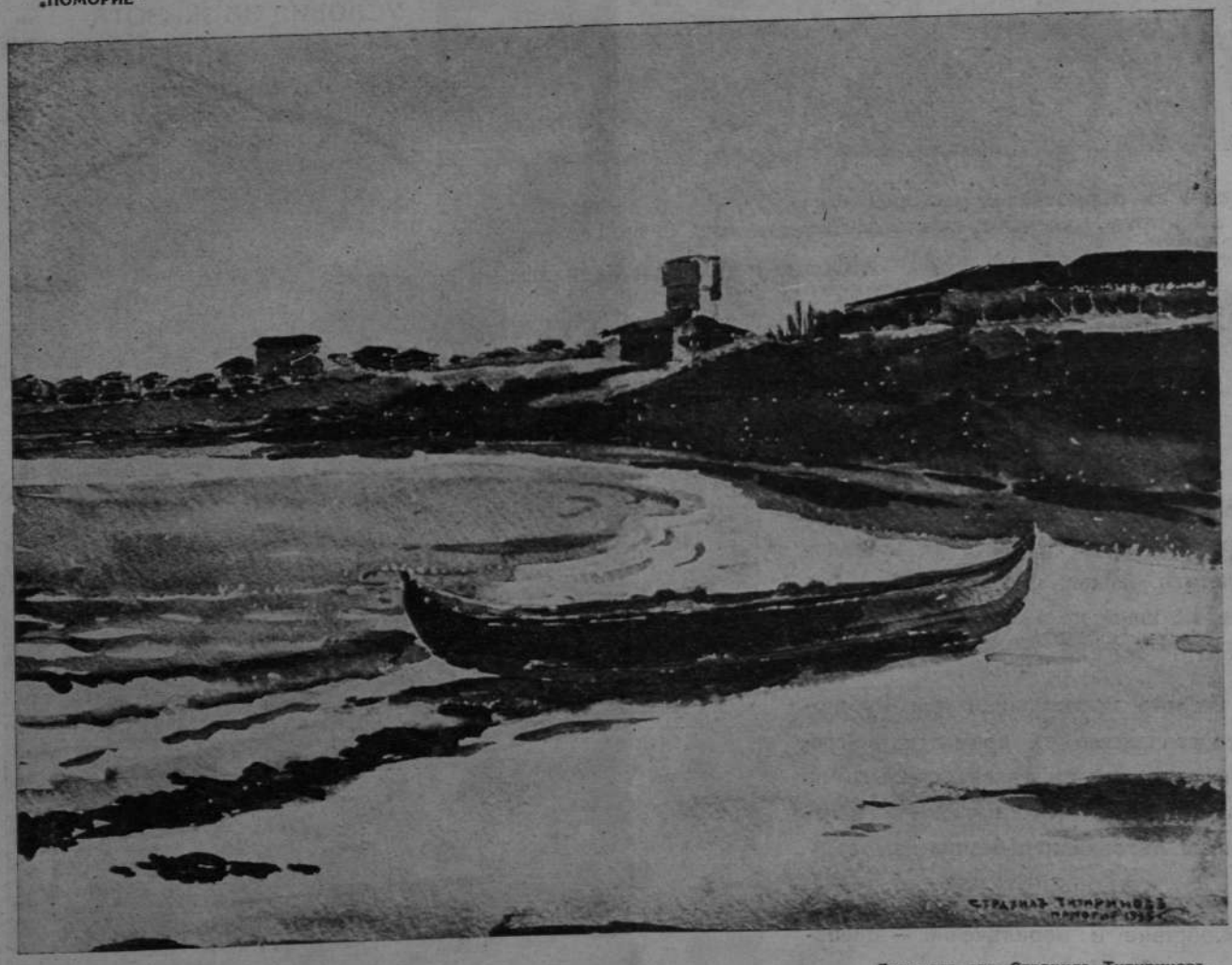
МОРСКИ СГОВОРЪ

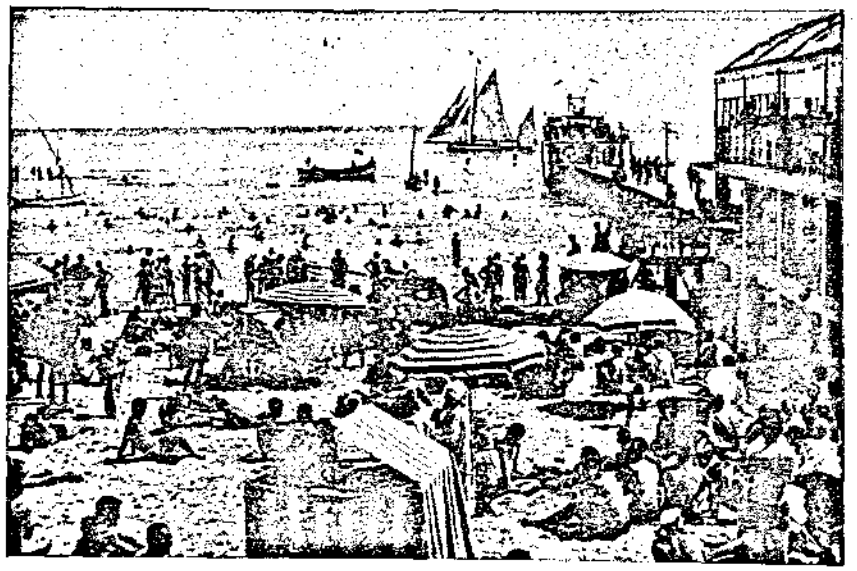
„ПОМОРИЕ“



Акварелъ отъ Страхилъ Титириновъ

ВАРНА — ЦАРИЦАТА НА ЧЕРНО МОРЕ, — НАЙ-КРАСИВИЯТЪ КУРОРТЪ ВЪ ЮГО-ИЗТ. ЕВРОПА — ВАРНА

Най-модерни бански съоръжения 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—развлѣчения: театри, кинематографи, тенисъ клубъ, морски тържества.

ГОЛѢМИ МУЗИКАЛНИ ТЪРЖЕСТВА въ началото на м. августъ, съ участието на най-виднитѣ български артисти. Презъ сезона гостуватъ Народенъ драматиченъ театръ и Народната опера.

УСЛОВИЯ ЗА ЖИВОТА НАЙ-ИЗНОСНИ

Първостепенни хотели отъ 40—90 лв. на легло.

Частни квартири отъ 25—100 лв. дневно, споредъ категорията и числото на леглата.

Меню въ първокласни ресторанти отъ 50—80 лв. дневно.
А ла картъ, пъленъ обѣдъ, безъ питиета, отъ 25 лв. нагоре.

Лѣтовна карта за цѣлия сезонъ 30 лева.

ТАКСИ ЗА БАНИТѢ:

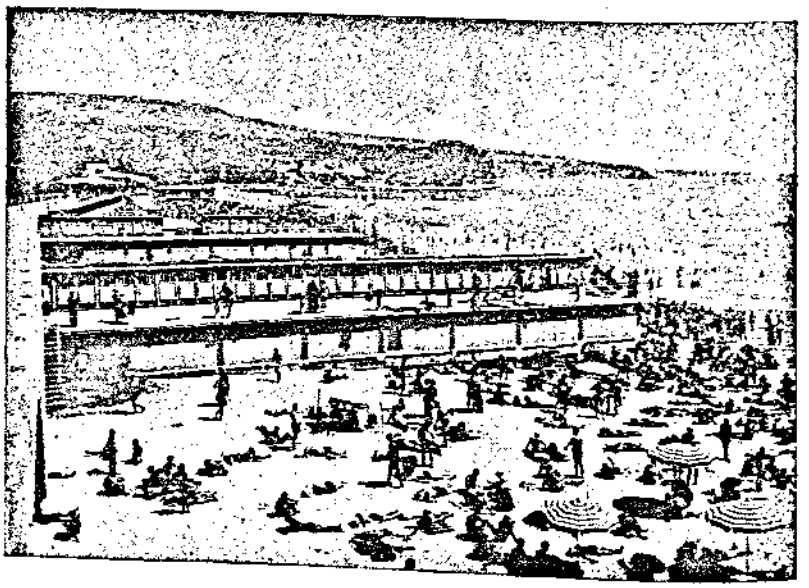
1. Студени бани { I класа кабина 15 лв. / II „ шкафче 8 лв. / III „ обща съблѣк. 5 лв.

2. Топли бани { I класа на часъ 20 лв. / II „ „ 12 лв.

Отъ 1. юний до 30. септемврий лѣтовницитѣ се ползуватъ съ 50% намаление по Б. Д. Ж., като за връщане билетитѣ важатъ до 31. октомврий. Отъ 12. юлий до 12. Августъ намалението е само 30%.

Бюрото за лѣтовници при Курортното стопанство въ приморската градина разполага съ пъленъ списъкъ на квартири, дава всички сведения и настанява лѣтовницитѣ безплатно.

За тия, които търсятъ абсолютно спокойствие и морелѣчение — препоржчваме Св. Константинъ.



Лѣтовници, запомнете, че есеньта въ Варна е сжщо тъй приятна, както и лѣтото, — но при сравнително по-низки цени.

Отнасяйте се за всичко до Вар. град. общ. курортна дирекция.

МОРСКИ СГОВОРЪ

ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

Година 14 | Брой 6

Варна, юний 1937 г. | УРЕЖДА КНИЖОВНО-ПРОСВѢТНИЯТЪ ОТДѢЛЪ | Глав. ред. проф. Я. АРНАУДОВЪ

РАДОСТЬТА НА БЪЛГАРИЯ

На 16. юний т. г. сто и единъ топовни изстрели възвестиха на свѣта, че се роди наследникъ на престола на българскитѣ царе. Всевишниятъ се вслуша въ възжеленията на царь и царица и имъ дарува продължитель на родъ и династия. Осѫществи се, най-после, копнежътъ на цѣлъ единъ народъ да се сдобие съ престолонаследникъ въ рамкитѣ на сѫществуващия основенъ законъ и въ духа на народнитѣ традиции. Защото, както въ миналото, и днесъ българскиятъ народъ е гледалъ и гледа на личностьта на Царя като на символъ на единство, на национална независимость и суверенитетъ, а тъй сѫщо и като на върховенъ, независимъ и безпристрастенъ арбитъръ, така и надеждитѣ си за силна и цъвтеща държава въ бѫдеще той свързва съ единъ закрепналъ престолъ.

Неизмѣримо е значението на това толкова желано и очаквано събитие. То означава, преди всичко, вѫтрешно затвърдяване и спокойствие за дълго време. Затова именно и радостьта на всички народни слоеве бѣ така огромна и сърдечна и изразътъ ѝ така непринуденъ и самороденъ, толкова задушевенъ и затрогващъ. Ликуването на цѣлъ народъ удиви свѣта.

Ревнителитѣ на морската идея у насъ се присъединяватъ изцѣло къмъ тая народна радость. И то не само защото, по силата на своята принадлежиость къмъ българската нация, тѣ не могатъ да останатъ незасегнати отъ всеобщия ѝ възторгъ, а още и защото тѣ виждатъ въ новородения престолонаследникъ залога за по-далечното развитие и на морската идея у насъ. Тѣ сѫ сигурни, че той единъ день ще продължи дѣлото на Августейшия си баща, който като върховенъ покровитель на Б.Н.М.С. винаги е следѣлъ отблизу неговия животъ и е проявявалъ най-живъ интересъ и любовь къмъ морето и младитѣ ни морски начинания. Незабравимъ остава споменътъ за сватбеното пѫтуване на Негово Величество Царя, когато той предпочете риска и несигурностьта на развълнуваното море предъ спокойното пѫтуване по суша и доведе царствената си съпруга въ новото ѝ отечество на борда на бѣлналия се като лебедъ „Фердинандъ“ — едно пѫтуване съ голѣмо символично значение. Тази любовь на нашия царь къмъ морето не може да не бѫде предадена и на младия наследникъ. А отъ майчина страна той сигурно ще носи въ кръвьта си героизма на своя далеченъ прадѣдъ, смѣлия морски зовоеватель Амадей Савойски, който е правилъ набѣги дори до нашето черноморско крайбрѣжие.

Затова ние поздравяваме нашия престолонаследникъ князъ Симеона — бѫдещия върховенъ покровитель ни морското ни дѣло, като му пожелаваме да прослави името си и родината като своя великъ едноименикъ отъ преди 1000 год., а така сѫщо да създаде и онова, което последниятъ, поради преждевременния си край, не можа да стори — една могѫща морска България.

Варна, 26. VI. 1937 г.

Морски Сговоръ

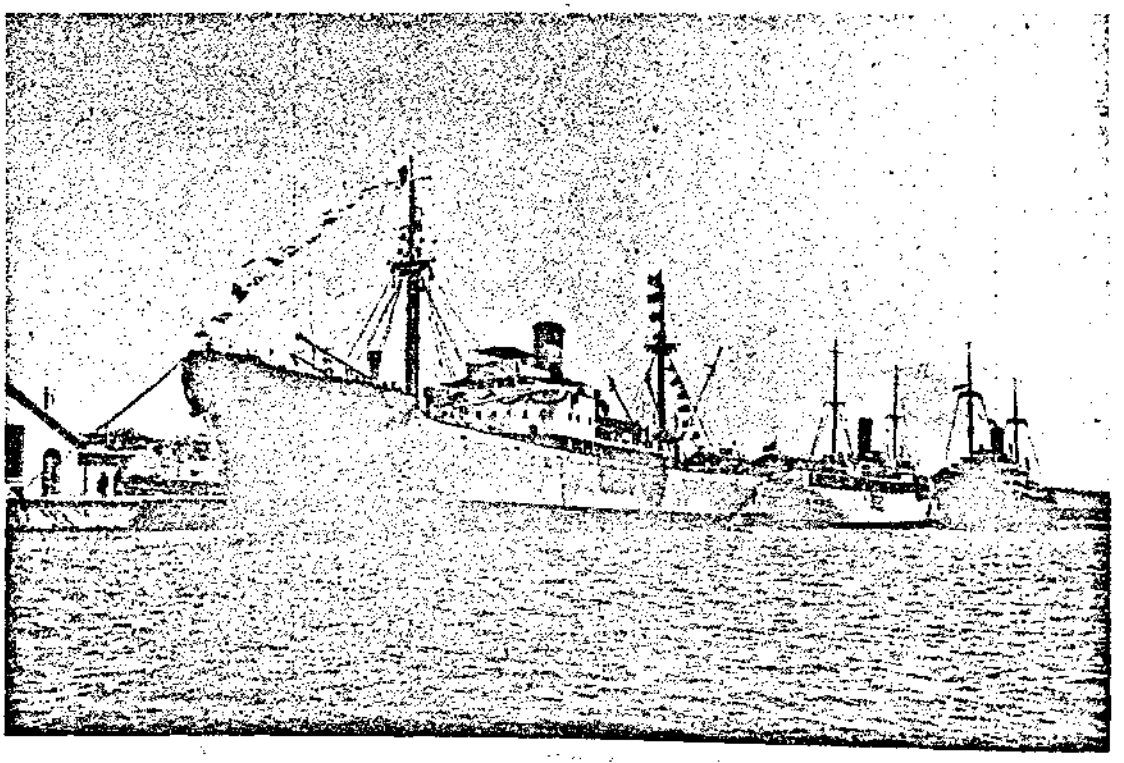
Д-РЪ Я. АРНАУДОВЪ

ТЪРЖЕСТВЕНОТО ОСВЕЩАВАНЕ И КРЪЩЕНИЕ НА ПАРАХОДА „ВАРНА" ВЪ ВАРНЕНСКОТО ПРИСТАНИЩЕ

Небивалото до сега у насъ по рода си и размѣритѣ си морско тържество на 20. юний т. г. въ пристанището на морската ни столица бѣ истински триумфъ на българската морска идея. При участието на официална България въ незапомненъ при подобни случаи размѣръ — присѫтствуваха г. Н. Мумджиевъ, като представитель на Негово Величество Царя, министрътъ на желѣзницитѣ и пристанищата г. Йововъ, министрътъ на войната г. генералъ-майоръ Луковъ и министрътъ на търговията г. Бъровъ отъ страна на правителството, шуменскиятъ областенъ директоръ г. Казанлиевъ, главниятъ директоръ на желѣзницитѣ г. Колчевъ, началникътъ на черноморската ни отбрана г. адмиралъ Вариклечковъ, началникътъ на корабоплаването капитанъ I р. Славяновъ, началникътъ на флота кап. I р. С. Ивановъ, представитель на централното управление на Българската Народна банка и на редица други стопански и кредитни институти — и въ присѫтствието на цвѣта на варненското общество, найновиятъ параходъ на Българското параходно дружество получи богословията на църквата, въ лицето на Негово Преосвещенство епископъ Андрей, а следъ това биде кръстенъ отъ представителя на варненското гражданство, кмета на града г. Я. Мустаковъ. Никога до сега на новъ нашъ корабъ не е правено такова величествено посрѣщане!

Това грандиозно по замисълъ и изпълнение тържество е символично за новата ера, която настѫпи отъ три-четири години насамъ въ развоя на родното корабоплаване. Презъ това време тонажътъ на морскитѣ ни кораби се увеличи отъ 10,000 на 30 хиляди тона (колкото ще бѫдатъ следъ привършването на намиращия се въ постройка „Шипка"), създаде се родно корабоплаване по Дунава и се положиха и полагатъ извънредно голѣми грижи за строежъ и поправка на черноморскитѣ и дунавскитѣ ни пристанища, както и изобщо за поставянето на нашето корабоплаване на подобаваща висота. Всичко това свидетелствува ясно за значителенъ психологически преломъ всрѣдъ българското общество въ неговото отношение къмъ морското дѣло: съзнанието на много обществени кржгове и на държавнитѣ ни фактори вече е проникнато, въ значителна степень, отъ голѣмото значение на последното за нашето стопанско и културно повдигане.

