страна е лишена.

Обучението въ рѣкитѣ и морето е много мжчно и трѣбва да се избѣгва, защото въпрѣки подобренията, които се правятъ, то е съпроводено съ опасности и неудобства.

Първата задача на всѣка организация трѣбва да бжде да създаде басеинъ, за да иматъ възможность плувцитѣ да практикуватъ спортното плуване и да устройватъ състезания, които чрезъ приходитѣ си ще усигорятъ и живота на организацията.

Спортното плуване се практикува въ всички страни. То е възможно само въ съвършенно спокойна вода, каквато има въ басейнитѣ. Тъй като всички състезания, на скорость и издържливость се извършватъ въ басейни, необходимо е състезателитѣ да се тренирятъ въ обстановка, въ каквато вѣроятно ще се състезаватъ. Освенъ личната издържливость въ басейнитѣ се прилагатъ известни методи, които даватъ често пжти първенство на опитнитѣ въ това отношение плувци. Такъвъ бѣше случаятъ на балканскитѣ игри. Гръцкитѣ плувци спечелиха голѣмо предимство благодарение на обстоятелството, че нашитѣ плувци нѣмаха практика отъ плуване въ басейнъ и на завоитѣ губѣха спечеленото предимство отъ личната си сила и издържливость

Постройката на открити басейни е възможна въ всички населени мѣста. Достатъчно е да има рѣчна или подпочвена вода. Басейнътъ се състои отъ единъ четвъртитъ циментовъ резервоаръ съ размѣръ 25 на 12 метра, 33·33 на 14 м. или 50 на 18 метра.

Най-лесно е, когато басейнътъ се построи близо до рѣката, отъ която се отвежда часть отъ водата чрезъ тржбопроводъ или обикновенъ каналъ въ басейна, а отъ тамъ се връща обратно въ рѣката. Въ басеина, разбира се, не трѣбва да има никакво течение. Специални кранове служатъ за пълнене или изпразване на басеина, когато ще се извършва ежедневното му почистване презъ лѣтния сезонъ. Басейнътъ трѣбва да е четиржгленъ безъ всѣкакви препятствия въ него и безъ стълби. Жглитѣ му могатъ леко да се закржглятъ само, което е необходимо за по-лесно чистене на басейна. Дълбочината на басейна трѣбва да започва отъ 0·70 м. и да стига до 3 м. Наклонътъ на дъното трѣбва да е много слабъ, така че започвайки отъ 0·70 м. да се стигне 2. м. дълбочина на 18 м. отъ дължината на басейна. Триметровата дълбочина се получава по-бързо, така че на другия край на басейна, кждето ще сж мѣстата за скачане, да има една ивица отъ 6 м, дължина съ дълбочина 3 м.

Височината на стенитѣ на басейна не бива да е по-висока отъ 0·75 м. надъ водата и не по-низка отъ 0·30 м.

Водата се поддържа на постоянна височина чрезъ една околовръстна вада, въ сжщата вада се изтичатъ всички нечистотии плуващи, на повърхностьта.

Басейнътъ отвжтре трѣбва да е въ свѣтълъ цвѣтъ. За да може да служи за състезания, по дължината на басейна се поставятъ петь черни линии на растояние два метра една отъ друга и дебелина 0·25 мм. Тѣзи линии се продължаватъ и по стенитѣ на басейна. Тѣ означаватъ коридоритѣ, въ които ще плуватъ състезателитѣ. Всѣки коридоръ се номерира съ цифритѣ 1,2,3 4 и 5 на вжтрешнитѣ стени на басейна надъ водата.

По сжщия начинъ се маркира и полето за игра на водна топка.

Стълбитѣ за слизане въ водата се замѣнятъ съ вертикални желѣзни стълби, за да не представляватъ препятствия. Тѣ се поставятъ на напречната стена на басейна съ малката дълбочина отъ дветѣ му страни по една 1 м, стълба, на надлъжнитѣ стени при дълбочинитѣ 1·50 м. отъ всѣка страна по една стълба, и до жглитѣ на басейна съ голѣмата дълбочина по една стълба.

Малката дълбочина на басейна не се отдѣля съ никаква преграда отъ голѣмата. Допуща се да се опъва подвижно вжже на мѣстото, кждето започва дълбочина, по голѣма отъ 1·25 м. Могатъ

СВѢТОВНИ РЕКОРДИ.

Име	Народность	Растояние и видъ на плуването	Време	Дата	Мѣсто	Дължина на басеина	Кждe e зарегистриранъ	Забележка
З А М Ж Ж Е.								
И. Р. Жилюла	Съед. Щати	300 ярда св. ст.	3 м. 06·8 с.	3.VIII1933г.	Детройтъ	25 ярда	Съед.Щати	
„	„	300 м. „	3 м. 24·4 с.	3.VIII1933г.	„	25 „	„	
С. Макино	Япония	400 м. „	4 м. 46·4 с.	14.VIII1933г.	Токио	50 метра	Япония	
И. Р. Жилюла	Съед. Щати	440 ярда св. ст.	4 м. 48·6 с.	21.IX1933г.	Детройтъ	25 ярда	Съед.Щати	
И. Мецика	„	500 ярда св. ст.	5 м. 26·6 с.	1.VI1933г.	Ситлъ	25 „	„	
„	„	500 м. „	5 м. 57·8 с.	1.VI1933г.	„	25 „	„	
„	„	880 ярда св. ст.	10 м. 15·4 с.	16.VIII1933г.	Чикаго	55 „	„	
„	„	1000 ярда „	11 м. 37·4 с.	29.VII1932г.	Портлантъ	55 „	„	
К. Китамура	Япония	1000 м. „	12 м. 42·6 с.	13 VIII1933г.	Токио	50 метра	Япония	
К. Каватцу	„	400м. нагръбъ	5 м. 37·6 с.	30.IX1933г.	„	25 метра	„	
М. Кийокава	„	400 м. „	5 м. 30·4 с.	30.IX1933г.	„	„	„	
З А Ж Е Н И								
Л. Кайтъ	Съед.Щати	300 ярда св. ст.	3м. 38·4 с.	20.IV1933г.	Буфало	25 ярда	Съед. Щати	
В. Денъ Уденъ	Холандия	300м. св. ст.	3м. 58·0 с.	8.X.1933г.	Ротердамъ	25 метра	Холандия	
Л. Кайтъ	Съед.Щати	800м. св. ст.	11м. 44·3 с.	23.IX1933г.	Жонъ Бичъ	55 ярда	Съед. Щат	Въ сол. вода
С. Денисъ	Австралия	100м. жабно	1м. 24·6 с.	14.III933г.	Унлей	33⅓ ярда	Австралия	
Е. Якосенъ	Дания	200 ярда жаб.	2м. 49·5 с.	5.X1933г.	Стокхолмъ	25 ярда	Швеция	
Н. Майеката	Япония	200м. „	3м. 00·4 с.	30.IX1933г.	Токио	25 метра	Явония	
„	„	400м. „	6м. 24·8 с.	1.X1933г.	„	25 метра	„	
„	„	500м. „	8м. 03·8 с.	1.X1933г.	„	25 метра	„	

