МОРСКИ СГОВОРЪ

БЮСТЪТЪ НА Н. В. ЦАРЬ БОРИСЪ III НА ЦАРЕВСКОТО ПРИСТАНИЩЕ

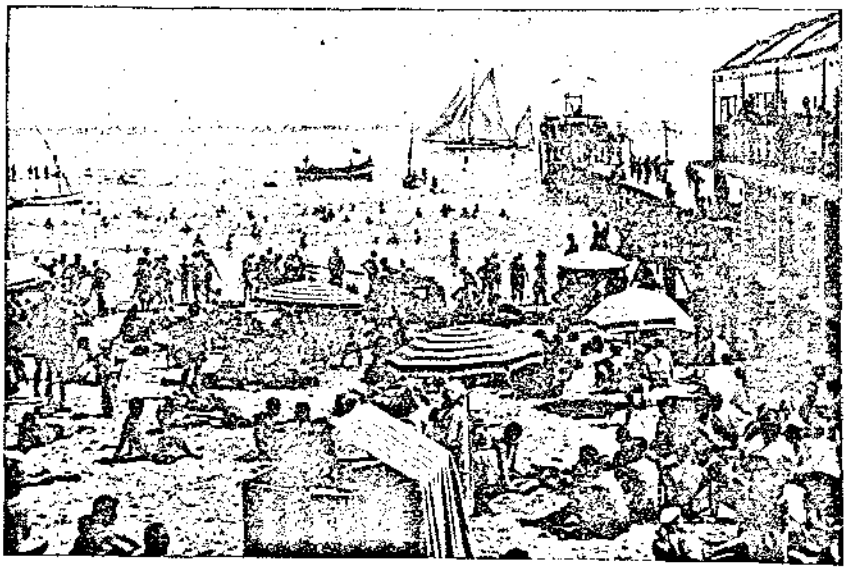


ВАРНА

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:

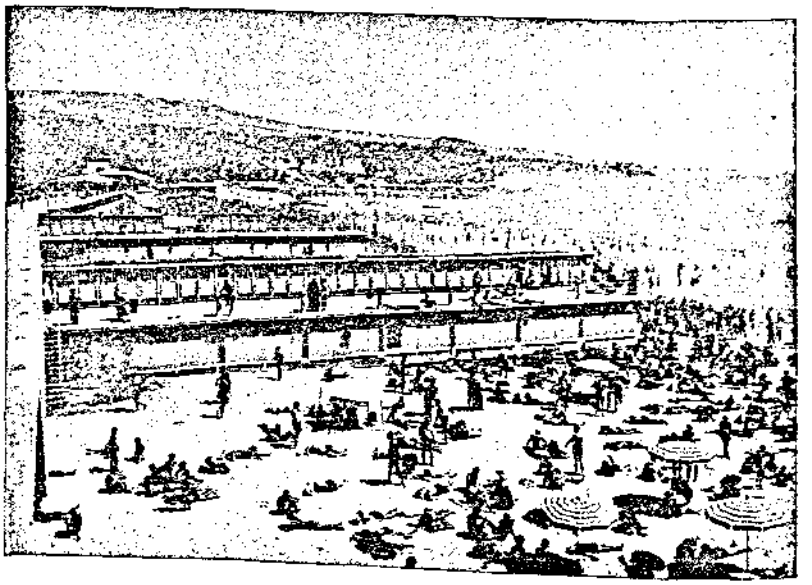
1. Студени бани { I класа кабина 15 лв. / II „ шкафче 8 лв. / III „ обща съблѣк. 5 лв.

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 7

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

РЕЧЬТА

на Н. В. Царь Борисъ III при откриване на пристанището Царево на 1. августъ 1937 г.

Ценейки напредъка на нашето морско дѣло, както и всѣка придобивка, обслужаваща жизнените интереси на народа, сподѣлямъ отъ сърдце радостьта на населението отъ този край за голѣмата, за него и родното корабоплаване, народна придобивка, която осветихме днесъ.

Последвалъ пѫтя на своето морско развитие, българскиятъ народъ самоотвержено крачи все напредъ. Все по този пѫть българскиятъ народъ не пренебрегна и благата, които му дава морето.

Следъ двете наши модерни пристанища, Бургаското и Варненското, днешната наша придобивка е, разбира се, много по-скромна, бидейки отъ мѣстно значение. Строено, обаче, при стопанската криза и въ несгоди, пристанището на Царево е едно доказателство за енергията и предприемчивия духъ на българския народъ.

Първо завоевание на нашето морско съоржжение следъ войнитѣ, то е предназначено да извика на новъ животъ цѣлия този край, осигуряйвайки му връзката съ Бургасъ.