Недвусмислено се прояви това вече ясно оформено съзнание за значението на морето и морскитѣ



„Варна" въ Варненския кей следъ кръщението му. *Снимка Бончо Карастояновъ*

съобщения, както въ речитѣ и приветствията на присѫтствуващитѣ държавни фактори, които дадоха изразъ на желанието на държавата да поощрява въ по-голѣмъ размѣръ морското ни въздигане, така и въ вдъхновеното слово на председателя на управителния съветъ на параходното дружество г. Св. Грековъ, чрезъ когото говорѣше не само волята на сегашнитѣ разпоредители съ сѫдбинитѣ на дружеството да следватъ неотклонно най-важния пѫть на нашата нация къмъ морски възходъ — бързо, разумно и целесъобразно разширение на корабоплавателния ни паркъ, но сѫщо така и ясно очертаната концепция за национализирането на нашето корабоплаване съ единъ широкъ замахъ. Така, г. Грековъ, предавайки осветения отъ църквата трибагреникъ, за да бѫде поставенъ отъ коменданта на корабния стожеръ, отгдето ще се развѣва по чуждитѣ морета, изтъкна грамадното му значение като символъ на престижа на нацията, който престижъ, естествено, ще бѫде толкова голѣмъ, кол-

което по-често се развѣва нашиятъ трицвѣтъ по свѣтовнитѣ морета.

А красноречивитѣ цифрови и други данни изъ историята на Българското параходно д-во, които изнесе г. Грековъ, много нагледно показаха на многобройнитѣ слушатели, отъ всички наши обществени слоеве, грамаднитѣ заслуги, принесени отъ нашето параходство на народното ни стопанство, а напослѣдъкъ и на девизната политика на Българската Народна банка, въпрѣки малкия ни досегашенъ тонажъ и малкия брой плавателни сждове. Така, още съ пущането въ движение на първитѣ два парахода на дружеството, „България" и „Борисъ" (1894 год), навлата на редица стоки за Цариградъ и другаде сж спаднали съ 70—90%. А девизитѣ, добити отъ навло и предадени на Б. Н. Б. презъ настоящата година, сж вече кржгло 30,000 английски лири, съ изгледъ до края на годината да станатъ надъ 100 хиляди англ. лири, т. е. надъ 40 милиона лева. Какъвъ напредъкъ е направенъ въ това отношение изпъква ясно, като се вземе предъ видъ, че до 1931 г. никакви чужди девизи не сж ни донасяни отъ навло! А колко девизи пъкъ сж спестени на родното ни стопанство по силата на обстоятелството, че цѣлиятъ ни износъ за Срѣдиземно море, Сирия, Палестина, Египетъ и пр. е пренесенъ съ наши кораби! Ясно е, какви изгледи се чертаятъ въ бждеще въ това направление, щомъ ржководството на параходното д-во, облегнато здраво на подкрепата на българската държава и на едно просвѣтено по морскитѣ въпроси обществено мнение, съ ентусиазъмъ и енергия увеличава параходния му паркъ, а, заедно съ това, разшири и района на нашето корабоплаване, като увеличи броя на линиитѣ и рейсоветѣ.

Следъ хубавитѣ думи и пожелания на всички говорившии, официалнитѣ лица и гоститѣ имаха възможность да разгледатъ новоосветения корабъ — последната дума на корабостроителната техника — и да направятъ първата разходка съ него. Истинско удоволствие за всички бѣ пжтуването до ромжнската граница, а следъ това до устието на р. Камчия, въ единъ юнски день, когато морето и небето сияеха въ чуденъ блѣсъкъ и всевъзможни, бързо смѣнещи се багри. Това, както и изисканата закуска, която биде изобилно сервирана на гоститѣ, създаде у тѣхъ непринудено и весело настроение, съ което и напустнаха парахода, когато той застана отново на Варненския кей.



Вдигане на новоосвет. знаме на „Варна" *Снимка Бончо Карастояновъ*

Радетелитѣ и приятелитѣ на морската идея у насъ приветствуватъ Българското параходно дружество за неговия голѣмъ подемъ и за най-новата му придобивка. Тѣ преживѣха съ особна радость и задоволство това наше морско събитие. Защото тѣ се ласкаятъ да вѣрватъ, че набелязаниятъ преломъ въ нашата общественость, благодарение на който стана възможенъ тоя значителенъ подемъ и такова голѣмо морско тържество у насъ, не на последно мѣсто се дължи и на системната работа, която неуморно провеждатъ отъ седемнайсеть години всрѣдъ българското общество апостолитѣ на нашето морско дѣло.

Н. Т.

ТОВА ТРѢБВА ДА ЗНАЕ ВСѢКИ!

Регистъръ тонове и метрически тонове за товароподемность

При разговоритѣ по морскитѣ въпроси една отъ най-честитѣ теми е преценката на голѣмината на корабитѣ. При това, често се случва въ такива случаи да се дохожда до абсурдности, като за единъ и сжщи корабъ се даватъ различни голѣмини въ тонове, които, наистина, не така лесно могатъ да се разбератъ. Сжщо така много често четемъ описания на търговски и военни кораби, гдето се даватъ сведения за голѣмината имъ, които само за едно малцинство сж ясни, защото, когато се каже, че известенъ корабъ е толкова тоненъ, трѣбва веднага да ни се каже още, какви сж тия тонове — регистъръ тонове или метрически тонове и т. н. За изяснение на тия видими противоречия, които се дължатъ на разнитѣ начини за измѣрване на корабитѣ, правимъ настоящето изложение.

Тонажъ или тонове е едновременно и мѣрка за пространство (обемъ) и мѣрка за тегло, като се употрѣбява за измѣрването, както на морскитѣ, така и на рѣчнитѣ кораби. Тя произлиза отъ английската дума „TON", която значи бъчва отъ точно опредѣленъ размѣръ, а къмъ 1370 година е означавала и митото, което е трѣбвало да се плати върху всѣка подобна бъчва съ вино, внесена въ Англия. Ханзеатскитѣ търговци сж възприели тоя изразъ и презъ 15-то столѣтие сж опредѣляли голѣмината на корабитѣ споредъ товароспособностьта му, т. е. споредъ числото на бъчвитѣ, които могатъ да се натоварятъ на сжщия. Сжщата тая мѣрка, следъ като величината й е съответно измѣнена, се е запазила и до днесъ, станала е международна, общоприета и общеупотрѣбителна.

Накратко казано, съвременниятъ тонъ може да бжде мѣрка за тегло отъ 1000 (метрическа система) или 1016 (английска система) килограма, или пъкъ да бжде мѣрка за водоизмѣстване или най-после, да означава мѣрка за товароподемность — фрахтови тонове. Отъ друга пъкъ страна, „регистъръ тонъ" (бруто или нето) означава обемъ отъ сто английски кубически фута, равни на 2·831,684 кубически метра. Следователно, най-малко има четири вида корабни тонове, които се различаватъ единъ отъ другъ, както по вида си, така и по голѣмината си и смѣсването имъ е недопустимо.

Въ бруторегистъръ тонове, равни на 100 кубически фута (единъ футъ равенъ на 30·48 сантиметра) или както се каза по-горе на 2,831.. кубически метра, се измѣрва обемното съдържание на всичкитѣ покрити и затворени пространства на кораба. Въ това обемно съдържание влиза първо цѣлото свободно пространство на кораба, покрито отъ горната палуба, наречена още измѣрителна палуба, като се спадне само обема на баластнитѣ цистерни между двойното дъно. Отъ друга страна пъкъ се прибавятъ обемитѣ на всички затворени надстройки (надъ измѣрителната палуба), съ изключение само на ония затворени надстройки, които служатъ за спомагателнитѣ машини, кухнитѣ, входницитѣ за свѣтлина и т. н., щомъ сж, разбира се, надъ измѣрителната палуба.

Така че въ бруторегистъръ тонове на единъ корабъ се включватъ всичкитѣ пространства подъ измѣрителната палуба плюсъ всичкитѣ затворени надстройки надъ тая палуба, (безъ указанитѣ по-горе), а именно: хамбаритѣ за стоки, машиннитѣ и котелни помѣщения, каюти, надпалубни помѣщения, салони и т. н.

Тоя начинъ за изчисление на обема, съответно голѣмината на корабитѣ, въведенъ въ употрѣбление отъ най голѣмата и най-влиятелната съвременна морска държава, Англия, днесъ се счита, като международна мѣрка и се прилага и признава отъ всички.

Пространственото съдържание въ бруторегистъръ тонове дава единствения безспоренъ начинъ за сравнение на голѣмината на търговскитѣ кораби, особено на пжтническитѣ, които, или не вематъ за превозване никакви стоки, или, по отношение на голѣмината си, могатъ да превозватъ сравнително малъкъ товаръ.

Нето-регистъръ тонове на единъ корабъ се опредѣлятъ, като отъ брутното пространствено съдържание (бруто регистъръ тонове) се спаднатъ следнитѣ пространства на кораба, нуждни за работата и действието съ сжщия: помѣщенията за двигателната сила, т. е. пространствата, въ които се помѣщаватъ машинитѣ, котлитѣ, моторитѣ, вжглищата, маслата и материалитѣ; помѣщенията за навигационнитѣ срѣдства, жилищнитѣ помѣщения за обслугата, за припаситѣ и запаситѣ на сжщата и пр. Така че въ неторегистъръ тонове се отнасятъ само тия помѣщения, които служатъ единствено и само за помѣщаване на пжтници и стоки. Тъй, напр., въ нетото-регистъръ тонове на единъ корабъ нѣма да влѣзатъ помѣщенията за офицеритѣ и обслугата, помѣщенията, предназначени за навигационницели и т.н.

При изчисление на пристанищнитѣ, каналнитѣ, шлюзовитѣ, пилотажнитѣ, за влачене и всички други видове такси, за база се взема, изразеното въ неторегистъръ тонове, нетно пространствено съдържание на кораба, понеже всички необходими за действието и работата съ кораба помѣщения се считатъ, като недоходни и, следователно, не трѣбва да бждатъ обектъ за облагане. Трѣбва, обаче, да отбележимъ, че нето-регистъръ тоноветѣ не винаги даватъ една справедлива база за облагане. Напр., въ така наречените „шелтеръ декъ" кораби (Shelterdeck Sheep) — кораби съ покривна палуба, която се строи надъ измѣрителната палуба, пространството подъ тая защитна палуба е открито отъ страни: но дава възможность тамъ да бждатъ товарени стоки, безъ подобно пространство да се счита като нето-регистъръ тонове. Подобенъ типъ кораби се строятъ именно, за да се избѣгне голѣмото облагане съ пристанищни и др. такси.

Сжщо така нето-регистъръ тоноветѣ не даватъ правилна база за сравнение на голѣмината на корабитѣ, защото размѣритѣ на машинитѣ и жилищнитѣ помѣщения за обслугата, както и незатворенитѣ надстройки, много се различаватъ при отдѣлщения отъ бруторегистъръ тоноветѣ може да се получи съвършено друго съотношение между остатипове кораби, напр., влѣкачитѣ, спасителнитѣ и др. бжде даже равно на нула.

Товароспособностьта на единъ корабъ се измѣрва въ тонове отъ по 1000 кгр. или въ английски

тонове отъ по 1016 кгр. Подъ товароспособность се разбира теглото, което единъ празденъ, но способенъ да се движи и работоспособенъ корабъ може да натовари въ видъ на гориво, вода, запаси, провизии и, най-после, стоки, като потъне до най-високата допустима товарна водолиния (до марката на свободния бортъ). Подъ марка на свободния бортъ се разбира поставения на борта на кораба специаленъ знакъ, който означава, че корабътъ може да бъде натоваренъ съ стоки и пр. само толкова, че да потъне най-много до тая марка. Бортътъ на кораба надъ тоя знакъ винаги трѣбва да бъде надъ водата, защото иначе корабътъ ще изгуби отъ мореходнитѣ си качества и пътуването му, особено при лошо море, става опасно.

Товароспособностьта означава, съ други думи, разликата на измѣстенитѣ обеми вода между напълно натоваренъ корабъ и съвършено празденъ.

Полезна товароспособность означава количеството тонове отъ полезенъ товаръ (търговска стока, която дава полза), което може да се натовари на единъ корабъ. Тя се получава отъ общата товароспособность, като се спаднатъ горивнитѣ и други материали, водата, провизиитѣ, снабдяването и пр. Полезната товароспособность за единъ и сжщи корабъ може да бъде различна въ зависимость отъ това дали сжщиятъ е снабденъ за по-дълго или по-кратко пътуване съ повече или по-малко горивни материали, вода, провизии и снабдявания.

Товароспособностьта или товароподемностьта е мѣрката, която наемодателтъ, наемателтъ на кораба, търговецътъ и превозвачътъ трѣбва да знаятъ при постройката, купуването и наемането на единъ корабъ, както и при сключването на разнитѣ договори за превозъ. Товароспособностьта служи за база на всички тия пресмѣтания, защото търговецътъ, купувачътъ или превозвачътъ, плащатъ уговорения фрахтъ само за действително превозената тежесть.

Ето защо при опредѣляне на цената на търговскитѣ товарни кораби за база се взема, колко струва единъ товаренъ тонъ, а не регистъръ тонъ или единъ тонъ водоизмѣстване. Напримѣръ, въ специално за цельта издавани бюлетини намираме, че товарниятъ параходъ „Нигерианъ" съ бруто-регистъръ тонове 3545 и товароспособность 4540 тона, спуснатъ на вода въ Глазговъ презъ 1925 година билъ е продаденъ въ края на 1933 год. за 18,500 английски лири или за товаренъ тонъ е платено по 4/1/— англ. лири равни на 1690 лв. И действително, презъ това време срѣдната цена на товаренъ тонъ при товароспособность на кораба между 4000 до 6000 тона и възрасть отъ 10 до 15 години, е била между 1400 и 1800 лева.

Разбира се, че цената на товарния тонъ, между другото, зависи и отъ възрастьта на кораба, като корабитѣ до десеть години струватъ най-скжпо, и цената се намалява пропорционално съ амортизацията имъ всѣка следваща година. Отъ горното се вижда, че единъ търговски параходъ се цени не като стойность на вложения въ него материалъ (желѣзо, дърво, работа и пр., а преди всичко като вмѣстимость на дадено количество стоки.

По горнитѣ съображения, на практика, голѣмината на чисто товарнитѣ кораби се дава въ товарни тонове. Отношението между бруто-регистъръ тоновете на единъ корабъ къмъ товароспособностьта му въ тонове, се изразява чрезъ десетична дробь, която показва каква часть отъ бруторегистъръ тона съответствува на единъ товаренъ тонъ. Напр., коефициентъ 0.50 показва, че бруторегистъръ тоновете сж два пжти по-малко отъ товарнитѣ тонове.

За сравнение голѣмината на корабитѣ, товароспособностьта не може винаги да даде точна идея. Единъ моторенъ корабъ, напр., който има сравнително съ парния такъвъ по-малко машинно отдѣление (защото нѣма котли и котелно помѣщение, взема по-малко гориво) всѣкога има пропорционално по-голѣма товароспособность.

Обемни тонове (фрахтови тонове) отъ 40 кубически (английски) фута се употрѣбяватъ често за изчисление на товара при така наречените обемисти стоки, т. е. леки стоки, които при нареждането или при насипването имъ изискватъ сравнително много мѣсто. Въ подобни случаи уговорниятъ фрахтъ се изчислява, не споредъ теглото на стоката, а споредъ необходитѣ за случая обемни тонове. При оценяването на доходностьта на единъ корабъ сжщо така се взема предъ видъ и количеството на обемнитѣ тонове, които могатъ да се помѣстятъ въ помѣщенията за товарене. Тая мѣрка най-често се употрѣбява въ английското корабоплаване и затова се изразява въ 40 кубически (английски) фута, равни на малко повече отъ единъ кубически метъръ (около 1,132 кубически метра).

Съ метрически тонове, равни на 1000 кгр., се измѣрва обикновено теглото на единъ корабъ, което, съгласно закона на Архимеда, е равно на теглото на измѣстения отъ кораба обемъ вода. При търговскитѣ кораби, гдето съответно съ натоварването се измѣня и водоизмѣстването (значи и теглото), това последното трѣбва да се дава въ връзка съ газенето на кораба — между водолинията на съвършено празденъ корабъ и водолинията на напълно натоваренъ корабъ, т. е. до товарната водолиния. Следователно, теглото на търговския корабъ се измѣня въ зависимость отъ количеството на взетата стока. При търговскитѣ кораби тая мѣрка рѣдко се употрѣбява и се използува главно при конструктивнитѣ изчисления.

Военнитѣ пъкъ кораби се измѣрватъ само по тоя начинъ, като най-важни сж следнитѣ два вида измѣствания: теглото на военния корабъ при спущането му въ водата и следъ това теглото при пълното му запасяване съ всички бойни припаси, гориво и всички други запаси. Теглото на военния корабъ ще се измѣня между горнитѣ два предѣла, въ зависимость отъ количеството на взетитѣ бойни припаси и пр..

Отъ всичко казано до сега става ясно, че между регистъръ тонове, товарни, обемни и метрически (водоизмѣстителни) тонове не може да сжществува едно постоянно съотношение при всички типове търговски кораби — пжтнически, товаро-пжтнически и чисто товарни. Сжщото се отнася и до еднотипнитѣ, но различно голѣми кораби. При все това за приблизително еднаквитѣ по голѣмина еднотипни търговски кораби сжществуватъ правила, които даватъ едно достатъчно съотношение между разнитѣ видове тонове, безъ да може, разбира се, да се получи, на основание на тия правила, точното число на различнитѣ видове тонове.

Съ достатъчна точность за практически цели, при срѣдно голѣмитѣ чисто товарни кораби отъ около 5000 бруто регистъръ тонове, това съотношение се изразява така: на единъ бруто-регистъръ тонъ се падатъ $^3/_5$ нето-регистъръ тонове и около $1^2/_3$ тона товароспособность. Или обратно: на единъ товаренъ тонъ ще съответствуватъ около $^2/_5$ бруто-регистъръ тонове и около $^1/_3$ нето регистъръ тонове.

Сѫщо така при единъ товаропѫтнически параходъ около 20.000 бруто регистъръ тона, горнитѣ сътношения ще бѫдатъ примѣрно така: на единъ бруто регистъръ тонъ ще се паднатъ около $^5/_9$ нето-регистъръ тона и около $^5/_8$ тона товароспособность.