ЕВРОПЕИСКИ РЕКОРДИ

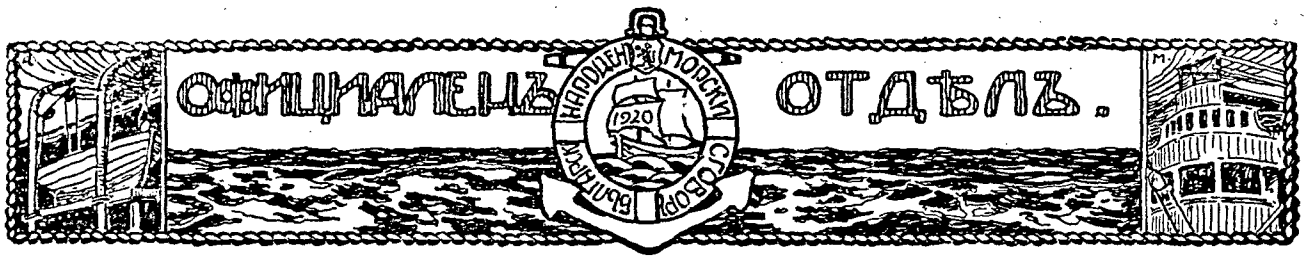
И м е	Народность	Растояние и видъ на плуването	Време	Дата	Мѣсто	Дължина на басейна	Кждe e зарегистриранъ	забележка
З А М Ж Ж Е								
Ст. Барани	Унгария	100м. св ст.	00м. 58·4 с.	12.V1931г.	Буда-Пеща	33⅓ метра	Унгария	
Ж. Тарисъ	Франция	200м. „	2м. 12·2 с.	24.IV1932г.	Реймсъ	25 „	Франция	
„	„	300м. „	3м. 27·6 с.	11.VII1931г.	„	25 „	„	
„	„	400м. „	4м. 47·0 с.	16 IV1931г.	Парижъ	33⅓ „	„	
„	„	500м. „	6м. 01·2 с.	23.IV1932г.	Реймсъ	25 „	„	
„	„	800м. „	10м. 15·6 с.	21.VI1932г.	Канъ	50 „	„	
„	„	1000м. „	12м. 57·6 с.	25.V1932г.	Парижъ	50 „	„	
А. Боргъ	Швеция	1500м. „	19м 07·2 с.	2.IX1927г.	Болоня	50 „	Италалия	
Ж. Картонетъ	Франция	100м. жабно	1м. 12·4 с.	24.III932г.	Парижъ	25 „	Франция	и св. рекордъ
„	„	200м. „	2м. 42·6 с.	8.II1932г.	„	25 „	„	„
Е. Радемахеръ	Германия	400м. „	5м. 50·2 с.	9.III1926г.	Ню-Хавенъ	25 ярда	Съед.Щати	
П. Шварцъ	„	500м. „	7м. 33·1 с.	22.I1933г.	Брауншв.	25 метра	Гермамия	и св. рекордъ
Е. Копперсъ	„	100м. нагръбъ	1м. 08·8 с.	19.XI1929 .	Рурортъ	25 „	„	
„	„	200м. „	2м. 39·7 с.	18.I1930г.	Бременъ	25 „	„	
Ж. С. Р. Безфордъ	Англия	400м. „	5м. 41·8 с.	27.III1933	Биркенхедъ	25 ярда	Англия	Солена вода
О. Абей-Немешъ Ш. Мещцоли А. Вани А. Шчекели	Унгария	4 по200 м. пощ.	9м. 27·7 с.	27.VIII1933 г.	Неаполъ	50 метра	Италия	Солена вода
З А Ж Е Н И								
В. Ден. Уденъ	Холандия	100м.св.стилъ	1м. 06 с.	9.VIII1933г.	Антверпенъ	33⅓ метра	Холандия	и св. рекордъ
„	„	200м. „	2м. 28·6 с.	3.V1933г.	Ротердамъ	25 „	„	„
Ж. Коперъ	Англия	220ярда св. ст.	2м. 44·2 с.	3.VI1931г.	Глазговъ	25 ярда	Шотландия	
„	„	300 „ „	3м. 50·4 с.	28.IV1931г.	Лондонъ	33⅓ ярда	Англия	
В. Денъ Уденъ	Холандия	300м. „	3м. 58 с.	8.X1933г.	Ротердамъ	25 метра	Холандия	и св. рекордъ
М. Браунъ	„	400м. „	5м. 42 с.	30.VIII1931г.	Парижъ	50 метра	Франция	
К. М. Джеймсъ	Англия	500 ярда св. ст.	6м. 57·6 с.	5.XI1923г.	Сикомбъ	33⅓ ярда	Англия	
М. Браунъ	Холандия	500м. „	7м. 18 с.	23.III1930г.	Брюджъ	25 метра	Белгия	
Л. Андерсенъ	Дания	800м. „	12м. 07·8 с.	26.VII1933г.	Копенхаген	50 „	Дания	Солена вода
И. Годардъ	Франция	1000м. „	15м. 18·6 с.	23.VII1931г.	Парижъ	50 „	Франция	
„	„	1500м. „	23м. 32·4 с.	20.VII1931г.	„	50 „	„	
Е. Якобсенъ	Дания	100м. жабно	1м. 25·8 с.	30.IV1933г.	Копенхаген	33⅓ метра	Дания	Солена вода
„	„	200м. „	3м. 03·4 с.	11.V1932г.	Стокхолмъ	25 ярда	Швеция	
И. Кащайнъ	Холандия	400м. „	6м. 29 с.	29.IV1933г.	Амстердамъ	25 метра	Холандия	
„	„	500м. „	8м. 12 с.	19.XI1932г.	„	25 „	„	
Ф. Хардингъ	Англия	100м. нагръбъ	1м. 18·6 с.	30.V1932г.	Валасай	25 ярда	Англия	
„	„	200м. „	2м. 50·4 с.	19.IX1932г.	„	25 „	„	и св. рекордъ
„	„	400м. „	6м. 12·4 с.	5.XII1932г.	„	25 „	„	„
Р. Мастенброкъ Г. Оверслотъ Т. Зелбакъ В. Денъ Уденъ	Холандия	4 по 100 мпощ.	4м. 43 с.	12.XII1933г.	Амстердамъ	25 метра	Холандия	