Дано празднуваме по-често такива успѣхи.

Поздравявайки сърдечно всички инициатори, техници и работници по изграждането на това народополезно дѣло, обявявамъ за открито и предавамъ на потомството, създадено съ български трудъ и срѣдства, Царевско пристанище.

Да живѣе България, да живѣе и преуспѣва нашето морско дѣло.

В. И.

ПРЕДЪ ЧЕТИРИНАДЕСЕТИЯ СЪБОРЪ

Морското развитие на нашия народъ е вече обектъ на сериозни държавни грижи. За това свидетелствува личното присѫтствие на Негово Величество Царя при откриване на новото ни пристанище въ Василико и вдъхновеното му слово, изразяващо така ясно желанието му за „самоотвержено следване пѫтя на морското ни развитие".

Върховниятъ покровитель на организацията ни стана най-добъръ изразитель на оформеното презъ III българско царство мнение за значението на морето, като заяви, че преуспѣването на нашето морско дѣло е държавна програма. Царската речь на 1 августъ въ Царево е изразъ на възхода на морската идея и гаранция за нейния успѣхъ. Българскиятъ Народенъ Морски Сговоръ може съ гордость да погледне изминатия до сега пѫть и съ спокойствие да гледа на бѫдещето.

На 27 септември делегатитѣ отъ всички клонове на организацията ще се събератъ за четиринадесети пѫть на своя редовенъ съборъ, за да си дадатъ отчетъ за изтеклата година и да начертаятъ бѫдещата дейность. За четиринадесети пѫть тѣ ще донесатъ съ себе си поукитѣ отъ досегашната ни работа, като ще начертаятъ усилията, които ще се положатъ презъ идната година. Всички събори, особно на организации съ минало и съ създадени изпитани вече дейци, въ днешното време на морална разруха и мѫчително напрежение за обнова на нашия общественъ животъ, се отличаватъ съ остри борби, които често пѫти създаватъ вѫтрешни кризи. Това се дължи до известна степень на чисто обективни причини, влияещи еднакво на всички организации, но има и чисто специфични причини, каквито за щастие въ нашата организация до сега не се проявиха. Защото тя се запази въ начертанитѣ ѝ рамки на строга обективность въ служба на роднитѣ интереси чрезъ пропаганда и развитие на морската идея, безъ да се влияе отъ политически условия или борби като обединява всички, които съ идеализъмъ служатъ на общонародната идея.

Изтеклата година ни донесе осѫществяването на нѣколко отъ точкитѣ на дейната ни програма. Българското корабоплаване и пристанищното ни дѣло отбелязватъ чувствително развитие и напредъкъ. Следъ четиринадесеть годишна дейность тѣзи успѣхи сѫ естественъ резултатъ отъ проникването на нашитѣ идеи всрѣдъ ржководнитѣ фактори и управляващата интелигенция.

Констатирайки този отраденъ фактъ, нека не смѣтаме, че организацията е изпълнила своето предназначение. Ако бѣха нуждни повече отъ четиринадесеть години работа, за да стигнемъ до сега сѫществуващото разбиране отъ нашата интилегенция за значението на морето, колко повече ще е нуждно, за да насадимъ това разбиране въ широкитѣ народни слоеве. Защото само чрезъ широко разпространение на нашитѣ идеи ще се създадатъ условия за творчество съ размахъ, намиращъ оправдание за неговата необходимость въ общественото съзнание.

Идеята за морето и нуждата отъ него е вѣчна и жива. Обаче, всѣка епоха създава свои условия и измѣнения и нужда да се координира общественото схващане съ новитѣ изисквания и усъвършенствувания. Защото има още много области, незасегнати отъ нашия напредъкъ. Една отъ най-належащитѣ е отбраната на нашитѣ крайбрѣжия. Четиринадесетиятъ съборъ ще се изкаже по въпроса за нашия излазъ на Егея, защото той не получи своето разрешение нито въ Ньойи, нито въ Лозана, нито въ Монтрьо, но той държи първо мѣсто между въпроситѣ отъ нашата външна политика и е една жизнена необходимость за насъ. Предстои ни да се произнесемъ и по досега следваната политка по риболовството, защото то е главниятъ поминъкъ на нашето крайбрѣжно население, което, за да бѫде вѣренъ стражъ на народния ни идеалъ, се нуждае да бѫде закрепено икономически.