За илюстрация на всичко казано по-горе ще вземемъ следния примѣръ: Корабътъ „Родина" отъ Българското Търновско Параходно Дружество, споредъ взетитѣ сведения отъ изданието „Ллойдъ Регистъръ" има тия главни данни:

4.159 бруто-регистъръ тона,
2.535 нето регистъръ тона,
319.000 кубически фута товарно пространство,
гази 26 фута (по 30·5 сантиметра) при
около 10.300 метрически тона (приблизително) водоизмѣстване, натоваренъ
съ 6.510 тона (товароспособностьта му), въ което влизатъ
625 тона каменни вѫглища, така че действителната му товароспособность ще бѫде
5.885 тона, ако ще трѣбва да вземе пъленъ товаръ каменни вѫглища.

Какво означаватъ тия данни? — Ето какво:

1) Пространството, затворено подъ измѣрителната (обикновенно най-горната) палуба, заедно съ затворенитѣ надстройки надъ измѣрителната палуба, е 4159 бруторегистъръ тона. Всѣки регистъръ тонъ е 100 кубически фута, а всичко равно на 415.900 кубически фута, или 4159 регистъръ тона по 2,83 кубически метра ще сѫ равни на кржгло 11.770 кубически метра.

2) Корабътъ „Родина" ще плаща пристанищни, фарови и други такси за 2.535 нето-регистъръ тона, равни на 253.500 кубически фута или 7.164 кубически метра.

3) „Родина", гази въ морската вода, при даденото въ пунктъ 5 натоварване 26 фута, равни на 7 метра и 93 сантиметра. Газенето се счита отъ долната плоскость на гръбнака до водната повърхность. Въ сладка вода (напр. Дунава) при сѫщитѣ условия, „Родина" ще гази около 26 фута и 7 цола, равни на 8 метра и 10 сантиметра.

4) Пълното водоизмѣстване (теглото на кораба съ товара и пр.), при даденото газене, е около 10.300 тона отъ 1000 кгр.

5) Теглото на полезния товаръ (натоварени стоки), горивото и другитѣ материали, водата, провизиитѣ и разнитѣ други снабдявания и съоржжения, пакъ при даденото газене, достига 6510 тона по 1000 кгр.

6) Теглото на готовия за пѫтуване корабъ, безъ стокитѣ, горивото, водата, провизиитѣ и пр., е 10.300 тона безъ 6510 тона равно на 3790 тона отъ по 1000 кгр.

7) За натоварването на 5885 тона стоки има товарно пространство 319.000 кубически фута, равни на 9027 кубически метра.

Отъ тоя примѣръ се вижда още, че даването като голѣмина на кораба 4159 тона е сѫщо така правилно, както и 3790 тона (10300—6510), ако, обаче, едновременно бѫде указано какви тонове се разбиратъ — регистъръ съотв. метрически тонове. Колко пѫти тия различни видове тонове сѫ ставали причина за базлолезни спорове, противоположни мнения и печални недоразумения!

К. ДОНЕВЪ, адвокатъ — Русе

КОЛОНИАЛНИ ВЛАДЕНИЯ НА ДНЕШНИТѢ ДЪРЖАВИ

Начало и развой на колониалнитѣ разширения

Огнищата на най-старата човѣшка култура сѫ безспорно източнитѣ крайбрѣжия на Срѣдиземно море. Поради това, че то мие брѣговетѣ на тритѣ континента отъ стария свѣтъ — Европа, Азия и Африка, както и на климатическитѣ му особености, Срѣдиземно море е давало най-благоприятни условия на първитѣ народи за засѣдането имъ около него. И, наистина, историята на свѣта записва първитѣ си страници съ живота, културата и напредъка на народитѣ въ Египетъ, Асирия, Вавилонъ, Персия, Гърция, Картагенъ и Римъ — люлкитѣ на днешната култура и цивилизация.

Съединявайки три материка съ най-разнообразна флора и фауна, прошарено съ множество острови и полуострови, Срѣдиземно море е давало не само най-добри условия за животъ, но то е било и най-лесния и удобенъ пѫть за търговската размѣна между народитѣ около него и заради това тия народи сѫ се отдали още въ първитѣ времена на своя заседналъ животъ, наредъ съ земедѣлието и скотовъдството, още и на корабоплаването. Отначало това корабоплаване е било примитивно и е ставало само около крайбрѣжията и между съседнитѣ и близки острови, но, съ течение на вѣковетѣ, то се развивало и достигнало до степень не само да задоволява търговскитѣ нужди на народитѣ, но да имъ служи и за военни цели.

Докато финикийцитѣ използували отначало своитѣ кораби за разнасяне на плодоветѣ на своитѣ земи и произведенията на източнитѣ народи къмъ гръцкитѣ острови, къмъ Апенинския и Пиринейскитѣ полуострови, както и по брѣговетѣ на Северна-Африка, по-късно тѣ започнали да образуватъ по тия мѣста свои търговски бази и складове, за охраната на които си служили съ часть отъ корабитѣ си. Тия търговски бази на финикийцитѣ сѫ и началото на първитѣ колониални разширения на народитѣ отъ античния свѣтъ.

Още въ 15 вѣкъ пр. Хр. елинитѣ влизали въ допиръ съ Египетъ, Кипъръ и Критъ и се установявали въ различни мѣста по крайбрѣжията на Мала-Азия и островитѣ въ Архипелага, а на западъ достигали до островъ Сицилия и Апенинския полуостровъ, кждето сѫщо така установявали свои селища-колонии, управявани самостоятелно, съ свои закони и институции, подобно на тия въ Елада. Тия селища-колонии били свързани съ Елада само съ племенни и економически връзки и това е давало възможность за лесно емигриране въ тѣхъ, но въ политическо отношение тѣ си оставали независими държави.

Картагенцитѣ успѣли да завладѣятъ Испания и Лигурия, благодарение на своята могжща флота, и въ продължение на много години били изключителни господари на тия провинции, които нѣмали онази независимость, каквато имали гръцкитѣ селища — колонии, а били подчинени въ всѣко отношение на Картагенъ.

Всички народи, които сѫ просѫществували по брѣговетѣ на Срѣдиземно море сѫ били морски народи, народи съ силно развито корабоплаване и високъ търговски духъ. Благодарение на това тѣ успѣли да достигнатъ висока материална, духовна и военна култура, която налагали на своитѣ по-слаби съседи и по този начинъ ги покорявали отначало економически, а следъ това и политически. Известни

сж въ историята борбитѣ за надмощие между гръцкитѣ републики, между тѣхъ и Картагенъ, а покъсно и между Римъ и Картагенъ. Въ тия борби воюващитѣ си служили съ голѣми флоти, отъ количеството на които е зависѣла и крайната победа. Благодарение на своитѣ кораби победителитѣ завземали земята на покоренитѣ народи, налагали своята власть върху нея и по тоя начинъ разширявали границитѣ на своята държава и отвждъ морето.

Римлянитѣ, следъ дълги и опустошителни войни, сломили съперничеството на Гърция, Македония и Картагенъ пакъ благодарение на своитѣ кораби и станали господари на цѣлия античенъ свѣтъ. По времето на Траяна, 98—117 г. сл. Хр., тѣ владѣели всички известни до тогава земи и Срѣдиземното море, наречено отъ тѣхъ Mare Nostrum, оставало въ срѣдата на империята (гледай картата). Грамадна флота разнасяла римскитѣ легиони по всички краища на империята и налагала властьта на Римъ, отъ кждето излизали директивитѣ и наредбитѣ, които свързвали народитѣ въ Испания, Галия, Британия, Азия, Балканитѣ и тия по брѣговетѣ на Северна Африка и Египетъ. Двадесеть народи отъ различни раси, езици и религии, населяващи три континента, свързвали сждбата си чрезъ една грандиозна политическа система, провеждана по пжтища, които се кръстосвали по синитѣ води на Срѣдиземно море. По тия пжтища въ Римъ се събирали богатствата и познанията на цѣлия античенъ свѣтъ, за да израстне върху тѣхъ една нова цивилизация, която процъвтѣла съ вѣкове и послужила за основа на днешната наша цивилизация.

Римлянитѣ владѣли най-добре изкуството да управяватъ народитѣ и заради това при римската империя ние намираме началото на една колониална империя въ днешния смисълъ на думата, каквито сж днесъ Великобритания, Франция, Италия и други колониални държави. Завладѣнитѣ отъ римлянитѣ колонии не оставали съвсемъ независими държави, както при гърцитѣ, нито пъкъ били безусловно подчинени на Римъ, както при Картагенцитѣ. Римскитѣ колонии съставявали нераздѣлна часть отъ политическитѣ граници на империята, управявали се при известна степенувана автономность, която е позволявала на мѣстнитѣ водачи да проявятъ своята привързаность къмъ метрополията и да получатъ по-голѣма власть и почести, тъй както и днесъ всевъзможнитѣ раджи и султани на английскитѣ владения иматъ по-голѣми или по-малки привилегии, въ зависимость отъ важностьта на колонията или привързаностьта имъ къмъ Англия. Назначението на римската колония е било да храни империята, да дава войници и да плаща данъци. Като давали привилегии на мѣстнитѣ водачи, споредъ заслугитѣ и привързаностьта имъ къмъ Римъ, римлянитѣ имали въ тѣхното лице най-ревностни крепители на своята власть върху завладѣнитѣ области и заради това римската империя е просжществувала дълги години.

Следъ разпадането на римската империя подъ напора на преселващитѣ се народи, като колониална държава останала Източната римска империя, съ центъръ Константинополъ, която просжществувала още хиляда години, но нейнитѣ владения били само Гърция и островитѣ въ Архипелага, както часть отъ брѣговетѣ на Мала-Азия.

Новитѣ народи въ Европа не познавали морето. Заети дълги години съ своето държавно устройство и съ нескончаеми войни помежду си, тия народи изоставили Срѣдиземно море на волята на арабскитѣ пирати.

Къмъ X вѣкъ сл. Хр., когато на мѣстото на стария Римъ се оформили новитѣ италиански републики, Срѣдиземно море се оживило и станало срѣдецъ на зараждащото се отново мореплаване. Венецианцитѣ успѣли да се справятъ съ арабскитѣ пирати и да проникнатъ до брѣговетѣ на Мала-Азия, въ Архипелага и да достигнатъ и брѣговетѣ на Черно-море, кждето основали свои колонии, по типа на старогръцкитѣ. Заедно съ генуезцитѣ, испанцитѣ и португалцитѣ, тѣ влѣзли въ търговски връзки съ народитѣ въ континента и по брѣговетѣ на Северна Африка, а отдѣлни смѣлчаци се решавали да минаватъ Гибралтаръ, да се впущатъ по непознатия до тогава океанъ и да достигатъ до брѣговетѣ на Британия. Разбира се, навжтре въ океана никой не се решавалъ да плува, защото той е билъ страшенъ за тогавашнитѣ кораби. Стари предания разправяли за сжществуването на нѣкакви острови въ непознатия океанъ, въ които царувала вѣчна пролѣть и които били пълни съ чудни плодове и живописна природа, но никой не се решавалъ да ги подири. Наричали тия острови „Щастливитѣ острови".

Срѣдиземно море си оставало все още единственото познато море и единствено срѣдище на търговски и политически интереси на народитѣ въ Европа. Тукъ израстнали най-голѣмитѣ пристанища въ свѣта, които привличали и мореплаватели отъ Британия, защото Индия и Египетъ станали най-интересния обектъ на европейската търговия, а пжтьтъ за тия страни минавалъ презъ Срѣдиземно море.

Не малъкъ интересъ представлявали и светитѣ мѣста за християнския свѣтъ. Хиляди поклонници отъ Испания, Португалия, Англия, Франция и италианскитѣ републики се отправяли за тия мѣста пакъ по Срѣдиземно море, защото пжтуването по него било най-безопасно.

Все около това време, обаче, турцитѣ се появили по границитѣ на Византия, завзели светитѣ мѣста и прекжснали пжтя за Индия.

Наложило се да се подири новъ пжть, както за Индия, така и за Палестиня. Пжтьтъ презъ Египетъ билъ още свободенъ, но и тамъ търговцитѣ и поклонницитѣ се излагали на капризитѣ на мѣстнитѣ хедифи и султани. Генуезцитѣ узнали отъ арабитѣ, съ които били въ търговски връзки, че на югъ, покрай брѣга на Африка, сжществували неизвестни народи и че сушата продължавала навжтре въ океана. Като предполагали, че ще могатъ да заобиколятъ Африка и да достигнатъ до Индия, презъ 1291 г., братята Вивалдъ отъ Генуа минали Габралтаръ и се спустнали на югъ, покрай брѣга на Западна Африка. Следъ дълго и пълно съ опасности пжтуване тѣ успѣли да заобиколятъ африканския континентъ и да достигнатъ до Индия. Презъ 1320—1325 година нова експедиция успѣла да открие о. Мадагаскаръ и да проникне въ Етиопия, а отъ тамъ и въ Египетъ. Презъ 1341 год. пъкъ били открити и нѣкои отъ островитѣ въ Атлантическия океанъ.

Тия събития били отъ епохално значение за народитѣ въ Европа. Настжпилъ периодъ на смѣли и далечни корабоплавания, които донасяли откриването на нови и непознати до тогава земи. Откритията по всички клонове на човѣшкитѣ познания се използували и въ мореплаването. Богатствата на Индия и на островитѣ въ океана, както и стремежътъ къмъ приключения, давали единъ мощенъ тласъкъ на мореплаването, което било поставено подъ покровителството на нѣкои владѣтели. Основали се и много дружества, както въ срѣдиземноморскитѣ страни, така и въ Англия, които стъкмявали експедиции и насърдчавали мореплавателитѣ.



Пжтьтъ за Индия се оказалъ много труденъ, тъй като покрай носъ Добра-Надежда имало страшни бури, които били мжчно преодолявани отъ тогавашнитѣ кораби съ платна. Наложило се да се подири другъ пжть, въ диренето на който станало случайното откритие на Америка презъ 1492 год. Открити били и много острови въ Индийския океанъ, извършило се и първото пжтуване около свѣта.

За новитѣ земи се отправяли хиляди търсачи на богатства и приключения, но за фактическото колониално завладяване на нѣкои отъ тѣхъ и дума не могло да става, защото липсвали още здравитѣ и бързоходни кораби за сигурна връзка съ тѣхъ.

Станали голѣми морски държави, Англия и Франция започнали да се настаняватъ въ Срѣдиземно море. Англия завзела Гибралтаръ и о. Малта, които обърнала въ военна и търговска база и отъ тамъ започнала да прониква къмъ източния басейнъ на Срѣдиземно море — Египетъ и о. Кипъръ. Франция се настанила по сѣвернитѣ брѣгове на Африка.

По-късно, когато Турция взе да запада, тя започна да губи своя престижъ предъ източнитѣ народи. Използувайки това обстоятелство, Англия и Франция успѣха презъ 19 вѣкъ да склонятъ хедифа на Египетъ да се съгласи за прокопаването на Суецкия каналъ, като срещу това му дали оржжие и други военни материали. Въ 1870 год. каналътъ биде открить и чрезъ него се създала прѣка и удобна връзка между двата океана, между Европа и Индия. Интересътъ на европейскитѣ държави къмъ източнитѣ пазари стана още по-голѣмъ, защото трудниятъ и опасенъ пжть, който заобикаляше Африка, биде изоставенъ и центъръ на свѣтовната търговия станало Срѣдиземно море и Суецкия каналъ.

За да се види, какво голѣмо значение има Суецкиятъ каналъ за свѣтовната търговия, ще посочимъ следнитѣ сведения: презъ първата година отъ прокопаването му — 1870 год., числото на преминалитѣ презъ канала кораби е било 486, съ 436,000 тона стока, а презъ 1913 год. числото на преминалитѣ кораби било 5,085 съ 20,033,000 тона стока.

Борбитѣ за хегемония въ Срѣдиземно море, които изпълватъ вѣковетѣ на миналото, възкръснаха отново. Богатството на земитѣ около този воденъ пжть, както и нуждата отъ сурови материали за силно развитата индустрия въ Европа, потикнали народитѣ къмъ колониални завладявания въ Африка, Америка, Азия и островитѣ въ океанитѣ. Едни по-рано, други по-късно, а нѣкои и въ наши дни, успѣли да се настанятъ въ различни мѣста на земното кълбо, да завладѣятъ огромни територии и да ги включатъ подъ различна форма въ своитѣ политически граници. Тия колониални владения даватъ на своитѣ метрополии не само сурови материали за тѣхнитѣ индустрии, но даватъ сжщо така и храни за изхранване на населението имъ, възможность за колонизирането на това население, а често пжти и войски за защита на самитѣ метрополии.

Последнитѣ три столѣтия сж изпълнени съ борби между европейскитѣ народи за колониални владения и то предимно въ басейна на Срѣдиземно море. Колониалнитѣ владения за нѣкои държави станали така необходими, щото ние не бихме могли да си представимъ тѣхното сжществуване безъ тия владения. Ето защо тия държави харчатъ грамадни срѣдства, за да поддържатъ силни търговски и военни флоти, единственото срѣдство, съ което могатъ да пазятъ тия си владения и да ги използуватъ.

Днесъ двадесеть държави въ свѣта, отъ всички осемдесеть, владѣятъ земи вънъ отъ своитѣ граници, безъ да се считатъ мандатитѣ на Англия върху Палестина, Трансйордания, Того, Камерунъ, Тангайка и о. Науру, всички отъ 1,130,067 кв. клм. и съ едно население отъ 6,904,000 жители: — на Франция върху Сирия и часть отъ Того и Камерунъ,

съ 674,884 кв. клм. и 5,800,000 ж.: — на Белгия върху Руанда—Урунди отъ 54,000 кв. клм. и 4 мил. население: — на Австралия върху о. Гвинея и околнитѣ острови отъ 235,700 кв. клм. и 450,000 ж. — на Северо—Африканския съюзъ върху Северо-Западна Африка отъ 809,477 кв. клм. и 260,000 ж.: — на Нова-Заландия върху о. Самоа отъ 3,260 кв. клм. и 46,000 ж.: и мандата на Япония върху Марианскитѣ, Каролинскитѣ и Маршалскитѣ острови и о. Палау, отъ 2,149 кв. клм. и 70,000 ж.