Въ книжка 10 отъ 1933 г. на „Морски Сговоръ“ публикувахме свѣтовнитѣ рекорди по плуване, обявени въ годишника на ФИНА за 1934 г. Съгласно окржжното на ФИНА отъ 1. февруарий т. г. следъ издаването на годишника сж зарегистрирани нови свѣтовни рекорди, които даваме горе; даваме сжщо така и европейскитѣ рекорди.

да се поставятъ надписи за да предпазватъ неопитнитѣ плувци.

Необходими сж още кабини за съблѣчане на кжпящитѣ се и душове за измиване преди влизането въ басейна, евентуално и плажъ.

Указанията, които даваме, обаче, не изчерпватъ всичко. Тѣ могатъ да послужатъ само като съображения при изборъ за мѣсто на басеинъ и срѣдствата, необхоими за постройката му. Проектитѣ и ржководството на постройката трѣбва да се повѣрятъ на лица съ опитность въ това отношение. Организациитѣ могатъ да реализиратъ постройката на басейна и на части. Нужно е само да се мобилизира съдействието на факторитѣ, които могатъ да обезпечатъ извършването на поголѣмата часть отъ работата безплатно, чрезъ трудова повинность или другъ начинъ и да се обезпечи необходимия минимумъ отъ срѣдства за материалитѣ, необходими за постройката. Започването на постройката безъ щателно предварително проучване на възможноститѣ за нейното завършване е рисковано и даже вредно. В. И.



ИЗЪ ЖИВОТА И ДЕЙНОСТЬТА НА БЪЛГАРСКИ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ.

На поздравителната телеграма отъ страна на организацията по случай новата година Негово Величество Царя благоволи да отговори съ следната телеграма:

Професоръ Д-ръ Ст. Консуловъ
Предс. Българския Народенъ Морски Сговоръ
Варна.

Вамъ и на Българския Народенъ Морски Сговоръ благодаря отъ сърдце за любезнитѣ поздравления, като Ви честитя сжщо новата година.

Царьтъ.

— На 5. февруарий председательтъ на организацията Проф. Д-ръ Консуловъ заедно съ гл. секретарь поднесоха на гл. Директоръ на Желѣзницитѣ инж. Л. Божковъ адресъ отъ страна на организацията по случай 25 годишната му непрекжсната служба. Г-нъ Инж. Л. Божковъ е изказалъ благодарностьта си за вниманието и радостьта си за преценката на неговата досегашна служба, като е подчерталъ че въ своята дейность винаги е поставялъ интереситѣ на службата надъ всички останали въпроси. Той е изказалъ готовность и за въ бждаше да продължи да работи за преуспѣването на въпроситѣ, които интересуватъ организацията и съ които е започналъ своята служба като инженеръ и н-къ на пристанище Варна.

— Въ заседанието на Г. У. Т. на 5. февруарий т, г. се утвърдиха управителнитѣ тѣла на следнитѣ клонове: Дрѣново: Председатель Георги Ганчевъ, адвокатъ; подпредседатель Стефанъ Бръчковъ, директоръ на гимназията; секретарь Пенчо Николовъ, учитель; касиерь Витанъ Бейковъ, учитель; съветници: Боби Праздниковъ, кметъ, д-ръ Люба Дякова и инж. Косевъ. Трѣвна: председатель д-ръ Алекси Пухлевъ, лѣкаръ; председатель д-ръ Ал. Косатевъ, зжболѣкарь; секретарь Богдана Стойкова; касиеръ Илия Ралевъ; съветници: Михаилъ Димитровъ. Бончо Грозевъ и Ради Аврамовъ; контролна к-я: К. П. Кожухаровъ, и Коста Йоцевъ.

— Ямболската градска община е отпусната на клона ни въ града 8,960 кв. метра мѣсто за постройка на басеинъ. Клонътъ ще пристжпи къмъ постройката на 50 метровъ открить басеинъ. Проектътъ се изготовлява отъ инж. Даракчиевъ.