Много сѫ въпроситѣ, които ще спратъ вниманието на делегатитѣ на XIV-ия съборъ. Съ присѫщата сериозность и загриженость и свойствения имъ идеализъмъ тѣ ще се срещнатъ да размѣнятъ мисли, да почерпятъ нови идеи и сили за работа и, окуражени отъ достигнатитѣ резултати, ще отнесатъ съ себе си нова енергия за продължение на дѣлото на морска България, така добре подчертано отъ първия морякъ и върховенъ покровитель на организацията, засвидетелствувалъ съ личното си присѫтствие голѣмото значение на достигнатия резултатъ — Царевското пристанище.

ПАНЧЕВЪ

ПРИСТАНИЩЕТО ЦАРЕВО

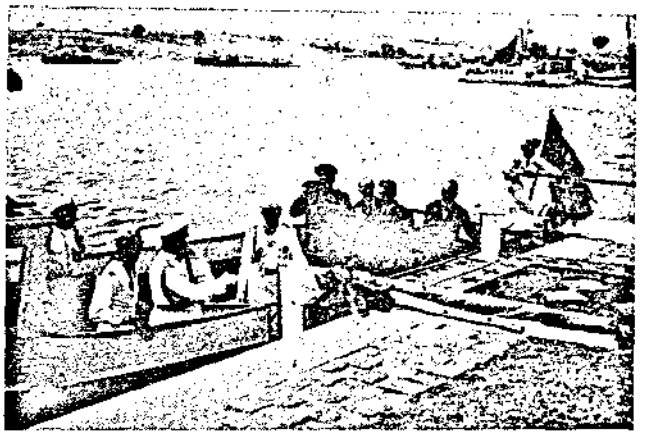
Южната часть отъ приморието ни се значително различава отъ северната. Тя е по-открита, брѣговетѣ сѫ по-каменисти и високи, заливитѣ по-плитки и открити; дъното тукъ е по-дълбоко, дяволското течение по-силно, морскиятъ бризъ по-южень. Тукъ нѣма голѣмитѣ прикрития на северното приморие — Калиакра и Емине. Тукъ вълнитѣ удрятъ направо върху брѣга съ цѣлата си сила, затова тукъ борбата съ тѣхъ е много по-трудна.

Градътъ Царево е разположенъ на единъ отъ многото заливи въ срѣдеца на Странджанското приморие. Задъ него е цѣлата българска Странджа планина съ нейнитѣ още неизползувани вѣковни дѫбови лесове и сега разкриващи се подземни природни богатства: желѣзни руди, въ близость до тѣхъ вѫглищни залежи, солени извори; и още кой знае какви ли богатства и изненади крие тя въ недрата си. Въ нея тепърва настѫпва кракътъ на горянина и минния техникъ.

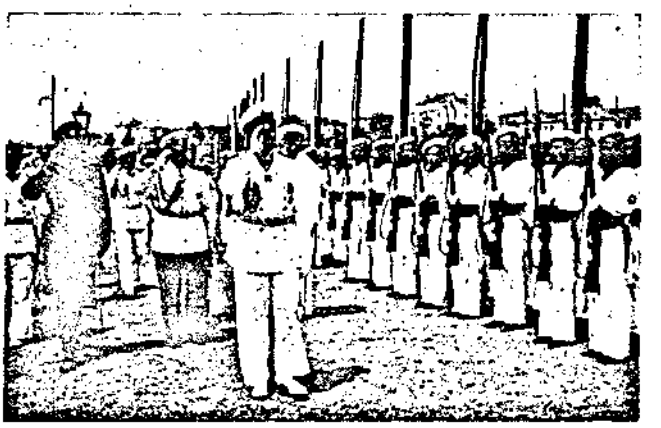
Отъ Царево започватъ пѫтищата, които прорѣзватъ и ще прорѣжатъ цѣлия Странджански масивъ, дори до долината на р. Тунджа. Земнитѣ пѫтища отъ тоя масивъ къмъ желѣзопѫтната линия Бургасъ — София сѫ дълги и трудно проходими. Затова Царевското пристанище остава единственият главенъ снабдителенъ и износенъ пунктъ за цѣлия Странджански край.

Царево е чисто българско градче. Наоколо му сѫ хубавитѣ стари и нови села: Бродилово, Изгрѣвъ, Китенъ, Лозенецъ и др. Населението му, повече бѣжанци отъ Бѣломорието, съ упоритъ трудъ и постоянство, сѫ почистили, облагородили и направили плодородна