Въ зависимость отъ начина на управлението имъ, колониитѣ се дѣлятъ на: 1) Зависими, които се намиратъ подъ непосрѣдственото управление на метрополията; 2) Affitti — наети обикновено за 99 год., а владѣни безъ ограничение; 3) Концесии — завладѣни за ограничена и опредѣлена цель; 4) Протекторати — въ които мѣстната власть има административното управление на колонията, а тая държава, която я протежира, има право да я представява външно и да направява вѫтрешното ѝ управление; 5) Мандати — които се състоятъ отъ бившитѣ германски и турски колонии, дадени отъ Обществото на народитѣ на нѣкои държави победителки за временно управление и, най-после; 6) Агрегати — малки държави, присъединени къмъ нѣкоя по-голѣма държава, но запазили си известна особна автономность.

Отъ приложената таблица се вижда отношението на територията и населението на колониалнитѣ държави къмъ територията и населението на владѣнитѣ отъ тѣхъ колонии.

ДЪРЖАВИ	Собствени		Колониални	
	територ.	население	територ.	населен.
1. Франция . .	550,986	41,834,000	11,919,519	64,999,750
2. Англия . . .	242,631	46,200,000	7,467,436	61,653,400
3. Холандия . .	34,209	9,032,000	2,030,247	60,960,800
4. Япония . .	382,073	64,448,000	298,087	27,413,700
5. Русия . . .	10,247,000	144,305,000	11,091,116	18,322,000
6. Съед. Щати .	7,977,000	122,775,000	1,894,526	14,816,000
7. Индия . . .	4,070,000	338,787,000	904,429	14,000,000
8. Протугалия .	89,625	6,200,000	2,102,497	11,979,000
9. Белгия . . .	30,444	8,092,000	2,439,125	14,000,000
10. Египетъ . .	935,000	14,800,000	1,225,000	2,800,000
11. Италия . .	310,100	43,000,000	2,471,537*	2,468,100
12. Испания . .	497,882	22,256,000	340,635	1,574,000
13. Турция . . .	748,800	13,350,000	24,232	1,063,500
14. Австралия .	7,703,855	6,550,000	470,228	678,200
15. Гърция . .	123,000	6,100,000	4,350	308,000
16. Сев. А. Съюзъ	1,222,264	8,000,000	809,477	260,000
17. Нова-Зеландия	269,077	1,500,000	3,717	62,000
18. Дания . . .	44,333	3,575,000	2,176,399	38,000
19. Нова-Земя .	110,670	270,000	285,000	5,000
20. Норвегия . .	323,838	2,810,000	63,095	1,000

*) Въ горното число не влиза територията на Абисиния, завзета миналата година отъ Италия.

Отъ горнитѣ двадесеть колониални държави въ сѫщность колониални държави сѫ само Франция Англия, Холандия, Япония, Русия, Съед. Щати, Белгия Португалия, Италия, Испания, Турция, Гърция, Дания и Норвегия, а останалитѣ шесть държави сѫ въ действителность самитѣ тѣ колониални владения.

Д-РЪ П. Д. СКОРЧЕВЪ

КАКЪ ДА ЛѢТУВАМЕ ПРИ МОРЕТО?

Отъ десетина години насамъ лѣтуването стана у насъ една насѫщна нужда, особено за младежьта. Едва ли има другаде на Балканитѣ тъй много лѣтни ученически колонии, почивни станции, бани и разни повече или по-малко луксозни лѣтовища, пръснати низъ гори и долини, а най-вече край морето — както въ нашата малка, но прекрасна страна.

Нашиятъ народъ, скритъ и свитъ до преди 20—30 години въ своитѣ паланки и градища, странѣше отъ широката природа, мнозина се бояха да излѣзатъ изъ къра по урви и планини, страхътъ отъ зли люде и звѣрове навънка още ни стоеше въ душата като наследство отъ недавната ни робия.

Но въ едно кратко време духътъ на българина се възйе и ние, вкусили веднажъ отъ ведритѣ източници на Божата природа, скоро се престрашихме, приобщихме се къмъ нея, довѣрихме ѝ се и я обикнахме, та днесъ всѣки младъ българинъ копнѣе за балкана, той има усѣтъ и сърдце за неговата хайдушка пѣсень.

Едва въ най-ново време ние обърнахме погледъ на изтокъ и бидохме смаяни и очаровани отъ лазурната прелесть на морето, на тази нова стихия — безбрѣжна, сияйна и страшна. Отъ година на година българинътъ все по-често почна да възвива кракъ къмъ морето, да се взира въ наговитѣ глѫбини и тайни, почувствува върху си неговитѣ животворни сили, хвана да го разбира, плени се отъ него и го възлюби.

Презъ тия десетина години нашето поморие, пустинно и диво доскоро, вече се оживи и опитоми и всѣко лѣто хиляди ликуващи человѣшки сѫщества съ радостни възгласи се носятъ къмъ неговитѣ лѫчезарни побрѣжия и съ цѣлата си душа му се отдаватъ въ упование за по-свѣтли и здравеносни бѫднини.

*

Днесъ ние високо ценимъ лѣчебнитѣ и животворни сили на нашето море, тѣ сѫ добре оценени и отъ чехи, нѣмци, поляци и унгарци, та нашата хубавѣеща Варна лѣте се пробужда, оживява и се преобразява въ едно пъргаво жизнетрептещо пъстронародно морелѣтовище. Деца, младежь, училищна и следучилищна, и зрѣло гражданство плъзва по жежкитѣ, блестещи пѣсъци, грѣе се и се прегрява, разгулничи и се разболява — и въ тоя кипежъ на сладъкъ и опасенъ животъ мнозина оставатъ съ смутъ въ душата си относно здравнитѣ прелести на нашето море — по своя вина! Защото морето е стихия необхватна и силна, морскиятъ климатъ е поразночиненъ и деенъ и ние трѣбва да пристѫпваме къмъ него съ тактъ и разумъ. Особено децата и ония, които сѫ по-слаби и съ болестни заложби.

*

Морето и морскиятъ климатъ действуватъ върху человѣшкия организъмъ съ своитѣ ведри въздушни течения, съ безпрашието и чистотата на своя въздухъ, който ни се носи съ морскитѣ повѣи отъ пространнитѣ надморски простори; той действува съ по-голѣмата активность на своитѣ слънчеви лѫчи, които почти непокѫтнати пронизватъ безпрашната надморска атмосфера и масово се отражаватъ отъ свѣтлия пѣсъкъ и отъ треперливата морска повърхность. Нийде природата не е тъй лѫчезарна, както при морето! Морето действува още съ своята влага, съ хладината, съ соленостьта си, съ своитѣ вълни — буйни и пѣнливи и съ други още потайни фактори, които, ведно съ своето действие, все още ни оставатъ непознати. А отъ неизмѣримо значение е и онова мощно въздействие, което морето въ своята стихийна цѣлость упражнява върху духа и сърдцето — особено на новодошлия изъ вѫтрешностьта. И

колкото по-отзивчивъ, колкото по-достжпенъ е духътъ на пришелеца къмъ чароветѣ на морската природа, толкова по-дълбоки и по-затрогващи биватъ и следитѣ на неговото въздействие.

Но природата никога не ни дава изведнъжъ само благата си. Тя действува върху насъ стихийно, безподборно, съ всички свои сили — полезни и вредни. Такива полезни и вредни въздействия върху человѣшкия организъмъ притежава най-много морскиятъ климатъ. Вреднитѣ действуватъ предимно върху *новодошлитѣ*, непривикналитѣ и особено върху послабитѣ. Съ течение на времето тѣ губятъ отъ своята острота и въ последствие придобиватъ силно лѣчебни и закалителни свойства.

Ето защо, за да бжде морелѣтуването успѣшно и за да не бжде то смутено или прекжснато отъ разстройства и заболявания, необходимо е да се съблюдава една разумна и умѣстна хигиена, за която цель давамъ тукъ общи здравни упжтвания, важещи за всѣки единъ морелѣтовникъ.

*

Привикване къмъ морския климатъ. — Всѣка смѣна на климатъ се последва отъ редица въздействия върху духъ и тѣло, които тъкмо въ първитѣ дни на *привикване*, особено къмъ морето, биватъ отъ твърде *остро* естество. За това лѣтовници съ по-колебливо здраве, съ по-нѣженъ организъмъ въ първитѣ дни на лѣтуването си, трѣбва да бждатъ много внимателни, когато се излагатъ на по-мощнитѣ морски фактори, каквито сж: слънцето на плажа или на открито море (лодка), по-силнитѣ въздушни течения, морскитѣ талази, крайбрѣжната вечерна влага. Ония, които още въ първитѣ си дни се предоставятъ на пълното въздействие на морския климатъ, твърде често показватъ болестни разстройства, каквито сж: обща смазаность и отпадналость, прилошаване, липса на апетитъ, безсъница и хрема, трѣскаво състояние, главоболъ и повдигане съ диария или запекъ. — У нѣкои жени морскиятъ климатъ оказва на първо време влияние върху менструацията — тя закъснява.

За това *първитѣ нѣколко дни* трѣбва да не се излагаме голи на плажа, а е отъ полза да се правятъ неуморителни, непринудени разходки въ *леко* облѣкло по брѣга, градината, вълнолома. Тия частични слънчеви и въздушни бани сжщо иматъ своята голѣма полза, тѣ добре подготвятъ тѣлото къмъ по-силнитѣ и пълнодейни морски чинители.

Нека се запомни: *живителното и закалително въздействие на морето и неговия климатъ се добива, само когато то става въ малки и постепено засилващи се дози; когато той действува изведнъжъ, въ пълния си обемъ върху непригодилия се още организъмъ, той угнетява и увреждa неговитѣ клетки и органи.*

*

Въздушни бани. Следъ нѣколкодневно привикване къмъ морския климатъ, което при слаби лица изисква по-много дни, вече могатъ да се започнатъ въздушни бани на плажа въ обикновено банско облѣкло. Тѣ се правятъ на полусѣнка, особено при заоблачено небе, и сж отъ голѣмо значение за *закаляване* на тѣлото противъ простуда и при предразположеность къмъ катари на горнитѣ дихателни пжтища. Морскитѣ повѣи (бризи) тукъ сж отъ голѣма полза. Въздушнитѣ бани трѣбва да траятъ първоначално не по-дълго отъ четвъртъ часъ и постепено да се удъджаватъ до два часа. Тѣ могатъ да се правятъ два пжти дневно — преди и следъ пладне. Необходимо е при това да се правятъ тѣлесни упражнения, а при по-хладно и вѣтровито време трѣбва да се тича и играе по плажа. Само силни и напълно здрави люде могатъ следъ време да престояватъ цѣль день на плажа.

*

Слънчеви бани. — Лжчезарностьта край *нашето* море е твърде голѣма. Слънчевитѣ лжчи тукъ действуватъ два пжти, отражавайки се отъ пѣсъка и отъ водата. Ето защо при морето тѣхното действие е твърде силно и, ако съ слънчуването се прекали, тѣ причиняватъ значителни вреди. Твърде мжчителното обгаряне на кожата отначало не се усѣща, защото докато сме още подъ прѣкото действие на слънчевитѣ лжчи, тѣ се чувствуватъ много приятно и съ нищо не ни се показва, че ние сме прекалили — изгарянето се проявява едва следъ два-три часа.

Слънчуването трѣбва да става постепено, съ *засънчена глава* и по редъ да се излагатъ гърди, гърбъ, страни. Първитѣ слънчеви бани не бива да траятъ повече отъ петь минути, тѣ трѣбва, день следъ день, да се удължаватъ до половинъ часъ. Следъ всѣки половинъ часъ тѣлото се нуждае отъ почивка на *сѣнка*. Свѣтлоруси лица, сжщо и нѣкои деца съ *ексудативна* заложба зле понасятъ слънчуването: тѣ се изприщятъ, почва силно да ги сърби, кашлятъ, кихатъ и показватъ разни още алергични смущения.

Прѣкомѣрно дългото лежане на слънце, ако не е вредно, е най малко безсмислено. Съ нищо неоправдана здравно е суетностьта на нѣкои — Pigmentgigerl — да се стремятъ къмъ прекалено почерняване (пигментиране), което не е мѣрило за оптимално действие на слънцето.

Децата не трѣбва да се заставятъ да лежатъ по-дълго на плажа — много по-полезно и по-забавно е за тѣхъ да си играятъ на пѣсъка, да си строятъ кули, да търсятъ мидички и охлювчета.

*

Морски бани. — Не бива още първия день следъ пристигането ни да влизаме въ морето. Изпърво трѣбва да се подготвимъ нѣкой и другъ день чрезъ въздушни бани за по-силно действуващитѣ морски бани. Презъ тия нѣколко дни може да се правятъ обливания или потапяне за мигъ въ морето. — Деца подъ три годишна възрасть изобщо добре е да не правятъ студени морски бани, обаче, тѣ могатъ да бждатъ обливани съ стоплена на слънце морска вода.

Деца, показващи дни по редъ отвращения отъ морето, нѣматъ полза отъ морски бани.

Старци, съ иначе здравъ организъмъ, могатъ да се кжпятъ въ морето — не напраздно нѣкои медици твърдятъ, че морето е Елдорадо за артериосклеротицитѣ. Обаче, стари хора съ много голѣмо кръвно налѣгане обикновено не понасятъ студенитѣ бани.

Кжпането не бива да става нито на пъленъ, нито на съвсемъ празденъ стомахъ; най-добре е да се направи една малка закуска 1—2 часа преди банята.

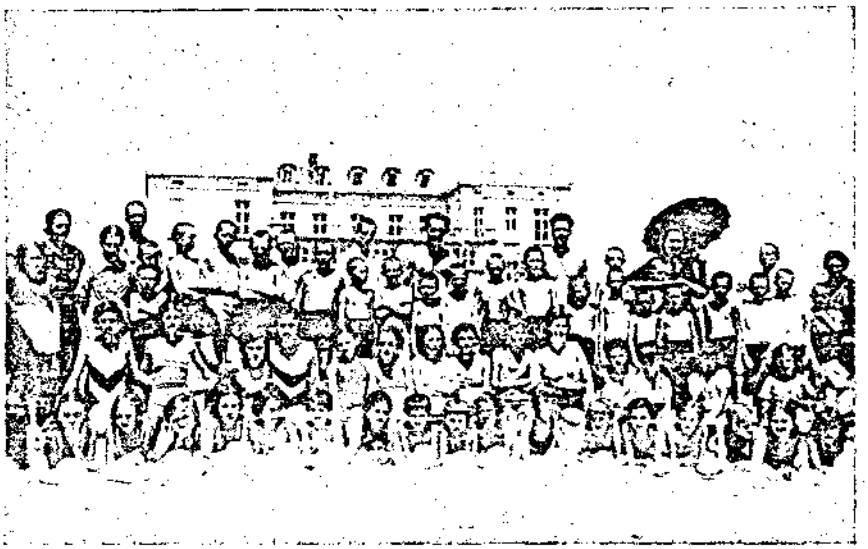
Докато се намираме въ водата трѣбва постоянно да се движимъ, да плаваме. Салове, поставени и на по-плитки мѣста, сж една полезна и желана забава.

Времетраенето на морската баня зависи отъ здравното състояние на организма, отъ температурата на въздуха и на водата, отъ силата на вѣтъра и на вълнитѣ. Първитѣ бани трѣбва да бждатъ краткотрайни — до 5 мин. за деца и до 10 мин. за възрастни.

Вѣрно мѣрило за доброто понасяне на морскитѣ бани е чувството на сгрѣтость, когато излѣземъ изъ водата. Почувствува ли се зъзнене и треперене въ водата, трѣбва веднага да излѣземъ, да се раздвижимъ енергично на плажа, а следъ това се препоржчва една малка разходка. А ония, които излизатъ отъ морето отпаднали и преуморени, трѣбва да си почиватъ.

При силно развълнувано море, кжпещиятъ се е принуденъ да изразходва повече сили, въ такова време кжпането трѣбва да бжде по-кратко. Старци и слаботѣлесни трѣбва да отбѣгватъ бурно море.

Краткотрайни студени (15°—17°) бани сж твърде полезни; тѣ иматъ силно стамулиращо действие, следъ тѣхъ человѣкъ се чувствува сгрѣтъ и бодъръ; такива студени бани сж полезни и за иначе здрави артериосклеротици.



Детската колония на Пльвенския ни клонъ въ с. Галата при Варна

Ако следъ банята се чувствува зъзнене, ако пулсътъ остане дълго следъ нея бързъ, надъ 90 удари въ минута, ако липсва апетитъ и сънь — това показва, че банята не е понесла: или е била твърде дълготрайна, или пъкъ даденията организъмъ е слабъ, боледуващъ, изобщо негоденъ за обикновени морски бани; такова зъзнене се наблюдава най-често у още непривикнали. Ако такова непонасяне продължи, препоржчватъ се топли бани.

Не е всѣкога безвредно да се лежи, следъ като се излѣзе отъ морето, *мокъръ* на плажа. Честото влизане въ морето и излизане на пѣсъка не е за всѣки организъмъ, не е за всѣка терморегулация — за по-слабитѣ то е безспорно вредно.

Не бива да се влиза въ морето, когато сме изморени и изпотени, а едва следъ като си добре починемъ.

Колко бани сж потрѣбни за едно завършено морелѣтуване? Погрѣшно е вѣрването, че за тази цель сж нужни тъкмо 21 бани, та мнозина бързатъ, макаръ и въ едно кратко време, съ по 2—3 бани дневно да достигнатъ желаното число. Защото не е толкова отъ значение числото, колкото системното и последователно излагане на морско-климатичнитѣ деятели — иначе претрупаното кжпане е вредно, то води къмъ преумора и изтощение.