— На 4. февруари габровскиятъ ни клонъ е устроилъ благотворително утро съ участието на детската музикална китка „Веселинка“ и децата, посещавали морскитѣ колонии на клона. Представени сж били пиеската „Водниятъ царь“ и оперетната картина „Чутъ“.

Утрото е било посетено и изнесено много добре. Приходътъ е въ полза на фонда „Детски морски колонии“.

— На 15. февруарий инж. Даракчиевъ е челъ предъ ученицитѣ и ученичкитѣ на гр. Сливенъ сказка на тема: „Плуването като източникъ на здраве, сила и красота“. Заедно съ управителното тѣло на клона е било избрано мѣсто за басеинъ. Клонътъ е обезпечилъ съгласието на общината за отпущане на мѣстото.

— На 18. т. м. В. търновскиятъ ни клонъ е свикалъ общо годишно събрание. На събранието е присжствувалъ и гл. секретарь. Управителното тѣло е дало отчетъ за дейностьта си презъ 1931 г., 1932 и 1933 г. Избрано е ново управително тѣло.

— Съ опредѣление № 367 отъ 15. февруарий т. г. на основание чл. 46 отъ закона за юридическитѣ лица Варненскиятъ Окр. Сждъ е решилъ да се впише въ книгата за юридическитѣ лица „Българския Народенъ Морски Сговоръ“ съ седалище въ гр. Варна.

МОРСКИ НОВИНИ.

Съединенитѣ Щати. Дружеството Seadrom Ocean Dock Carp. е представило на Вашингтонското правителство проектъ за посройка на петь плаващи острови, за да се обслужва въздушната служба Ню-Йоркъ—Парижъ и иска кредитъ отъ 30 мил. долара. Споредъ този проектъ четири плаващи острови ще бждатъ поставени между Ню-Йоркъ и Азорскитѣ острови, а петия между азорскитѣ острови и испанския брѣгъ. Проектътъ подчертава, че постройката на тѣзи острови ще даде работа на 10,000 работника въ течение на 24—30 месеца.

Палестина. На 31 октомврий м. г. стана от-

кривaнето на новото пристанище въ Хайфа. Поради събитията въ страната избѣгнати сж били всѣкакви тържества. Пристанището бѣше започнато презъ 1929 год.

Англия. По поводъ на едно запитване върху морската политика на британското правителство въ връзка съ безработицата, която засѣга 60,000 моряци, председателтъ на Board of Trade е далъ следния отговоръ:

„Положението на британското арматьорство, което създава сериозни грижи на правителството, се дължи главно на голѣмото намаление на морската търговия, вследствие на икономическата криза. Правителството се мжчи съ всички срѣдства, включително съ търговскитѣ договори, да имъ помогне. Вследствие на отслабването въ морската индустрия се създаде въ нѣкои голѣми морски страни субсидирането, което още повече увеличи излишния тонажъ. Гледището на правителството бѣше изложено подробно въ икономическата и монетарната свѣтовна конференция. Азъ съмъ готовъ всѣки моментъ да разуча необходимитѣ мѣрки, за да се тури край на пречкитѣ, наложени на британскитѣ кораби отъ чуждитѣ държави; останалитѣ направени предложения (монополъ на каботажа; монополъ на вноса, монополъ на превоза между частитѣ на империята за британскитѣ кораби и тѣзи на доминионитѣ) ще бждатъ щателно проучени, и ще се съвещавамъ съ представителитѣ на арматьоритѣ, но азъ не съмъ съ впечатление, че тѣ ще сж отъ полза за британската морска индустрия.

Грамадна петиция отъ офицеритѣ на търговския флотъ до парламента. Офицеритѣ отъ английския търговски флотъ сж направили въ Лондонъ една манифестация, която е спечелила голѣмъ интересъ и симпатии. Тѣ сж отправили до парламента една петиция съ 12,000 подписа, като не броятъ тѣзи на около 10,000 съчувственици, които не сж вече въ търг. флотъ, за да искатъ да се направи официална анкета върху тѣхното положение.

Решено е било, грамадниятъ томъ да бжде пренесенъ по воденъ пжть. На единъ влѣкачъ, украсенъ съ голѣма бѣла лента отъ платно съ надпись „12,000 офицери отъ търговския флотъ се обръщатъ къмъ парламента“, молбата е пристигнала предъ Вестминстерския дворецъ на Темза. За пръвъ пжть е пристигнала по този начинъ молба въ парламента. Делегатитѣ начело съ адмиралъ Филипъ Юлсонъ Вардъ, председателя, сж поднесли на Макдоналдъ молбата.

Германия. Райха продължава субвенцията на търговския флотъ. Презъ м. май 1933 г. Райха бѣше решилъ да даде взаимообразно 20 милиона марки за мореплавателнитѣ си предприятия, за да поддържатъ търговската си дейность.

Тази помощь бѣше оправдана тогазъ, когато трѣбваше да се балансира положението поради спадането на английската, американската и скандинавскитѣ монети. Тази помощь се даваше споредъ тонажа на корабитѣ и заплатитѣ за персоналъ и трѣбваше да се прекрати на 31. октомврий.

Германското правителство е решило да продължи този режимъ за неопредѣлено време. Това е една отъ мѣркитѣ за борба срещу безработицата. Говори се, че ако бѣше премахната тази субвенция, корабоплавателнитѣ предприятия щѣха да завържатъ много кораби, поради невъзможностьта да бждатъ експлоатирани, а 5,000 германски моряка щѣха да останатъ безъ рабата.

Подвижния басеинъ при Найфиновъ.

Намиращето се отъ дълги години насамъ въ постройка голѣмо и единствено въ свѣта приспособление за повдигане на кораби, плаващи по водния пжть Щетинъ — Берлинъ, е днесъ на привършване и сж започнати първитѣ изпитвания на този гигантски „корабенъ преносвачъ“. Огромната постройка се издига 50 метра надъ околностьта. Тоя „корабенъ преносвачъ“ ще прехвърля плавателнитѣ сждове отъ канала на р. Одеръ въ водния пжть къмъ Берлинъ. Разликата въ височинитѣ на двата канала е 36 метра.