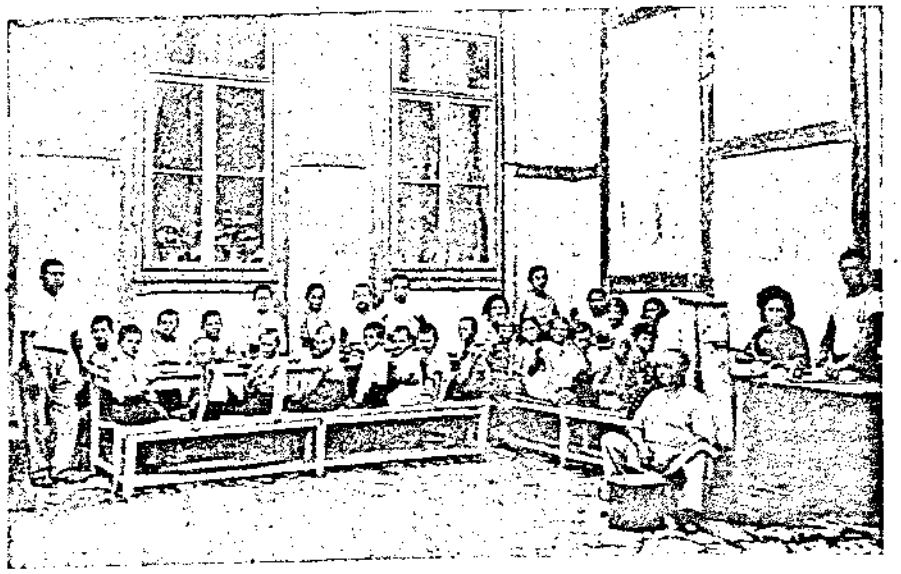
На деца и на слаби възрастни се препоржчва следъ всѣки петь дни кжпане, по 1—2 дни почивка. Комуто морскитѣ бани понасятъ и му сж приятни може да ги продължава до когато си иска.

Изобщо за едно резултатно морелѣтуване сж потрѣбни шестъ седмици.

*

Отъ твърде голѣмо значение за едно полезно и резултатно морелѣтуване е да се спазва редъ и хигиена въ храната и въ начина на живѣене.

У по-вечето лѣтуващи при морето апетитътъ значително нараства. Деца и възрастни, несвикнали по редъ, ядатъ едно презъ друго всичко: гореща храна и студени напитки; боза и царевица; семки, фъстъци и бира; сладоледъ, пасти и сиропи, поради което често се появяватъ у такива безредни лакомци коремни разстройства. Особено за децата храната по гостилницитѣ е твърде непригодна. Презъ горещитѣ лѣтни дни, когато всичко лесно гние и се разваля, трѣбва да бждемъ особено внимателни и да избѣгваме храни, които лесно се развалятъ и заразяватъ съ паратифусни и др. подобни бацили; такива сж: кебабчета и кюфтета, недопечени на скара; дребна, неизтърбушена риба (сребърна, барбуня) набързо опражена на купчини въ олио, при което срѣднитѣ едва биватъ стоплени; нездрави, нагнили и наранени овошки и домати; разни кремове, изостанали храни и салати отъ картофи, стари пасти — изобщо всички *престояли* храни, особено такива, държани въ *лоши* хладилници често биватъ носители на бацили, причиняващи коремни



Изъ живота на миналогодишната колония на Павликенския ни клонъ. Закуска

разстройства съ повръщане, диария, болки и температура.

Презъ лѣтото се препоржчва изобщо по-малко месна храна, а повече млѣчно-растителни готвила, овошки, домати, кисело млѣко — особено за вечеря. Презъ горещитѣ дни спиртнитѣ напитки трѣбва да се ограничатъ до крайность; постоянното ядене на това-онова е вредно. — Следъ обѣда желателно е да се лежи 1—2 часа.

По-слаби и изнурени лѣтовници, току-що оздравѣлитѣ отъ заразни и др. болести, дошли при морето, за да възстановятъ здравето си и особено *децата*, трѣбва *рано* да си лѣгатъ и добре да се наспиватъ. *Децата не бива да се водятъ — за удобство на родителитѣ — вечерь до късно по разни локали*; въ 10 ч. тѣ вече трѣбва де спятъ — иначе не ще извлѣкатъ никаква полза отъ лѣтуването си, а ще се завърнатъ по мѣстожителствата си нервни, преуморени, отпаднали; и напразно ще чакатъ родителитѣ имъ да видятъ ужъ нѣкакви максимални резултати къмъ декемврий, което вѣрване е горчива заблуда.

*

Заболявания. — Една голѣма часть отъ лѣтнитѣ заболявания при морето се дължатъ на *лични* причини, на неспазване на даденитѣ тука упжтвания. Лѣтовницитѣ обикновено мислятъ — наши и чужди — че безнаказано могатъ веднага съ идването си да използуватъ напълно всички прелести на плажъ, слънце, море. Тѣ се захласватъ въ новата за тѣхъ гледка, чувствуватъ се *въ момента* приятно, та се слънчуватъ и се кжпятъ безъ редъ и мѣра, изнасилвайки до крайность „издържливостьта" на организма си. И когато следъ едно прекалено слънчуване тѣ се завърнатъ въ кжщи, следъ 2—3 часа почва едно смъдене на кожата все по-страшно и мжчително: тогава проличава колко силно тя е обгорена, тя пламти и гори, появяватъ се мѣхури; температурата се покачва до 40°, главоболъ, повръщания и диарии измжчватъ слънце-прегрѣшилия. Ние често сме наблюдвали бурни заболявания, достигащи до менингитъ, особено при деца, прекалили въ слънчуването си. Имаме случаи и отъ *порфиринурия* (урината става силно червена) вследствие прѣкомѣрно силно излагане на ултравиолетовитѣ съставки на слънчевитѣ лжчи. — Слънчевъ и топлиненъ ударъ, слънчевъ бронхитъ и хрема у ексудативно заложени деца се наблюдаватъ твърде често, когато при едно разумно спазване на съответнитѣ морелѣтовни правила тѣ могатъ да бждатъ отбѣгнати.

Прекалености въ ядене и пиене водятъ твърде често къмъ разстройства на коремнитѣ органи съ значително повишение на температурата. Особено опасни сж въ това отношение престояли храни, стари пасти и кремове, недопечени риби, кебабчета, нацедени овошки. Много случаи отъ кървави и слузести диарии, съ чести повръщания и пресвивания, съ повишена температура и пр., каквито презъ лѣтото зачестяватъ не само край морето, а и по всички селища и лѣтовища, се дължатъ на заразена храна. Такива заболявания сж наблюдавани и въ Германия, сжщо и изъ тѣхнитѣ морски лѣтовища — тамъ тѣ сж известни подъ името „островна треска" или „Граалъ-Мюриц'ова" болесть. *Лакомото ядене на недопечена риба край морето въ тия случаи е отъ значение.* — Изобщо тия лѣтни заболявания у насъ сж безопасни и макаръ да започватъ бурно, завършватъ следъ нѣкой и другъ день — понѣкога траятъ и по-дълго — съ пълно оздравяне.

Епидемични заболявания презъ лѣтото тукъ въ Варна отъ дълги години не сж наблюдавани. Тифъ, малария, дизентерия, шарки презъ лѣтото никога не сж върлували въ епидемична форма.

Тъй наречените „лѣтни инфлуенци" съ кихане, кашлица, смазаность и треска се дължатъ почти винаги на прекалено слънчуване.

Повдигане и леки диарии понѣкога се дължатъ на морската вода, която мнозина *новаци* изобилно гълтатъ при кжпане. Известно е, че 1—2 чаши чиста морска вода, изпита сутринь на гладно сърдце, добре помага противъ навиченъ запекъ.

*

Опасность отъ удавяне. — Откакто е уредена при по-добритѣ наши бани „спасителна служба", случаи отъ удавяне почти нѣма. Най-вече сж изложени на удавяне лица нервно слаби, чувствителни, които при беда се объркватъ и не смогватъ да се самоовладѣятъ — тѣ не бива да изплуватъ извънъ чертата на безопасностьта. Кжпане при *пъленъ стомахъ* особено въ *студена* вода е съпроводено съ значително затруднение на сърдечната дейность, а пъкъ мозъкътъ може изведнажъ да остане безъ достатъчно кръвь, та плаващиятъ за мигъ да се залиса и да се понесе къмъ дъното. У предразположени къмъ апоплексия може да настжпи мозъченъ ударъ при кжпане въ студена вода и пълненъ стомахъ.

Никога не плувай при препълненъ стомахъ!

Лица съ високо кръвно налѣгане, сжщо и повъзрастни люде и особено невръстни деца не бива да се впущатъ въ по-далечно плаване. За сърдечноболни и дума да не става!

За страдащи и страдали отъ ушно течение е опасно да скачатъ отъ високо въ водата. Преди да влѣзатъ въ морето, тѣ трѣбва да си запушватъ ушитѣ съ памукъ, натопенъ въ масло или вазелинъ — една добра предпазна мѣрка изобщо за всѣки кжпещъ се противъ тъй честитѣ, твърде тежки понѣкога, заболявания на ушитѣ вследствие на задръстване съ пѣсъкъ, водорасли и др. под.

*

Изобщо, за да бжде морелѣтуването или морелѣкуването полезно, да се избѣгнатъ възможнитѣ вреди и да се постигнатъ най-добри резултати, желателно е всѣки лѣтовникъ съ пристигането си да се прегледа отъ лѣкарь и да бжде лично, „индивидуално" упжтенъ за своето лѣтуване и лѣкуване; а слабитѣ и боледуващитѣ трѣбва да бждатъ подъ редовенъ лѣкарски надзоръ.

На всѣки българинъ пожелавамъ презъ лѣтото повече морски радости; нека всѣки му се обнови тѣлото въ морето, нека духътъ на всѣки се разведри и просвѣтли въ съзерцание на лжчезарната морска стихия.

Варна, 24. юний 1937 г.

Н. БАКАЛОВЪ

Корабостроението и корабоплаването презъ 1936 г.

Едва презъ 1935 год. намалението на свѣтовния търговски флотъ, започнало преди петь години, спрѣ и презъ изтеклата 1936 год. се забеляза увеличаване на сжщия. Презъ 1931 год. тонажътъ на свѣтовния търговски флотъ възлизаше на 70,13 мил. бр. рег. тона, къмъ срѣдата на 1935 год. достигна 64,89 мил. т., а къмъ срѣдата на миналата год. нарастна до 65,06 мил. бр. рег. тона. По-долу даваме една таблица споредъ Lloyd' s Register (Register Book 1936/37). Тая таблица дава числа, отнасящи се до срѣдата на 1936 г.

Страна	1936/37 1000 Бр. Рег. тона	1936/37 въ%	1914/15 въ%	Моторни кораби 1936/37 въ%	Платноходи и товарни шлеп. 1936/37 въ%	(+) (—) нарастване срещу 1935/36 1000 бр. рег. т.
Велико-Британия и Ирландия	17285	26,9	38,9	18	1	—115
Британски влад. Съед. щати (С. Л.)	3100	4,8	4,6	11	3	— 11
Крайбрѣжието	9896	14,9	6,1	7	5	—294
Голѣмитѣ езера	2569	3,9	4,8	1	4	— 4
Япония	4216	6,5	3,5	23	0	+130
Норвегия	4055	6,2	5,1	52	0	+ 87
Германия	3118	5,7	11,0	21	1	+ 14
Италия	3098	4,8	3,3	21	1	+214
Франция	3003	4,6	4,7	10	1	— 22
Холандия	2511	3,9	3,1	37	0	— 47
Гърция	1801	2,8	1,7	0	0	+ 90
Швеция	1515	2,3	2,3	39	0	— 36
Русия	1218	1,9	2,1	26	1	+104
Испания	1157	1,8	1,8	21	1	— 21
Дания	1136	1,7	1,7	46	0	+ 35
Китай	492	0,8	0,2	2	0	+ 37
Финландия	482	0,7	—	4	12	+ 1
Бразилия	479	0,7	0,6	9	1	— 12
Панама	430	0,7	0,0	16	0	+293
Останалитѣ страни	1693	2,6	2,5	15	2	—268
Всичко	65064	100	100	19	2	+178

Времето на нѣкогашнитѣ горди платноходи изглежда бързо отлетява. Въ цѣлия свѣтъ сжществуватъ около 100 голѣми съ по надъ 1000 бр. рег. тона платноходи или всичко заедно това сж 190,000 бр. рег. тона. Отъ тѣхъ 76,000 бр. рег. тона иматъ Съединенитѣ северо американски щати и 37,000 бр. рег. тона принадлежатъ на Финландия. Новото време се владѣе отъ мотора. Романтиката на обтегнатитѣ отъ немирния вѣтъръ платна се измѣства все повече и повече отъ равномѣрното туптене на мотора или парната машина. Споредъ „The Motor Ship" отъ спуснатия на вода корабенъ тонажъ презъ изтеклата година, 60% отъ цѣлия моторенъ и парно-машиненъ тонажъ остава за моторнитѣ кораби. Презъ 1936 год. процентното увеличение на моторнитѣ кораби е нараснало отъ 17,7% на 18,9%.

Въ общия възходъ на корабостроението голѣма роля играе германското корабостроение. Презъ 1936 год. германскитѣ корабостроителници сж построили и зачислили въ списъка на свѣтовния флотъ около 390,000 бр. рег. тона, а понастоящемъ се намиратъ въ постройка или сж вече поржчани още 980,000 бр. рег. тона. Отъ построения вече тонажъ 140,000 бр. рег. тона иматъ наливнитѣ кораби (кораби цистерни), отъ които само единъ принадлежи на Германия. Общо взето германскитѣ корабостроителници сж работили най-вече за чужбина: само 40% отъ готовитѣ кораби плаватъ подъ германско знаме, а отъ поржчанитѣ нови постройки само 30% сж отъ германски поржчители. Най-голѣмитѣ и по-важни постройки на германскитѣ работилници сж следнитѣ кораби:

Специалниятъ китоловенъ корабъ и плаваща фабрика „Terje Viken" (20,638 бр. рег. т.) строенъ въ „Wesev" за шведското д-во „Reserva", „Pretoria" (16600 бр. рег. т.), строенъ отъ Blohm & Voss за германската африканска линия. Сжщитѣ корабостроителници сж построили другъ китоловенъ корабъ „Jan Wellem" за германското китоловно д-во Wesevmünde. После следватъ спусканията на вода на „Wuppertal" (6736 бр. рег. т.) съ дизелъ-електрически двигатели при работилницитѣ „Deutsche Werft" и редица още кораби, повече отъ по 10,000 бр. рег. т. За въздушната линия „Lufthansa" биде построенъ въ „Howalg"—корабостроителницитѣ специаленъ корабъ „Ostmark" (1280 бр. рег. т.). Като първи морски корабъ съ „Voith—Schneider" — витло, предназначенъ за изследвания около Хелголандъ, бѣ построенъ корабъ „Makrelle", дълъгъ 30 м. Освенъ това бѣха завършени повече отъ 30 рибарски и китоловни кораби, отъ които 21 за чужбина.

Въ Великобритания и Ирландия бѣха завършени следнитѣ по-голѣми кораби: „Queen Mary" (80,774 бр. рег. т.), корабитѣ „Athloue Castle" и „Stirlind Castle" (25,000 т.), турбинния корабъ „Awatea" (13900 бр. рег. т.), двата моторни кораба „Dunuottar Castle" и „Dunvegan Castle" (15,000 бр. рег. т.); за параходната линия на д-во Ellerman—бързия корабъ „Essex" съ 17 вжзли скорость и редица още кораби съ тонажъ надъ 10,000 бр. рег. т.

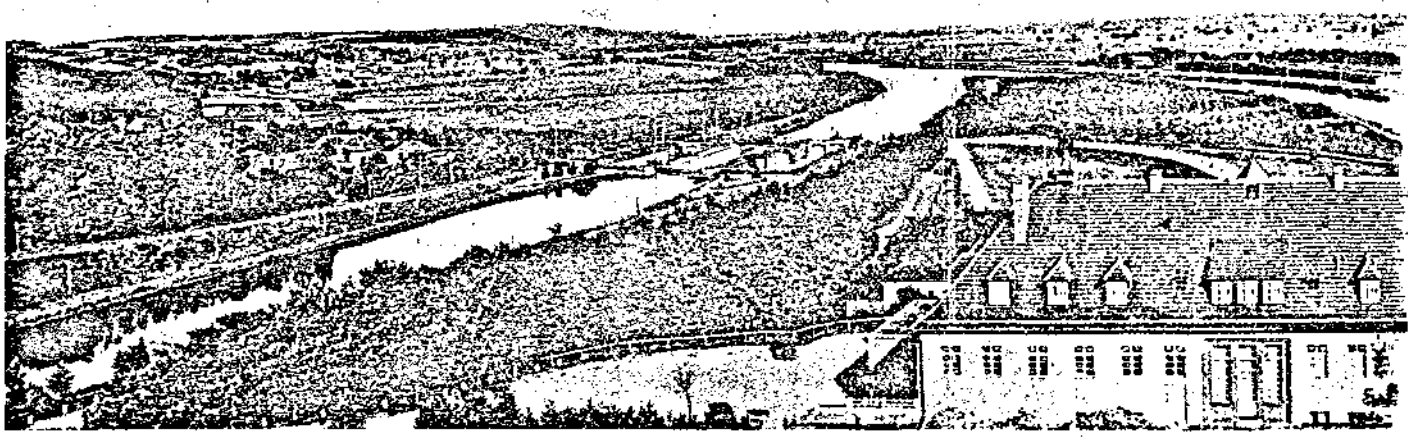
На 27. май презъ миналата година „Queen Mary" предприе първото си плаване. Презъ време на една отъ обратнитѣ си плавания (отъ Америка до Европа), на 26. августъ сжщата година, този океански колосъ достигна рекордната срѣдна скорость отъ 30,63 морски мили на часъ (отъ свѣтещия корабъ „Ambrose" отъ Bishop Rock) и съ това си постижение би достигнатата отъ французкия плаващъ гигантъ „Normandie" презъ юний 1935 год. срѣдна скорость отъ 30,31 вжзли.

Полското параходно д-во, което обслужва линията Гдиня—Америка получи втория отъ двата голѣми поржчани въ италианскитѣ корабостроителници Cantieri Riumiti dell' Adriatico моторни кораби — „Стефанъ Батори" (14,400 бр. рег. тона) и съ зачисляването на служба на сжщия, младиятъ търговски флотъ на Полша притежава два голѣми модерни презокеански пжтн. моторни кораби: „Пилсудски" и „Батори".

Къмъ най-забележителнитѣ корабни постройки презъ миналата 1936 год. въ Франция може да се причисли турбинниятъ корабъ „Ville d' Oran" (10,250 бр. рег. т.) за линията Марсиля — Северна Америка. Освенъ това, Франция бѣ поржчала въ чужбина наливни кораби съ общъ тонажъ надъ 10,000 т.

Между странитѣ, чиито търговски флоти бързо се подновяватъ, първи мѣста държатъ Япония, Норвегия, Финландия и др. Въ първитѣ две това подновяване достига 12,6%. Особено много нови и извънредно бързи модерни търговски кораби бѣха построени и спуснати на вода въ „Страната на изгрѣващото слънце".

Отрадно впечатление прави фактътъ, че напоследъкъ и у насъ започна да се мисли по-сериозно за родното корабоплаване и за едно целесъобразно увеличение на тонажа на нашия търг. флотъ. Закупиха се и се поржчаха нови кораби, които ще обслужватъ старитѣ и нови линии на параходното д-во. България може и трѣбва да притежава добъръ, макаръ и не толкова голѣмъ флотъ! Той ще бжде само отъ полза, както за народното ни стопанство, така сжщо и за държавата. Нека да не отбѣгваме морето и да не се повтарятъ повече грѣшкитѣ на миналото. Всѣки съзнателенъ българинъ трѣбва да работи за преуспѣване на морската идея у насъ!



Грамадниятъ асансьоръ за ко

Д-ръ ЯН. АРНАУДОВЪ

ЕДНО ЧУДО НА ГЕРМАНСКОТО СЪОБЩИТЕЛНО ДѢЛО

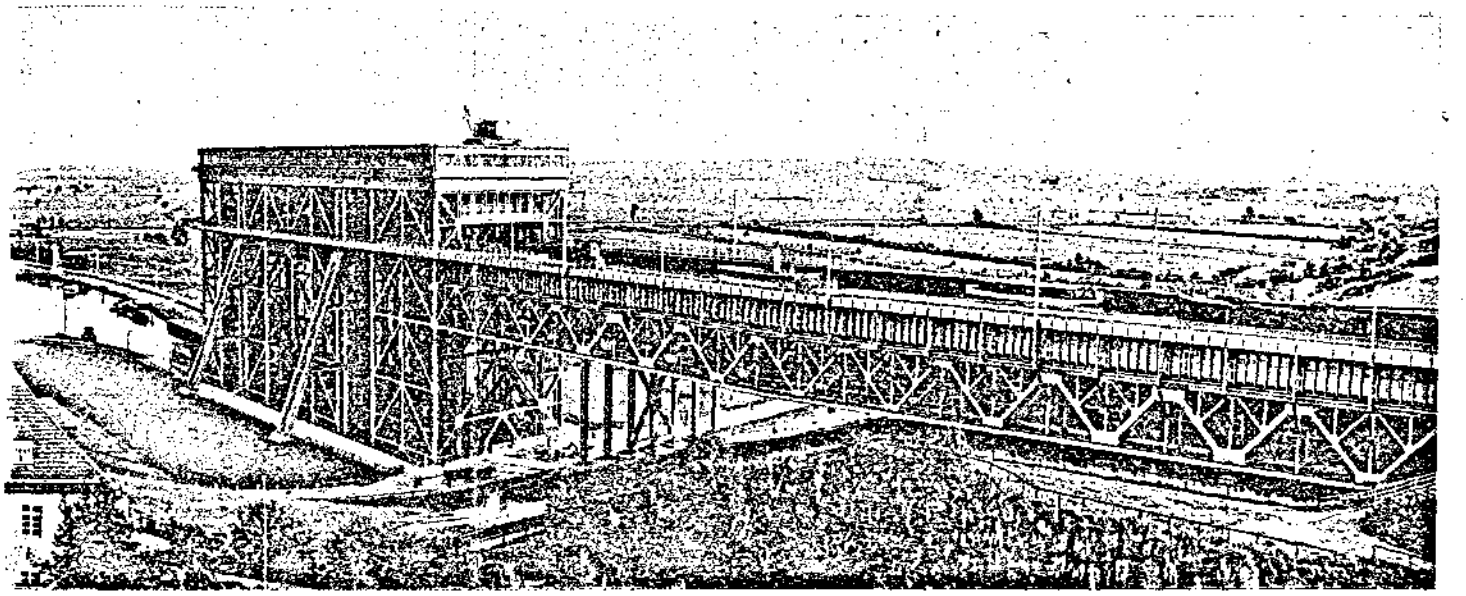
Вѫтрешнитѣ водни пѫтища въ много европейски страни играятъ почти толкова голѣма роля, колкото и морскитѣ. Поради грижливото вѣковно стопанисване на горитѣ, както и вследствие на и безъ това значително по-голѣми валежи, отколкото у насъ, тамъ текатъ голѣми пълноводни рѣки, които нѣкѫде сѫ плавателни още на 100 километра отъ изворитѣ си и по които почти презъ цѣлата година се движатъ многобройни пѫтнически и товарни параходи, платноходи и шлепове. Но бързиятъ разцвѣтъ на стопанския животъ презъ миналия и сегашния вѣкове и въ връзка съ него развоятъ на съобщенията е наложилъ, щото къмъ даденитѣ отъ природата естествени водни пѫтища да се прибавятъ и много такива, създадени отъ човѣшката техника — канали. По такъвъ начинъ въ нѣкои страни сѫ създадени широки разклонени системи отъ водни пѫтища, по които се извършва голѣмъ дѣлъ отъ вѫтрешния, външния и транзитния стокообмѣнъ. Благодарение на тия водни мрежи, напримѣръ, Берлинъ и Парижъ сѫ станали най-голѣмитѣ вѫтрешни пристанища на Германия и Франция.

Една отъ странитѣ, които разполагатъ съ най-богато развито вѫтрешно корабоплаване, е Германия. Дължината на нейнитѣ естествени и изкуствени водни пѫтища надминава днесъ 11 хиляди километра, които постоянно се увеличаватъ. А съ напредъка на техниката се подобряватъ и изкуственитѣ съоръжения по тѣхъ. Едно отъ най-важнитѣ отъ тия сѫ шлюзитѣ, които даватъ възможность водната повърхность на каналитѣ да се нагажда къмъ топографията на мѣстностьта, презъ която минаватъ, щомъ тя не позволява движение по казаната повърхность да става въ приблизително водоравно направление. Така благодарение на шлюзитѣ водната повърхность на каналитѣ може да бѫде вдигната или спустната изведнъжъ до десетина метра, а тамъ, гдето има да се преодолява по-голѣмо възвишение или наклонъ, чрезъ системи отъ шлюзи тя се качва или спуща на значително по-голѣма височина. Обаче, напоследъкъ, тъй като преминаването презъ една система отъ такива трае доста дълго време, последната се замѣства съ новъ видъ съоръжение, едно отъ които искамъ да опиша тукъ.

То се намира 79 километра североизточно отъ Берлинъ, по направление къмъ морския градъ Щетинъ, при селото Нидерфино, и служи да съедини р. Одеръ съ Хоенцолернския каналъ, свързващъ тая рѣка съ водната система около Берлинъ. То представява единъ огроменъ асансьоръ, който вмѣсто хора и обикновени тежести вдига на височина 36 метра цѣли кораби и шлепове съ обща тежесть хиляда тона. Какво значи това, става ясно, като се вземе предъ видъ, че най голѣмитѣ парни винтове, съ които се прехвърлятъ стоки отъ корабитѣ на сушата или обратно, могатъ да вдигатъ отведнъжъ най-много 150 тона. Съ размѣритѣ и товароподемностьта си тоя елеваторъ за кораби е най-голѣмиятъ въ свѣта и съ право може да се нарече осмото свѣтовно чудо. Въ сѫщность тукъ не се вдигатъ или спущатъ само хиляда тона, колкото е максималната тежесть на корабитѣ и шлеповетѣ, а още и басейнътъ, въ който се вкарватъ последнитѣ, за да бѫдатъ вдигнати или спустнати, който заедно съ водата тежи 3300 тона. Или басейнъ и вода съ транспортно срѣдство тежатъ наедно 4,300,000 килограма, колкото тежатъ около 400 вагона, натоварени съ стока.

Цѣлата конструкция на това величествено техническо постижение е построена въ една грамадна бетонна вана, дълго 112 метра, широко 33·5 м. и дълбоко 8 м. Самата желѣзна конструкция е 60 м. висока, 27 м. широка и 94 м. дълга. Дъното на ваната е иззидано отъ желѣзобетонъ и е дебело четири метра; то лежи върху 9 грамадни колони, които достигатъ до 20 метра подъ земята. Басейнътъ се движи нагоре и надоле посрѣдствомъ 256 желѣзни вѫжета, всѣко отъ които се състои отъ по 222 отдѣлни телове и е дебело $5^1/_2$ сантиметра. Тоя асансьоръ се движи съ 4 мотора отъ по 75 конски сили.

Преминаването на кораби и шлепове става по следния начинъ. Идващитѣ по р. Одеръ шлепове, теглени отъ единъ корабъ, се приближаватъ по



аби при Нидерфинъ (Германия)

единъ изкуственъ ржкавъ и навлизатъ въ басейна, който е напълненъ съ вода до равнището на канала. Следъ това външниятъ край на басейна се затваря плътно и се започва качването: нито капка вода не капва отъ самия басейнъ. Качването и слизането на последния трае само по 5 минути. Когато той стигне горе, отваря се вжтрешниятъ му край, както и оня на каналния мостъ, съединяващъ елеватора съ Хоенцолернския каналъ; тоя мостъ е дългъ 157 м. Водата въ басейна и каналния мостъ е на еднакво равнище. Корабъ и шлепове се изтеглятъ въ каналния мостъ и продължаватъ нататъкъ; басейнътъ и мостътъ пакъ се затварятъ плътно, и басейнътъ се спуща надолу. Преминаването на кораба и шлеповетѣ трае всичко 25 минути.

Цѣлата постройка е работена 8 години (отъ 1926 до 1934 г.) и е струвала 27·5 милиона германски марки, т. е. надъ 900 милиона лева.

Пустната е въ действие на 21. мартъ 1934 год. Преди тя да бжде построена, корабътъ и шлеповетѣ сж преминавали презъ 4 последователни шлюзи, при всѣка отъ които сж били вдигани по на 9 метра (на снимката една отъ тѣхъ се вижда влѣво); обаче, цѣлото преминаване е траело 2 часа. За да се спечелятъ 1 ч. 35 минути, значи, е построенъ тоя грамаденъ и скжпъ елеваторъ — фактъ знаменателенъ за значението на времето въ стопанския, техническия и културния животъ на днешна Германия. А цѣлата постройка е блѣскаво свидетелство за удивителния германски технически гений.

ТРИ ОПАСНИ ПРЕДПРИЯТИЯ

(Изъ морската война)

Блокадата на Северно море отъ англичанитѣ, известно е, прекжсна връзката на Германия съ задморскитѣ страни. Германскиятъ флотъ изчезна, като че ли автоматически отъ всички чужди пристанища и морета още отъ самото начало на Свѣтовната война, за да се покаже отново едва следъ края й. Това положение се отрази гибелно не само за Германия, но и за нейнитѣ колонии, които, лишени отъ всѣкаква връзка съ майката-отечество и отъ достатъчно срѣдства за отбрана, оставаха на произвола на сждбата. Въпрѣки запушването на Северно море отъ англичанитѣ, обаче, историята отбеляза редица случаи, когато германски търговски кораби минаха английската блокада, за да гонятъ далечното си назначение. Следващитѣ редове ни рисуватъ именно историята на три пробни случая, на три смѣли и опасни предприятия, въ които трима германски капитани обезсмъртиха името си.

*

Още въ самото начало на войната германски стражеви кораби бѣха пленили въ Северно море и довели въ Вилхелмсхафенъ като морски призъ английския търг. корабъ „Рубенсъ", 3.500 тоненъ. Тоя корабъ бѣше първоначално пригоденъ за носене на муниции и др. спомагателни материали за кръстосвачната ескадра на адмиралъ графъ фонъ Шпее. Следъ морския бой при Фалкландъ, обаче, върховното морско командване реши да изпрати тоя „пленникъ" въ далечно задгранично плуване, съ специално назначение. Решено бѣ „Рубенсъ" да бжде изпратенъ въ германска Източна Африка (Танганайка), за да занесе бойни припаси на колониалнитѣ отбранителни отреди, чието положение отъ день на день ставаше по-критично. Стъкменъ добре, подъ командата на запасния лейтенантъ Карлъ Кристиансенъ (братъ на прочутия нѣмски авиаторъ отъ Свѣт. война—Кристиансенъ—днесъ командиръ на „ДО X"). „Рубенсъ" напуща Вилхелмсхафенъ на 18-и февруарий 1915 г. и се впуска въ рискованото си далечно предприятие. За кжде отива корабътъ? — това знае само капитанътъ. Обслугата е смирена и послушна Тя е съставена отъ доброволци, отъ които е поискана готовность за саможертва въ името на националнитѣ идеали, и на които е казано само това, че корабътъ отива „въ далечно и опасно плаване съ специална цель".

Капитанъ Кристиансенъ бѣ оставилъ вече Вилхелмсхафенъ нѣкжде далече задъ себе си. Бодъръ

на своя постъ, той имаше всичкото съзнание за голѣмитѣ опасности, които неизвестността криеше за него, за това, че Сцила и Харибда не бѣха нищо предъ стражата на гордия Албионъ, поставена на неговия пжть, но нѣкакво особено мистично чувство — свързано съ смисъла на неговото собствено име — го бѣ обладало и той твърдо вѣрваше въ крайния си успѣхъ. Подъ маскировката на датски търговски корабъ „Рубенсъ" преминава английската блокада, безъ особени премеждия, бори се дълго време съ страшни бури, докато мине въ широкия Атлантически океанъ, кждето на всички поолеква. Тукъ вече плаването е гладко, безопасно, монотонно. Но до кжде ли? Следватъ день, два, три, десеть, четиридесеть—непрекжснато плаване всрѣдъ безбрѣжния океанъ и най-южния жгълъ на Черния континентъ все още е далечъ. . . На четиридесеть и втория день отъ своето излизане отъ родния брѣгъ „Рубенсъ" достига носъ Добра Надежда, за да вземе оттукъ курсъ северъ и нагази въ Индийския океанъ. На 8 априлъ „Рубенсъ" достига групата о-ви Коморски (френско владение северно отъ Мадагаскаръ) и тукъ долавя за пръвъ пжть радиосигнали отъ кръстосвача Königsberg". Последният, следъ като потопява английския кръстосвачъ „Пегасусъ" въ Индийския океанъ, претърпява авария въ машинитѣ и за да избѣгне дебнещитѣ го мощни английски единици „Четамъ", „Веймаутъ" и „Дартмутъ", се вижда принуденъ да навлѣзе навжтре по течението на рѣка Руфиджи (Танганайка) и да се укрие. Планътъ на капитанъ Кристиансенъ е билъ именно тоя—да нагази въ рѣката Руфиджи и тамъ нѣкжде навжтре да разтовари своя товаръ. Но сега, поради присжтствието на нѣколко английски кораби предъ делтата на рѣката, (последнитѣ блокирали „Кьонигсбергъ" и пращатъ монитори по следитѣ му), той се вижда принуденъ да вземе друго направление, а именно къмъ о-въ Алдобря, кждето хвърля котва. Тукъ машинитѣ, следъ петдесеть дневно непрекжснато плаване, биватъ подложени на основно почистване, следъ което корабътъ отново вдига котва. На 13 априлъ „Рубенсъ" се появява отново предъ устието на рѣката Руфиджи, обаче, и тоя пжть не успѣва да навлѣзе по течението. Появяването на английския кръстосвачъ „Хиацинтъ" го подплашва и той се вижда принуденъ да дири убѣжище въ дълбокия заливъ Манза — разположенъ на 10 мили северно отъ гр. Танга. „Хиацинтъ", обаче, тръгва по петитѣ на „Рубенсъ" и скоро открива мѣстонахождението му. Току що спустналъ котва, корабътъ на лейтенантъ Кристиансенъ бива обсипанъ съ маса снаряди отъ дебнещия го английски кръстосвачъ. Изпуска ли се такава хубава жертва?—„Хацианъ" скжсява все повече разстоянието, а снарядитѣ се сипятъ като градъ върху пълния съ снаряди и патрони корабъ, който, между впрочемъ, е единъ отличенъ неподвиженъ прицелъ. Схващайки критичността на положението въ момента, капитанъ Кристиансенъ дава заповѣдь да се отворятъ потопителнитѣ клапани на кораба и да се възпламенятъ намиращитѣ се на палубата бжчви съ бензинъ и терпентинъ. „Рубенсъ" бива обхванатъ скоро отъ стихиенъ пожаръ; освенъ това, той започналъ бавно да потъва. И когато „Рубенсъ" се снишава значително подъ водолинията си, англ. кръстосвачъ, смѣтайки, че съ неговата жертва е всичко вече свършено — го изоставя и изчезва. Отъ артилерийския огънь на „Хиацинтъ" биватъ ранени нѣколко души на „Рубенсъ". Между тѣхъ е билъ сжщо така и нашиятъ смѣлъ лейтенантъ Карлъ Кристиансенъ. Посрещнатъ отъ единъ колониаленъ офицеръ и група аскари, Кристиансенъ установява връзка съ мѣстната главна квартира, отдето идватъ веднага санитари и прибиратъ ранените, които биватъ настанени въ единъ мѣстенъ лазаретъ. Между това, съкровището, което „Рубенсъ" докарва отъ далечното отечество майка, бива разтоварено. То е възлизало на: 3 милиона патрони за пушки, 1000—10,5 с/м. гранати, 1000—8,2 с/м. гранати, 6,000 гранати за леки 6.с/м. лодъчни орждия, 3,000 снаряди за 3,7 с/м картечни орждия, голѣмо число автом. пушки, одеала, бризенти, униформи, хранит. припаси, лѣкарства и разни санитарни принадлежности, които сж били отъ много голѣма стойность за туземнитѣ войскови части. Капитанъ Кристиансенъ, който билъ сравнително по-леко раненъ, следъ нѣколко седмично лежене въ лазарета, става отново на крака. Почувствувалъ се здравъ, той намисля да се завърне обратно въ Германия. Но какъ? Съ какво? „Рубенсъ" не можеше да му бжде повече полезенъ, вследствие на тежкитѣ повреди, които англичанитѣ му нанесоха. И той прибѣгва до една хитрость. Подъ расото на хрисимъ монахъ, съ благочестивия Божи кръстъ на шия, той взема въ единъ хубавъ день „сбогомъ" отъ Танганайка и навлиза въ Трансваалъ (англ. владение). Миналъ безпрепятствено англо-германската африканска граница, той се лута дълго време насамъ и натамъ изъ английското владение, докато достигне глав. ж. п. линия на Южно-африканския съюзъ. Докопалъ се до влака пжтуващъ на югъ, той успѣлъ да пропжтува „спокойно" до гр. Третория. Въ тоя градъ, обаче, (центъръ на търговия съ скжпоценни камъни) английскитѣ власти го залавятъ и арестуватъ. Кристиансенъ е билъ разкарванъ дълго време нагоре-надолу, разследванъ, разпитванъ и най-после мѣстната власть решава да го експедира за Лондонъ. Пжтуването за Лондонъ за него е истинско щастие. Въ английската столица нашиятъ „монахъ" бива изправенъ предъ воененъ сждъ, но последният не намира въ него никаква вина и произнася оправдателна присжда!. . . Сега вече разстоянието до Германия е значително скжсено. . . Пленничеството на лейтенантъ Кристиансенъ въ Англия е било доста дълго и мжчително. Той се поболява доста сериозно въ лагера —скроменъ монахъ всрѣдъ толкова други плѣнници —но това пъкъ му помага да премине и последния, най опасния, етапъ на своя планъ, въ единъ моментъ на ожесточени боеве по Западния фронтъ. Благодарение застжпничеството на нѣкои духовни лица въ Лондонъ, нѣмскиятъ боленъ отъ носталгия „монахъ" бива изпратенъ за Швейцария, а отъ тукъ — чрезъ допълнителна помощь—„честниятъ божи служитель" достига германската граница и благополучно я минава!. . . Мечтата на лейтенантъ Карлъ Кристиансъ е вече осжществена. . . Неговото дѣло е закржглено. . . Той извърши единъ действителенъ подвигъ! Но свършено ли е вече всичко? — О, не! далечъ не!—Завърналъ съ въ родината си, нашиятъ герой скоро оздравява, захвърля, разбира се, расото и въ истинския си видъ се явява въ германския адмиралтейски щабъ, кждето, покрай описанието на своята одисея, прави обстоенъ докладъ върху положението въ Източна Африка, английскитѣ владения, Индийския океанъ, Англия и др.. Тѣзи сведения сж били извънредно много ценни. Прибавени къмъ неговото рѣдко геройско дѣло, тѣ му спечелватъ високото военно отличие „за заслуга" и чинъ капитанъ-лейтенантъ. Скоро следъ това кап. лейтенантъ Карлъ