Общата тяжесть на подемния механизъмъ е около 4,200 тона. Отъ канала на р. Одеръ корабитѣ навлизатъ въ пълния съ 2,700 куб. метра вода „преносвачъ и затворени въ една такава „вана“, въ разстояние отъ 5 минути ще биватъ спускани въ долния каналъ. Подемната платформа е дълга 85 метра и дълбока 2,5 метра; съ помощьта на 256 вжжета тя бива спускана и отново повдигната, готова да продължи дейностьта си.

Въ Германия се стремятъ всячески да подобрятъ и осигурятъ воднитѣ пжтища, като съ това ще се уреди и усили движението по тѣхъ.

Съветска Русия. Споредъ едно последно съобщение, усилено се работи върху постройката на единъ 172 клм. дълъгъ каналъ. Този каналъ ще направи отъ Москва новъ пристанищенъ градъ като ще я свърже съ р. Волга. Хиляди работници сж заети съ прекарването на канала. Предполага се, че годишното движение въ новото московско пристанище ще възлизана около 5 милиона тона.

Италия. Върховниятъ съветъ на италиянския търг. флотъ е решилъ да даде премия отъ 150,000 лирети на корабостроителя, който ше представи проектъ за товаренъ търговски корабъ отъ новъ типъ, чиято стойность и експлоатационни разходи да бждатъ най-малки. Това решение е взето по поводъ за подновяването на италиянския товаренъ търг. флотъ.

Етатизация на италианския търговски флотъ. Дружеството „Италия“, най-голѣмото морско корабоплавателно предприятие въ Италия, е продало на института за индустриално възстановяване, държавно предприятие, 940,000 акции.

Този институтъ имаше вече 180.000 акции; отъ общото количество акции 1,440,000 държавата е собственица на 1,120.000 акции или 77$_0$/^{0} отъ капитала.

Благодарение на италианскитѣ бързи кораби „Рексъ“ и Есперия“ пжтуването отъ Александрия (Египетъ) до Ню Йоркъ (Америка) е намалено до 9 дни. „Рексъ“ е дочакалъ въ Италия идващия отъ Александрия „Есперия“ и тогава е отплувалъ къмъ Америка. „Моретата не раздѣлятъ отдѣлнитѣ далечни страни, а ги свързватъ!“

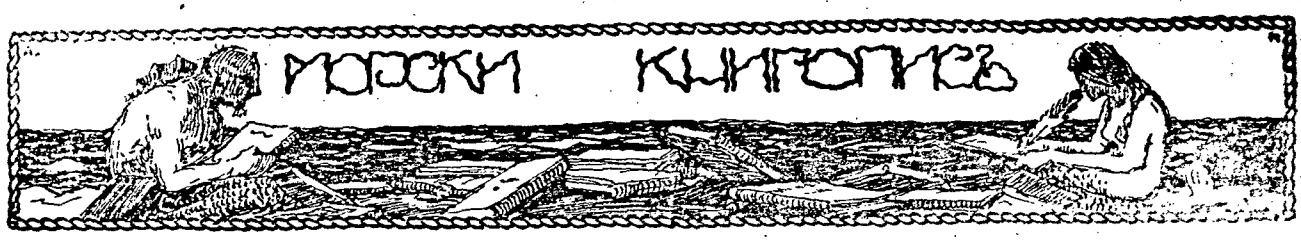
Продължаватъ се намаленията по желѣзницитѣ за чужденцитѣ. Министрътъ на съобщенията е продължилъ до 30 септемврий 1934 г. намаленията върху стойностьта на желѣзопжтнитѣ билети, за отиване и връщане на чужденци които отиватъ въ Италия (50 $_0$ за отдѣлни лица и 70$_0$ за групи надъ 25 души), отъ гранична сухопжтна или морска гара или отъ нѣкое аеропристанище до

която и да е гара въ страната. Билетитѣ сж валидни 30 дни и сж неограничени въ прекъсванията безъ всѣкакви формалности. За да се получи намалението, изисква се престояване въ Италия поне отъ 6 дни. Италианцитѣ, живущи въ страната, сжщо могатъ да се ползуватъ отъ това намаление.

Япония. Споредъ едно съобщене на военно-морското министерство отъ Токио, Япония ще построи до 1936 г. 43 голѣми и малки военни кораби. Общата стойность на тия кораби възлиза на около 431 мил. иени. Съ извършването на тия постройки японскиятъ воененъ флотъ ще съставлява 73% отъ американския.

— Споредъ „Ривиста женералъ де марина" отъ ноември 1933 г. полскиятъ бюджетъ на флота за 1933—34 г. е значително по-голѣмъ отъ миналогодишния. За нови кораби постройки сж предвидени двойно по-високи суми отколкото въ миналогодишния.

— Югославянския морски сговоръ „Ядранска стража" е открилъ въ главното югославянско пристанище Адрия-Сплитъ (Сиалто) единъ морски музей. Въ този музей сж застжпени естествено-исторически, национално-стопански и исторически отдѣли.



Проф. Н. М. Книповичъ.

Хидрологически изследвания въ Черно море.

10 випускъ отъ „Трудове на азовско-черноморскитѣ научно-промишлени експедиции". Москва, 1933.

Обемистъ трудъ—272 стр. съ 6 рисунки и 62 таблици въ текста и 2 карти въ приложение — излѣзълъ изъ подъ обработеното перо на ржководителя на азовско-черноморскитѣ експедиции (правени презъ 1923—1926 г. професора-биологъ Н. М. Книповичъ. Тукъ сж събрани, разработени и обобщени както сведенията за хидрографията на Черно море, познати отпреди, така и ония, събирани отъ различнитѣ черноморски руски станции, поправени и допълнени съ новитѣ данни, получени презъ време на изследванията правени отъ азовско-черноморскитѣ експедиции. Съ голѣма яснота и прегледность сж разработени следнитѣ глави:

1. Положение и повърхность на Черно море. 2. Релиефъ на дъното. 3. Ниво на Черно море. 4. Общи хидрологични и биологични условия въ Черно море. 5. Температура на черноморскитѣ води. 6. Соленость, плътность и вертикални течения. 7. Съдържание на газове (кислородъ, сѣроводородъ и др.). 8. Прозрачность на черноморскитѣ води. 9. Ледове въ Черно море. 10. Течения въ Черно море. 11. Значение на хидрологическитѣ фактори за биологията и промишленостьта въ Черно море.

Поради обширностьта и специалностьта на материята азъ се отказвамъ да скицирамъ новитѣ, данни изнесени въ този обемистъ трудъ. Не мога обаче да не отбележа, че особено ценната въ биологично отношение е последната глава, кждето авторътъ изтъква, какъ своеобразнитѣ хидрографски условия въ Черно море се отразяватъ върху живота на организмитѣ въ него.

Съ този ценевъ трудъ се допринася твърде много къмъ познанията ни за хидрологията на Черно море, което поради много причини се счита за едно „особено" море; то е единственото върху земното кълбо, имащо така различни отъ тия на другитѣ морета хидрологични и биологични качества.

Г. В. П.

Специална статистика на морското рибарство въ Югославия.

Спретнато издание отъ 108 стр. което съдържа интересни данни за състоянието на рибарството по югославянския адриатически брѣгъ, съ неговитѣ главни рибарски центрове: Сушакъ, Шибеникъ, Сплитъ, Дубровникъ и Которъ. Дадени сж много таблици, диаграми и фотографии, които ясно илюстриратъ състоянието на морската рибна промисълъ въ Югославия отъ 1922 до 1931 год. Прави впечатление, че макаръ сърбитѣ да владѣятъ адриатическия брѣгъ само отъ 15 години, службата имъ по събиране данни относно морското рибно дѣло стои на завидна висота. Това изпъква ясно при преглеждане на сведенията, дадени въ таблицитѣ и диаграмитѣ, изразяващи движението както на лицата, занимаващи се съ рибарство, така и на рибарскитѣ уреди (по-отдѣлно лодки, мрежи и пр.), на количеството уловена риба, добита цена и пр. Отъ богатия материялъ изваждамъ само нѣкои цифри, характеризиращи общото състояние. Броятъ на рибаритѣ отъ 13,000 презъ 1922 год. се е увеличилъ на 18,000 презъ 1931 год., а броятъ на рибарскитѣ лодки за сжщото време е увеличенъ отъ 4,000 на 6,000. Стойностьта на риб. лодки презъ 1931 год. се оцѣнява на 26 миона динара, а тази на риб. мрежи на 41 милионъ динара. Общиятъ уловъ на морска риба отъ 3,800,000 кгр. презъ 1922 год. е нарасълъ до 6.800,000 презъ 1930 год. и 6,000,000 — презъ 1931 год. Риба е продадена: презъ 1922 год.—за около 23·5 милиона динара, презъ 1929 год.—за 50·5 милиона, а презъ 1930 и 1931 год. поради общата криза сж получени по-низки цени — 50 мил. за 1930 и 44·5—за 1931. Въ таблицитѣ и диаграмитѣ даннитѣ сж разработени поотдѣлно както за различнитѣ рибарски центрове, така и поотдѣлно за видоветѣ риб. уреди, по-важнитѣ риби, дейностьта на нѣкои риб. кооперации и пр.

Г. В. П.

СЪОБЩЕНИЕ.

Комитетътъ **„Българска литература"** съобщава на абонатитѣ си, че втората безплатна книга — романъ, ще се разпраща следъ 15 февуалий т. г., така че тия, които не сж изпратили сумата отъ 5 лева въ пощенски или гербови марки, да побързатъ да сторятъ това най-късно до горната дата. За улеснение адреси и суми могатъ да се изпращатъ групово съ пощенски записъ.

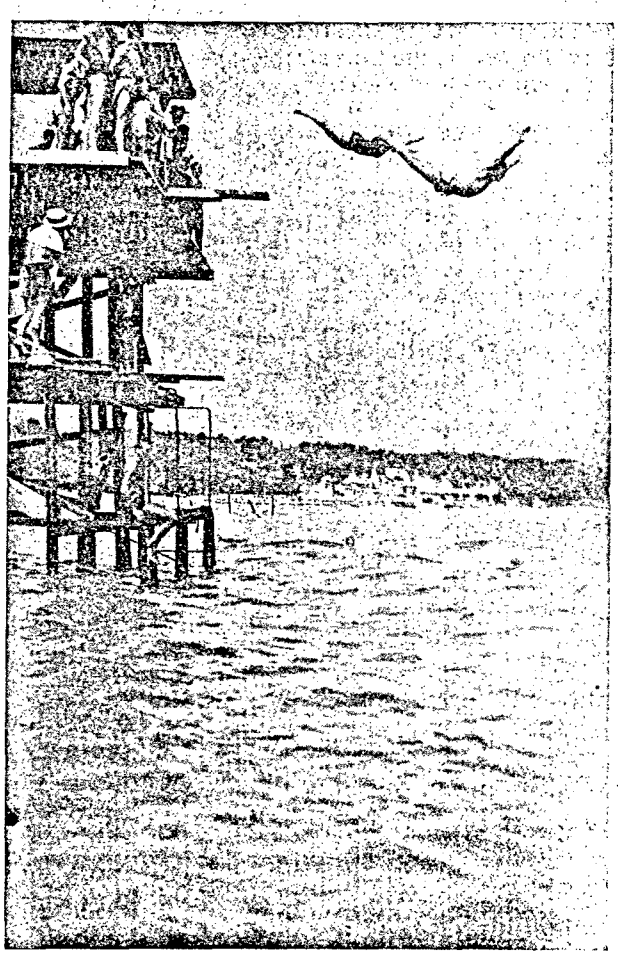
Адресъ. Комитетъ Българска Литература, ул. „Алабинска" № 37, стая № 120.