Кристиансенъ получава назначение като адмиралъщабъ офицеръ въ специалната команда на адмиралъ Хопманъ, кждето остава до края на войната.

*

Окуражено отъ подвига на К. Кристиансенъ, германското висше морско командване решава да изпрати и другъ корабъ съ сжщата цель, за сжщото мѣсто (германска Изт. Африка). Изборътъ тоя пжть попадналъ върху търговския корабъ „Дакъръ Хилъ" (плененъ сжщо отъ англичанитѣ) 2.650 тоненъ. Подъ командата на зап. лейтенантъ Соренсенъ, корабътъ бива снабденъ съ всичко необходимо за отпжтуването му и получава новото име „Мария". Товарътъ и тоя пжть се е състоялъ отъ орждия, снаряди, пушки, патрони и пр., и надъ всичко това — грамадно количество дървенъ материалъ за прикритие. На 12. януарий 1916 год. параходътъ „Мария" напуща Вилхелмсхафенъ. Подъ шведски флагъ той преминава английската блокадна линия (отъ 13 до 17 януарий) и навлиза въ широкия Атлантически океанъ. На 4. мартъ 1916 г. „Мария" достига носъ Добра Надежда, следъ което поема курсъ североизтокъ къмъ о-въ Мадагаскаръ. На 15 мартъ нашиятъ транспортъ на оржжие се намира нѣкжде западно отъ Комарскитѣ о-ви, като плава все така щастливо и незабелязано отъ врага. На 17. мартъ лейтенантъ Соренсенъ навлиза въ водитѣ на германска Източна Африка — залива Шуди, кждето успѣшно се освобождава отъ своя товаръ. Носенитѣ отъ него бойни припаси и др. материали, общо надъ 1,500 тона, биватъ разтоварени и разпратени по принадлежность. Съ това мисията на „Мария" е изпълнена. А сега какво да се прави? — Капитанъ Соренсенъ се дълго колебае; докато най-после решава да върне кораба обратно въ Германия. Но какъ, когато нѣма вжглища? Той ще кара машинитѣ съ дърва, а такива тукъ Господь далъ въ изобилие. Започватъ трѣскавитѣ приготовления за обратния пжть. Отъ девственитѣ африкански лесове биватъ докарани грамадни количества дърва — двигателна сила за кораба. Предприема се основно почистване на котли и машини. И когато всичко е било вече готово, за да отблъсне кораба, на 11 априлъ 1916 г. рано сутриньта, предъ германския африкански брѣгъ край Шуди се появяватъ три английски кръстосвачи, които откриватъ безпощаденъ огънь срещу бившия свой съотечественикъ — „Дакъръ Хилъ", сега „Мария". Казваме безпощаденъ, защото корабътъ получава отъ англичанитѣ броненосци не единъ, два, петь или десеть снаряда, а 186! Голѣмо число отъ които, подъ водолинието. направили „Мария" на решето, англичанитѣ бойни единици си разотиватъ, но вмѣсто тѣхъ не закъсняватъ да се появятъ други тѣхни събратя. На 22 априлъ, на връхъ Великдень, предъ германския брѣгъ се появяватъ нови 5 англ. бойни единици, които сжщо пробвали точностьта на своята стрелба по нѣкогашния „Dacre Hill" — За щастие, въпрѣки голѣмитѣ опустошения — които англичанитѣ нанесли на кораба—положението на машинитѣ му не било безнадеждно. Капитанъ Соренсенъ започналъ отново да почиства, кърпи и строи и въ една хубава априлска нощь напуща Танганайка, за да поеме обратния пжть къмъ далечното отечество. Много оставало още да се поправя върху кораба „Мария", но тая работа той оставилъ за откритото море. Корабътъ минава наистина благополучно и тукъ линията на английскитѣ стражеви кораби, и когато се почувствувалъ вече въ безопасна зона, въ широкия океански просторъ, всички се заематъ отново съ поправката на вредитѣ, нанесени отъ артилерийския огънь на врага. Затулени биватъ нѣкои пробойни, възстановени много отъ надстройкитѣ, построени — редица кжщурки отъ дърво върху палубата за жилища и пр. За нещастие, голѣма часть отъ обслугата на „Мария" заболява отъ тропическа треска, една жестока болесть, която—дошла неканено на гости върху кораба, не си отишла безъ жертви: вториятъ машинистъ и единъ морякъ умиратъ, за да намѣрятъ гроба си всрѣдъ широката морска пустиня. При това правилниятъ ходъ на машинитѣ започналъ да отбелязва „засѣчки", едно нещастие никога не идва само. Капитанъ Соренсенъ вижда добре, че при тия условия той не би могълъ да иде много напредъ, затова взема източенъ курсъ къмъ о-въ Ява, съ намѣрението тукъ да поправи по-добре кораба си и да го върне обратно въ Танганайка. Плавайки подъ холандски флагъ, Соренсенъ срѣща единъ англ. воененъ корабъ и го отминава спокойно. На 13 май той стига въ пристанището Батавия (о-въ Ява) и спуща тукъ котва. Осжществяването на неговото намѣрение, обаче, се оказало невъзможно, поради редица затруднения — направени му отъ мѣстнитѣ власти и главно съпротивата на нѣкои влиятелни английски мѣстни фирми. Да напустне Батавия съ кораба си и после за другаде било сжщо тъй невъзможно. Пребиваването му въ столицата на богатото холандско малайско владение сжщо ставало угнетително, поради подозренията, които е будело у властитѣ. И тогава кап. Соренсенъ решава съ най-леката възможность да напусне о-въ Ява. Той се снабдява съ една седемь метрова китайска гондола и на 22 августь 1916 г. съ трима души германски моряци отъ обслугата на „Мария". се откжсва отъ холандския о-въ, като поема къмъ американското тихоокеанско владение Манила. кждето стига следъ дълги и мжчителни приключения. Следъ известенъ престой тукъ, Соренсенъ успѣва да се промъкне и настани незабелязано на борда на единъ американски параходъ, който пренасялъ войски. Откритъ въ Хонолулу той бива върнатъ обратно въ Манила, разпитванъ, разследванъ, затворенъ, а следъ това изпратенъ въ Санъ-Франциско. Отъ Санъ-Франциско лейт. Соренсенъ бива интерниранъ въ пленническия лагеръ „Fort Douglas" въ Солтъ-лайкъ-сити, кждето остава до месецъ юний 1919 година. На 20 юлий 1919 г. той е билъ щастливъ да поздрави отново съ радостъ скжпия брѣгъ на отечеството си Германия и да се завърне въ родния си градъ Фленсбургъ. Неговитѣ приключения, както и тия на кап. Кристиансенъ, сж извънредно пъстри, богати и интересни.

*

Третиятъ германски корабъ, който отива въ опасно задгранично плаване презъ Свѣтовната война —натоваренъ съ орждия, гранати и пушки—е спомагателниятъ кръстосвачъ „Либау". По подобие на първитѣ два (Rubens и Dacre Hill) и той е бившъ търговски параходъ — плененъ отъ англичанитѣ. Въ отличие отъ тѣхъ, неговото мѣстоназначение не е германска Източна Африка, а—Ирландия. Корабътъ „Либау" ще трѣбва да занесе муниции на ирландскитѣ революционери, които готвятъ въоржено въстание противъ английското господство и преследватъ извоюването на свободата си. Германия има всичкия интересъ да подкрепи единъ подобенъ смутъ — посрѣдъ войната — върху английскитѣ острови. Всичко това за нея е добре дошло. И затова — съгласно едно споразумение, постигнато отпреди въ Берлинъ съ водача на ирландскитѣ рево-

люционери, Съръ Роджерсъ Кеземанъ, германското правителство изпраща въ началото на месецъ мартъ 1916 г. кораба „Либау", пъленъ съ пушки, патрони и др. за Ирландия. За командиръ на кораба е назначенъ запасния лейтенантъ Шпиндлеръ (отъ Нордойчерлойдъ). Подъ шведски флагъ „Либау" минава английската стража въ Северното море и достига благополучно установеното въ споразумението мѣсто на ирландския брѣгъ, кждето е трѣбвало да бжде посрещнатъ. За голѣмо очудване на капитана, обаче, отъ хората на Съръ Роджерсъ не се явява никой. Защо ли? — предатели е имало презъ всички времена и навсѣкжде, тѣ не липсвали и въ срѣдитѣ на ирландскитѣ бунтовници. Проектираното въстание било издадено и всички заподозрени ирландци, включително и водача, биватъ своевременно арестувани. Дългото и напраздно чакане отегчава лейт. Шпиндлеръ. Той подразбира, че въ Ирландия е „станало нѣщо" и затова решава да се впусне въ кръстосвачна война изъ океана. Той напуща ирландския брѣгъ, взема курсъ на западъ, но едва нагазилъ широкото море бива пресрещнатъ и обграденъ отъ цѣлъ отредъ английски торпедоносци, които му заповѣдватъ да ги следва къмъ пристанището Куинстаунъ (базата на корабитѣ-примки презъ войната). Не можейки да се противопостави, „Либау" се подчинява и тръгва наистина за Куинстаунъ. Обаче, още преди да влѣзе въ пристанището лейтенантъ Шпиндлеръ решава да прати на морското дъно своя спомагателенъ кръстосвачъ — заедно съ тъй ценния му товаръ — вмѣсто да го предаде въ ржцетѣ на врага. Така и станало. Корабътъ „Либау" бива потопенъ предъ очитѣ на англичанитѣ, а Шпиндлеръ и хората му се спасяватъ, за да се завърнатъ живи и здрави отново въ отечеството си, следъ свършването на войната.

Отъ нѣмски: *Д. Марковъ*

ЖАНЪ ШАРКО

Една достойна смърть ворѣдъ океана. Трагичниятъ край на „Pourquoi pas?"

Презъ една ужасна бурна нощь наскоро, обърналъ фароветѣ, единъ корабъ се натъкна и разби въ подводнитѣ скали край западнитѣ брѣгове на о. Исландия. Само единъ отъ екипажа достигна брѣга. Останалитѣ се бориха и намѣриха смъртьта въ студенитѣ пазви на пѣнливитѣ северни вълни. Една борба между живота и смъртьта край спасителния скалистъ брѣгъ . . . Една драма всрѣдъ морето като толкова други. И, все пакъ, трагедията не мина само отбелязана въ регистритѣ за обикновенитѣ корабокрушения.

Новината обиколи свѣта, предизвиквайки искрени съжаления презъ границитѣ. Защото разбитиятъ въ скалитѣ корабъ е „Pourquoi pas?", и съ него загина единъ смѣлъ изследователь на полярнитѣ морета. Франция оплаква единъ голѣмъ свой синъ, културното човѣчество загубва още единъ добъръ човѣколюбецъ и смѣлъ ученъ — Жанъ Шарко!

Жанъ Шарко е билъ рѣдко симпатична личность. Синъ на прочутия французки лѣкарь специалистъ по нервни болести и психиатрия отъ миналото столѣтие д-ръ Шарко, описанъ тъй блѣскаво отъ Акселъ Мунте въ „Санъ Микеле", самъ той следвалъ и завършилъ медицината подъ грижитѣ на Пастьоръ. Професията си като медикъ упражнявалъ съ усърдие и рѣдка доброта въ парижкитѣ болници, гдето достигналъ до шефъ на клиника.

Голѣмъ любитель на морето и приключенията, той се особено пристрастилъ къмъ тѣхъ презъ време на едно пжтешествие въ Feroë съ проста платноходка за 5 души. Отъ тоя моментъ оставилъ медицината и, подмамванъ отъ примѣра на голѣмитѣ мореплаватели, се отдалъ на морски изследвания.

Първата си антарктична експедиция направилъ презъ годинитѣ 1903—1905 на борда на „Français" — малъкъ корабъ, построенъ съ всенародна подписка, открита отъ вестникъ „Матенъ". Той пропжтувалъ, откривайки хиляда километри нови земи. По-късно, въ 1908 г., Жанъ Шарко построилъ по свои планове новъ корабъ, хубавъ, дървенъ тристожеръ съ вѣтрила и помощни двигатели, поляренъ типъ, истински моделъ за морски научни изследвания — „Pourquoi pas?" Макаръ слаботонаженъ — 449 тонъ, 42 м. дължина, 9 м. широчина — и съ малъкъ екипажъ, той показвалъ отлични мореходни качества и билъ гордостьта на Шарко, който го обзавелъ като за свое жилище. Наистина, той бивалъ много почесто на неговия бордъ, всрѣдъ ледоветѣ и разпѣненитѣ вълни, отколкото по широкитѣ булеварди на Парижъ.

Презъ сжщата година „Pourquoi pas?" напустналъ Сенъ Мало и до 1910 г. изследвалъ антарктичнитѣ области южно отъ Америка, снимайки точна карта на тия южни области отъ архипелага Palmar до земята Charcot, южно отъ Bellingshunsen'овото море. Преминали по дължината на земя Аделаида, забравена отъ 1822 г., открили залива Marguerite, стигнали островитѣ Biscoë, после островъ Petermann, кждето десеть месеца „Pourquoi pas?" останалъ вкованъ въ ледените планини, спирайки всѣко движение. Докторъ Шарко и неговитѣ другари използували това принудително пленничество, което траяло до края на ноември 1909 г., въ научни изследвания и събиране на колекции, заради които корабътъ билъ превърнатъ въ истинска лаборатория.

Следъ две годишни изследвания и плодоносни открития „Pourquoi pas?" върналъ отново, на 5 май 1910 г., експедицията Шарко въ Руанъ. Франция посрещнала триумфално достойния си синъ. Корабътъ билъ ескортиранъ отъ два торпедоразрушители и окичени съ знамена яхти. Представители на правителството посрещнали Шарко и спжтницитѣ му и ентусиазирана тълпа ги акламирала.

Но стариятъ морякъ не можелъ да стои за дълго на твърда земя, далечъ отъ страстьта си — морето, научнитѣ изследвания и приключенията. Той продължилъ великолепнитѣ си пжтешествия съ плаващата си лаборатория, отнасяйки чудни сбирки, съвършено нови научни етюди, екземплярни метеорологични наблюдения и изследвания по мореплаването, каквито никой другъ преди него не е можалъ да събере.

„Неговото сътрудничество въ изследване на дъното на Гасконския заливъ и етюдитѣ му за риболовнитѣ зони показаха голѣмия му талантъ на географъ" — пишатъ французкитѣ вестници за него. — „Презъ 1926 г. Академията на наукитѣ го избра въ отдѣла на свободнитѣ академици съ 51 гласа отъ 66 гласували — фактъ почти единственъ въ исто-

рията на това научно дружество. Той наближаваше 70 г. Тая експедиция, която привършваше по крайбрѣжието на Исландия, трѣбваше да му е последната. Като Блосвилъ, като Амундзенъ — тия голѣми моряци загинали на море, като приятеля си Скотъ, той намѣри великолепната си смърть, тъй както я желаеше".

Д-ръ Шарко оставя неизличими спомени между близкитѣ си сънародници, като човѣкъ съ рѣдко добро сърдце, и ескимоситѣ отъ полярнитѣ области, чийто незамѣнимъ приятель и защитникъ е билъ. Науката завинаги ще го впише на почетна страница. Единственият преживелецъ на страшната драма, морякътъ Йопсенъ Годинекъ, разправя, че отнесенъ отъ вълнитѣ отъ борда на кораба, за последенъ пѫть видѣлъ Жанъ Шарко до край заловенъ за кърмовото колело — до край твърдъ морякъ, вѣренъ на своя старъ приятель — кораба си „Pourquoi pas?"

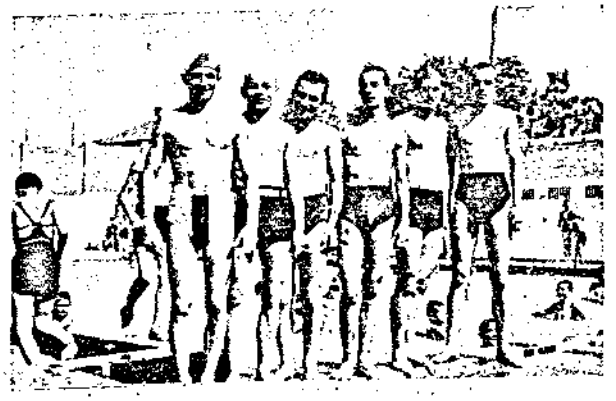
Колко тѫженъ епилогъ на едно голѣмо дѣло! Но колко достойна за живота му смърть!

Превелъ: *М. Д-въ.*

Нашитѣ басейни







Изъ живота на басейна на Ломския ни клонъ

Животъ и дейность на Б.Н.М.С.

По случай раждането на Н. Ц. Височество престолонаследника Князъ Симеонъ Търновски между тѣхни Величества Царя и Царицата и Г. У. Т. бѣха размѣнени следнитѣ телеграми:

Петъръ Стояновъ
Председатель Български Народенъ
Морски Сговоръ
Варна

Царицата и азъ благодаримъ сърдечно вамъ и на членоветѣ на Сговора за хубавитѣ поздрави и благопожелания, които ни отправяте по случай рождението на Престолонаследника.

20. VI. Двореца София.

ЦАРЬТЪ

Негово Величество Царя
София

Раждането на наследния Князъ носи свѣтли надежди и радость на цѣлокупния български народъ, който вижда въ негово лице покровителствената дѣсница на сждбата и своитѣ идеали. Изпращаме на Ваше Величество, щастливия родитель, най-сърдечни поздрави, като молимъ Всевишния да закриля царствения младенецъ, който да крепне за Ваша гордость и за щастие на Родината. Морска България възторжено го поздравява чрезъ Ваше Величество.

№ 369., 16. VI. 1937 г. Варна.

Председатель Морския Сговоръ
Петъръ Стояновъ

Нейно Величество Царицата
Двореца София.

Трепетното очакване на цѣлокупния български народъ придружаваше Ваше Величество въ трудната майчина обязаность, съ която донесохте радость на царското си семейство и цѣлата Родина. Отъ името на Българския Народенъ Морски Сговоръ поднасямъ поздрави за щастливото Ви освобождение и пожелание за добро здраве на Ваше Величество щастливата майка и наследния младенецъ, гордость на народа.

№ 370, 16. VI. 1937 г. Варна.

Председатель
Петъръ Стояновъ

Г. У. Т. въ заседанието си отъ 23 юний т. г. утвърди управителнитѣ тѣла на следнитѣ клонове:

Ломъ: Председатель — Георги Нановъ, директоръ на Б. Т. Б., подпредседатель—Никола Г. Филиповъ, секретаръ —Петъръ В. Захариевъ, касиеръ — Цвѣтко Калпакчиевъ, домакинъ—П. Панайотовъ.

Провѣрителенъ съветъ—Андрея Моневъ, директоръ на банка Български Кредитъ, Ц. Ц. Тодоровъ, аптекарь и Ангелъ Пиронковъ, търговецъ.

Червенъ брѣгъ: Председатель — Петъръ Г. Петровъ, подпредседатель — Петко Панчевъ, касиеръ — Петко

Христовъ, секретаръ — Славейко Ив. Савчевъ, съветникъ —Тодоръ Цековъ.

Провѣрителенъ съветъ — Божко Семковъ, Христо Дуковъ и Иванъ Кировъ.

Плѣвенъ: Провѣрителенъ съветъ — Борисъ Поповъ, полковникъ о. з., Христо Бърдаровъ, чиновникъ въ Б.З.К. Банка, Димитъръ Еневъ — чиновникъ.

Организацията на детскитѣ морски лѣтовища на клоноветѣ на организацията е въ разгара си. Клоноветѣ Пловдивъ и Ямболъ ще лѣтуватъ, както и въ миналото, въ Созополъ, а клоноветѣ отъ северна България—въ Варна. Раздаването на училищата въ Варна за лѣтовища е предоставено отъ Варненската община на Г.У.Т.

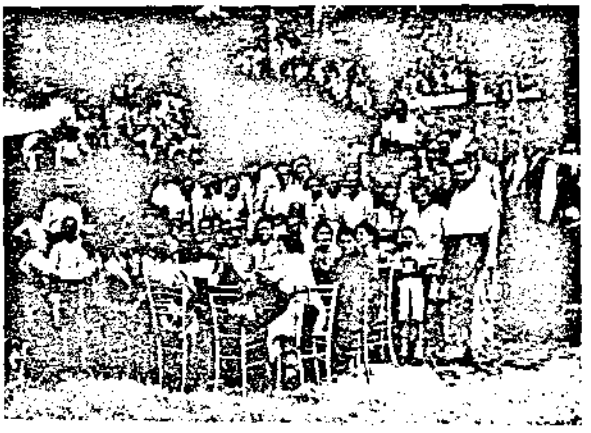
Плѣвенскиятъ клонъ на организацията ни е изплатилъ напълно задължението си по собственото му лѣтовище въ с. Галата до Варна. Лѣтовището се ремонтира за предстоещия сезонъ, когато ще лѣтуватъ две смѣни.

На 4 юлий Русенскиятъ ни клонъ е организиралъ екскурзия по р. Дунавъ съ параходъ „Осъмъ". Въ екскурзията сж заминали 140 души. Параходътъ е заминалъ по течението на рѣката и въ Тутраканъ екскурзиантитѣ сж били поканени да посетятъ града, като сж били много любезно приети, както отъ ромънскитѣ власти, така и отъ мѣстното население. Въ задушевна атмосфера екскурзиантитѣ сж прекарали единъ приятенъ день и се завърнали въ Русе.

На 11 юлий сжщата екскурзия е била предприета до Силистра. Заминали сж 320 екскурзианти съ параходъ „Витъ". Екскурзиантитѣ сж били поканени да посетятъ града, кждето сж стигнали къмъ обѣдъ. Любезнитѣ хазяи, власти и мѣстно население, сж задържали парахода до късно следъ обѣдъ. На парахода е имало задушевна приятелска сбирка, следъ която той заминалъ съ пожелания за нови приятелски срещи.

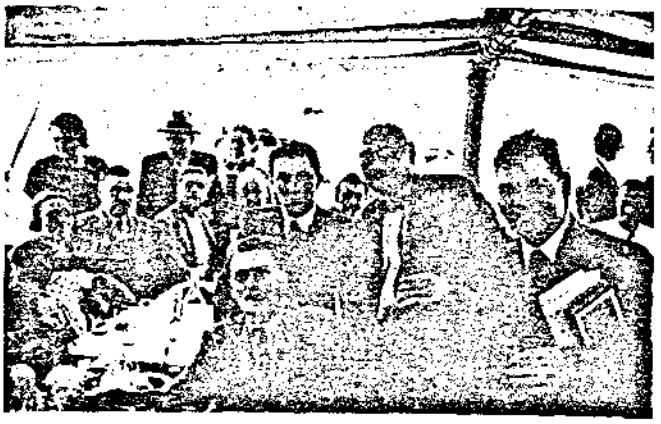


Излетътъ на Русенския клонъ на Б.Н.М.С. по Дунава. Предъ Тутраканъ.

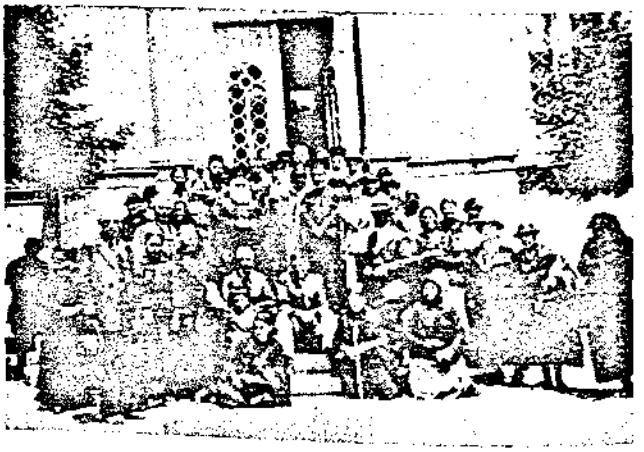


Излетътъ на Русенския клонъ на Б.Н.М.С. по Дунава. Въ Силистра.

Плановетѣ за постройка на детско морско лѣтовище на Ломския ни клонъ сж утвърдени. Постройката на лѣтовището ще се започне презъ настоящия сезонъ. Търгътъ за отдаване на постройката на предприемачъ ще се състои на 24 юлий въ канцеларията на Г.У.Т.



Излетътъ на Русенския клонъ на Б.Н.М.С. по Дунава. Предъ Тутраканъ.



Поклоническата екскурзия презъ 1937 г. предъ черната св. Стефанъ въ Цариградъ

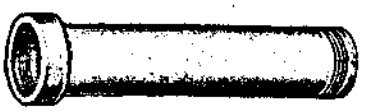
Редакционенъ комитетъ на сп. „Морски сговоръ": д-ръ Я. Арнаудовъ, д-ръ П. Скорчевъ, Д-ръ Г. Паспалевъ, д-ръ Ст. Стояновъ и лейтенантъ Г. Панчевъ.

СЪДЪРЖАНИЕ: 1. Радостьта на България. 2. Тържественото освещаване и кръщение на парахода „Варна" въ Варненското пристанище — д-ръ **Я. Арнаудовъ.** 3. Това трѣбва да знае всѣки — **Н. Т.** 4. Колониални владения на днешнитѣ държави — **К. Доневъ.** 5. Какъ да лѣтуваме при морето? — д-ръ **П. Д. Скорчевъ.** 6. Корабостроението и корабоплаването презъ 1936 г. — **Н. Бакаловъ.** 7. Едно чудо на германското съобщително дѣло — д-ръ **Я. Арнаудовъ.** 8. Три опасни предприятия — прев. **Д. Марковъ.** 9. Жанъ Шарко — пр. **М. Д-въ.** 10. Нашитѣ басейни. 11. Животъ и дейность на Б. Н. М. С.

КЕРАМИЧНА ФАБРИКА

ИВАНЪ Н. ЖЕЛѢЗАРОВЪ & СИНЪ

АКЦ. Д-ВО, ПЛѢВЕНЪ



Производство на ненадминати по качество и издържливость

КАМЕНИНОВИ ТРЪБИ

Търсете винаги фабричния отпечатъкъ: ЖЕЛѢЗАРОВЪ — Плѣвенъ

Открита е подписка за четиринадесетата година на сп.

„Морски Сговоръ"

органъ на
Българския Народенъ Морски Сговоръ

Абонаментъ: за България 150 лв.,
за странство 200 лв.

На членове на Б.Н.М.С. се праща даромъ.

Печатница на Военно-издателския фондъ — София 1937—509

БЪЛГАРСКО ТЪРГОВСКО ПАРАХОДНО ДРУЖЕСТВО — ВАРНА



Дружеството поддържа редовни съобщения отъ черноморскитѣ пристанища и *Дунава* до севернитѣ европейски страни: Франция, Англия, Белгия, Холандия, Германия, Дания и пр.

Освенъ тая континентална линия, която се поддържа съ три първокласни линейни параходи типъ *„Родина"*, дружеството поддържа редовни и извънредни линии между черноморскитѣ пристанища и всички страни на Близкия изтокъ: Турция, Гърция, Италианскитѣ острови — Додеканеза, Сирия, Палестиня и Египетъ, като се посещаватъ попжтнитѣ пристанища: Цариградъ, Родосъ, Бейрутъ, Хайфа, Александрия, Портъ Саидъ и Пирея.

Тия последни пжтувания даватъ възможность въ единъ срокъ отъ 20 дни най-много и съ разходи, които не надминаватъ ония, необходими за преживяване въ страната за сжщото време, да се видятъ останкитѣ и паметницитѣ на всички древни култури: египетска, асировавилонска, старогръцка, византийска, арабска и пр., много отъ които паметници, по своята величественость и художественость, сж още недостигнати.

Пжтуванията за Леванта — Близкия изтокъ, се извършватъ съ голѣми и луксозни параходи, **типъ — „Царь Фердинандъ"** при всички удобства за приятно и неусѣтно пжтуване по морета, които съдържатъ безподобни природни красоти: Босфора, Златния Рогъ, Мряморно море, Дарданелитѣ и осеяния съ острови Архипелагъ, много отъ които се издигатъ на хиляди метри надъ морската повърхность.

Последното пжтуване дава възможность да се посетятъ и всички свети мѣста на еврейската, християнската и мохамеданската религия.

Никое друго пжтуване не можѣ да даде толкова голѣмо разнообразие на неизгладими впечатления отъ природата и творенията на човѣшкия гений въ неговитѣ най-всестранни прояви отъ началото на човѣшката история до днесъ.

Дружеството поддържа редовни съобщения, два пжти презъ седмицата, и между всички български черноморски пристанища съ луксозния и бързоходенъ параходъ *„Евдокия"*.

Освенъ горнитѣ редовни линии, дружеството презъ лѣтнитѣ месеци **прави и извънредни пжтувания отъ Варна до Цариградъ съ параходитѣ „Царь Фердинандъ" и „Бургасъ" съ престояване въ Цариградъ три цѣли дни.**

Пжтуването между двѣтѣ пристанища трае само 12 часа — една нощь.

Презъ сжщитѣ лѣтни месеци п/х „Евдокия" плава крайбрѣжно по специално разписание, съ намалени тарифи и възможность да се посетятъ всички пристанища отъ цѣлото българско крайбрѣжие въ течение само на 36 часа.

И при екскурзиитѣ до Цариградъ и обратно, и при пжтуванията отъ Варна и Бургасъ до Ахтополъ и обратно, пжтницитѣ нощуватъ на параходитѣ и, ако желаятъ, могатъ да получаватъ и храната си тамъ на сравнително износни цени.

Разписанията, както и тарифитѣ на всички пжтувания, които извършватъ корабитѣ на Българското търговско параходно д-во, редовни и извънредни, сж дадени въ отдѣленъ проспектъ, който се намира въ всички дружествени агенции въ страната и въ странство и се раздава даромъ при поискване и направо отъ Дирекцията на дружеството; намира се и въ всички клонове на Морския Сговоръ.

I. Ценитѣ на билетитѣ за Александрия съ редовнитѣ съобщения, които се поддържатъ два пжти въ месеца съ параходитѣ *„Бургасъ"* и *„Ц. Фердинандъ"*, само отиване или само връщане, безъ храна, сж:

I класъ — 3915; II — 2915 и III — 1915.

Презъ лѣтнитѣ месеци, отъ 1-и юний до 15 септемврий, се установява специална тарифа за отиване до Александрия и връщане съ сжщия параходъ, безъ прекжсване, освенъ презъ време на престоя на кораба въ нѣкое пристанище по разписание, както следва:

I класъ — 6015 лв. II — 5015 и III — 4015 лв., включително и храната.

II. Ценитѣ на билетитѣ по нашето крайбрѣжие отъ Варна до Ахтополъ и обратно, съ п/х „Евдокия", по лѣтното разписание, отъ 15-и май до 15-и септемврий, съ право на нощуване въ Царево въ помѣщенията на съответната класа — сж:

I класъ лв. 300; II — 240 и III — 170 лв. *безъ храна.*

III. Ценитѣ на билетитѣ до Цариградъ и обратно, съ п/х „Царь Фердинандъ" и „Бургасъ", презъ лѣтнитѣ месеци, съ престой въ Цариградъ три дена и нощуване на параходитѣ, сж:

I класъ отъ лв. 2100 до 1600 споредъ положението на мѣстата
II „ „ „ 1550 „ 1150 „ „ „ „
III „ „ „ 700

За храната се плаща:

по *Александрийската линия*: закуска — 22 лв., обѣдъ — 70 лв. и вечеря — 70 лв. а пъленъ дневенъ абонаментъ по 150 лв.

По крайбрѣжието отъ Варна до Ахтополъ и обратно, презъ лѣтнитѣ месеци, пъленъ дневенъ абонаментъ отъ закуска, обѣдъ и вечеря — 80 лв.

До Цариградъ и обратно, презъ лѣтния сезонъ, само съ параходитѣ, които правятъ екскурзии — се плаща дневенъ абонаментъ 126 лв. или общо за цѣлото пжтуване — 452 лв.

При редовнитѣ пжтувания — съ п/х „Евдокия" крайбрѣжно се плаща за закуска 15 лв., а за обѣдъ и вечеря по 50 лв., пъленъ абонаментъ — 100 лв.

Намаления: правятъ се само отъ редовнитѣ тарифи, за отиване и връщане предплатено 15%, за групи по-голѣми отъ 25 души — по споразумение.