ВАРНА

ЦАРИЦАТА НА ЧЕРНО МОРЕ,— НАЙ-КРАСИВИЯТЪ КУРОРТЪ ВЪ ЮГО-ИСТОЧНА ЕВРОПА

ВАРНА

Най-модерни бански съоржжения за студени и топли морски бани. Модерно казино въ морската градина, срещу банитѣ, съ първокласенъ ресторантъ и дансингъ на открито.



Красиви околности. Разходки и екскурзии по сухо и по море до близкитѣ околности, както и до Цариградъ.

Всички видове спортъ — развлечения: театри, кинематографи, тенисъ клубъ, морски тържества.

Голѣми музикални тържества въ началото на м. августъ съ участие на най-виднитѣ български артисти. Презъ сезона гостуватъ народния драматически театъръ и народната опера.

Условия на живота най-износни.

Първостепенни хотели отъ 60 до 150 лв. легло.

Частни квартири отъ 1000—4000 лева за стая съ две легла за месеца.

Обѣдъ или вечеря въ първокласни ресторанти отъ 40—60 лв.

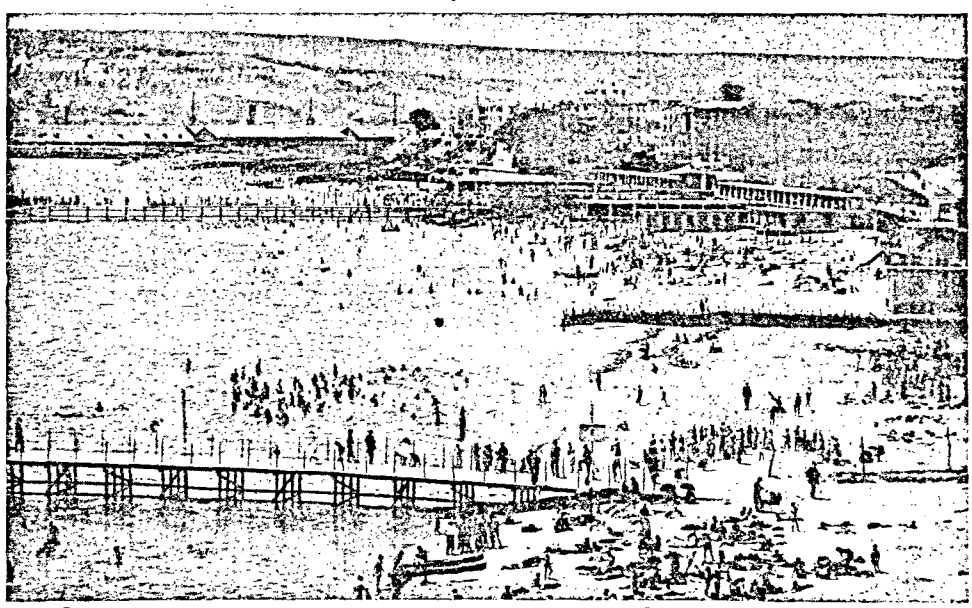
Въ второстепени ресторанти се получава здрава и изобилна храна на по-низка цена.

Табълъ д'отъ отъ 100—120.

Лѣтовна такса и карта за целия сезонъ 20 лв.

Такса за банитѣ:

1. Студени бани	I класа кабина	0 лв.
	II „ „	5 лв
2. Топли бани	I класа кабина	30 лв.
	II „ „	20 лв.
Басейнъ		15 лв.



Отъ 15. юний до 15 септемврий лѣтовницитѣ се ползватъ съ 25% намаление по българскитѣ държавни желѣзници.

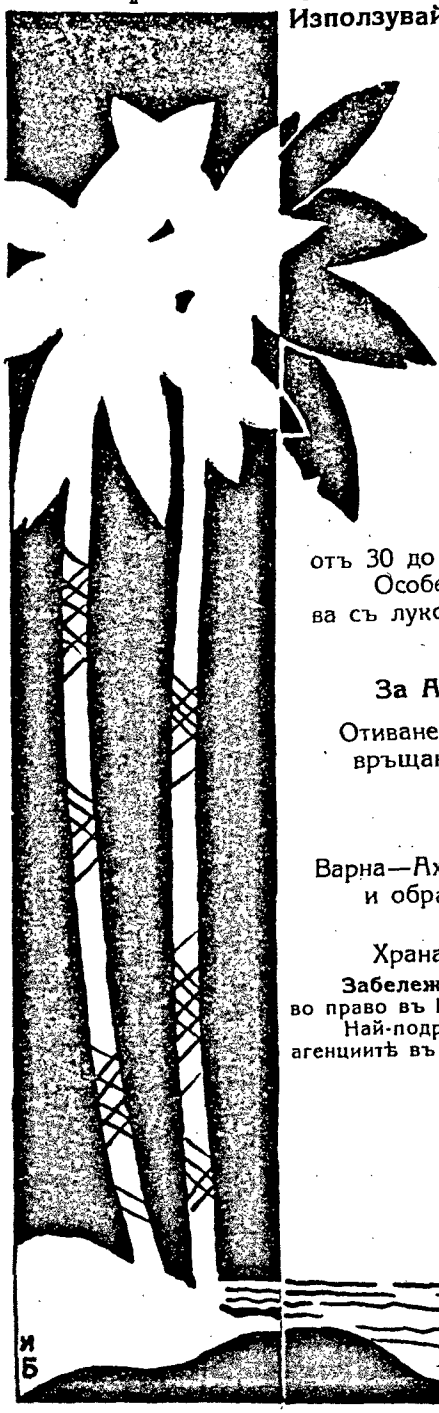
Бюрото за лѣтовници при общината въ приморската градина разполага съ пъленъ списъкъ на квартири, дава всички сведения и настанява лѣтовницитѣ на квартири безъ възнаграждение.

ОТНАСЯЙТЕ СЕ ЗА ВСИЧКО ДО БЮРОТО ЗА ЛѢТОВНИЦИ.

10—10

БЪЛГАРИ, ПЪТУВАЙТЕ ПО МОРЕ!

Българско Търговско Параходно Дружество — Варна.



Използувайте дружественитѣ параходи, за да получите възможностьта да се полюбувате на морето!

Съ параходитѣ на Българското Търговско Параходно Дружество можете да направите пѫтувания, които да Ви оставятъ мили неизличими спомени. Вие ще опознаете крайбрѣжието и ще вкусите отъ прелеститѣ на близкия изтокъ, чароветѣ на когото привличатъ хиляди и хиляди туристи отъ всички крайща на свѣта.

Дружеството подържа три редовни линии:

а. Крайбрѣжна: Варна—Бѣла—Месемврия—Анхиало—Созополъ—Бургасъ—Кюприя—Василико—Ахтополъ и обратно;—два пѫти седмично.—Отъ 15. Юний до 15. Септемврий дикектни съобщения Бургасъ—Варна и обратно, специално за курорта.

б. Пирейска: Варна—Бургасъ—Цариградъ—Пирея—Хиосъ—Метелинъ и обратно—два пѫти въ месеца.

в. Александрийска: Варна—Бургасъ—Цариградъ—Родосъ—Палестина—Александрия—Портъ-Сайдъ—Островъ Кипръ—Пирея и обратно—два пѫти въ месеца.

При групови пѫтувания Дружеството прави намаления на тарифитѣ си отъ 30 до 50% (но не и върху храната).

Особенъ интересъ представлява пѫтуването до Александрия, което се извършва съ луксознитѣ и бързоходни параходи „Бургасъ“ и „Царь Фердинандъ“.

ОБИКНОВЕННИ ЦЕНИ БЕЗЪ ХРАНА:

За Александрийския рейсъ:

Отиване и връщане	I класа . .	лв. 8000
	II класа . .	лв. 6000
	III класа . .	лв. 4000

За Пирейския рейсъ:

Отиване и връщане	I класа . .	лв. 5000
	II класа . .	лв. 4600
	III класа . .	лв. 2000

За крайбрѣжния рейсъ:

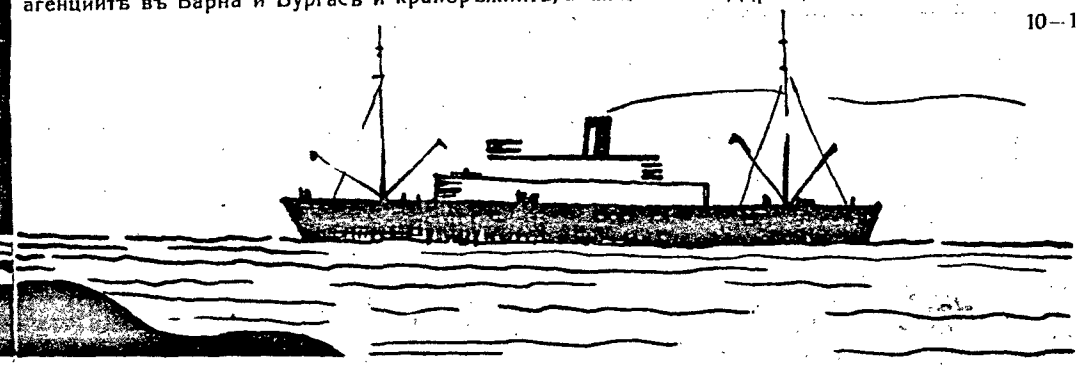
Варна—Ахтополъ и обратно	I класа . .	лв. 680
	II класа . .	лв. 540
	III класа . .	лв. 360

Варна—Бургасъ и обратно	I класа . .	лв. 400
	II класа . .	лв. 300
	III класа . .	лв. 200

Храна по лв. 150 на день за **I** и **II класа**, за българското крайбрѣжие.

Забележка: Свързъ горнитѣ такси за пѫтнишкитѣ билети се събиратъ допълнително кейово право въ Варна и Бургасъ по 15 лв., а въ малкитѣ крайбрѣжни пристанища по 5 лв. на лице. Най-подробни сведения, относно всичко, което интересува пѫтуващитѣ, се получаватъ отъ агенциитѣ въ Варна и Бургасъ и крайбрѣжнитѣ, а сѫщо и отъ Дирекцията.

10—10



И Б

СЪДЪРЖАНИЕ: 1. **Сѫдба** (стихове) отъ Дечо Поповъ; 2. **Балкански пактъ** отъ Г. К.; 3. **Субсидии** отъ Хр. Русевъ; 4. **Звуковъ дъномѣръ на Ланжвенъ** отъ Б. Рогевъ; 5. **Подготовка на турцитѣ за война съ руситѣ презъ 1877 г.** отъ Архим. Инокентий; 6. **Фаталность,** разказъ отъ Н. Д. Мишевъ; 7. **Страници изъ историята на подводницитѣ,** поддредилъ Н. Бакаловъ; 8. **Неприятенъ прегледъ,** разказъ отъ Graf v. Lückner (преводъ); 9, **Воденъ спортъ: Басеини** отъ В. И. и **Свѣтовни рекорди по плаване;** 10. **Официаленъ отдѣлъ;** 11. **Морски новини;** 12. **Нови книги.**

Морска Учебна Часть—Печатница—Варна.