Пристигането на Н. В. Царя



Н. В. Царьтъ поздравява почетната рота отъ моряци



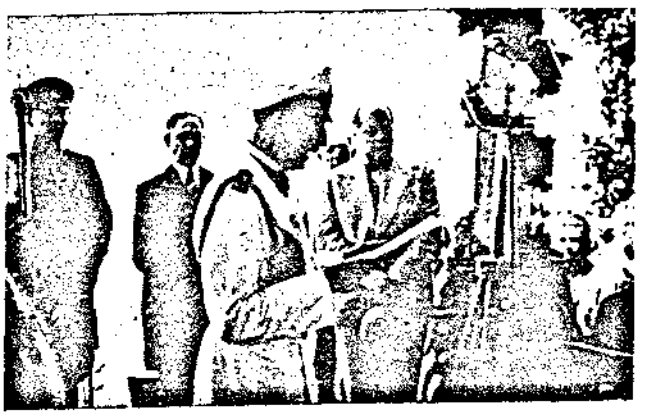
Н. Величество поздравява гражданството



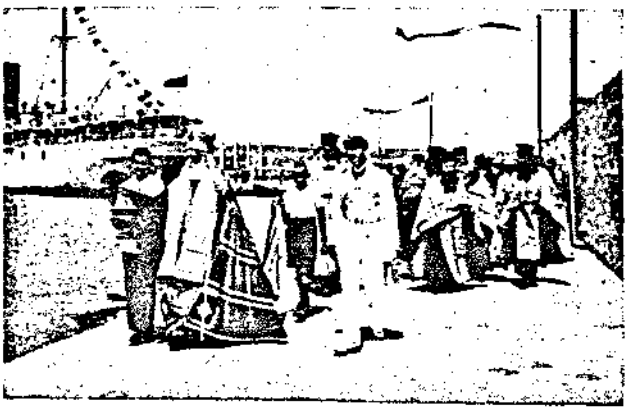
Н. Величество и Н.Ц.В. Кн. Кирилъ въ време на водосвета



Н. Величество произнася речьта си



Порьсване на новоосвеченото пристанище



Откриване на пристанището Царево на 1. VIII. т. г.

дадената имъ земя. Тѣ сѫщо, организирани въ горски кооперации и съюзи, сѫ навлѣзли въ горитѣ на Странджа и си създали поминъкъ — вѫглещарство и дърводѣлство, чиито произведения отдавна сѫ прескочили границитѣ на България и достигнали до западнитѣ пазари. — Странджанскиятъ бѣлъ дѫбъ съперничи по качество съ прочутия въ свѣта чехски дѫбъ.

По почина и следъ дългитѣ настоявания на Българския Народенъ Морски Сговоръ, къмъ 1925 година бѣха направени проучванията за построяване на пристанище въ Царево, по подобие на Варненското и Бургаското.

Постройката на това пристанище има и малко по-друго начало. Въ 1925 година биватъ започнати преговоритѣ за отдаване на концесия използуването на горитѣ отъ Странджанския масивъ. Преговоритѣ бидоха завършени съ осѫществяването на известната горска концесия, споредъ чийто договори е трѣбвало концесионерътъ първомъ да построи пристанището въ Царево и ж. п. линия по порѣчието на р. Велика, до мѣстата на вѣковнитѣ дѫбови гори на Странджа. При започване на пристанището още на времето сѫ били вложени отъ концесионера около 8 милиона лева, които послужватъ като начало и до известна степень причина за сериозното започване и довършване на пристанището.

Наскоро следъ започване на пристанището, концесионерътъ се отказва отъ концесията и вложенитѣ отъ него суми останаха.

Тогавашнитѣ ни държавници, предвиждайки голѣмото бѫдеще на едно пристанище на това мѣсто, решаватъ да продължатъ постройката му.

Общо, до неговото довършване, сѫ похарчени 28,400,000 лв., употрѣбени сѫ 254,854 работни надници; за вълнолома (подъ водата) сѫ хвърлени 228, 113 кубични метра ломени камъни, 5,070 куб. метра бетонни блокове, и 4,043 куб. метра надводна зидария. Тия каменни материали сѫ изкопавани отъ близки до Царево каменни кариери и докарвани до пристанището по тѣсни ж. п. линии. Най-много материали сѫ хвърлени въ вълноломната стена, която е дълга 276 метра и въ частьта си къмъ брѣга, поставена върху каменни плитковини.

Пристанищната стена е дълга 65 и до нея има дълбочина 3·20 метра. Това дава възможность въ пристанището да влѣзатъ срѣдни по голѣмина кораби, а на стената му да застанатъ малки такива. — На нея свободно заставатъ българскитѣ параходи *Царь Фердинандъ и Евдокия*.

Досега на пристанищната му стена свободно заставатъ всички вѣтроходи, който идватъ тукъ да товарятъ дѫбови дървени вѫглища за износъ въ Турция и Гърция.

Търговското движение на пристанището расте много бързо. Докато въ 1934 година презъ него сѫ минали като износъ-вносъ 4,600 тона стоки, въ 1936 год. тѣ сѫ вече 17,000 тона. Само презъ 1936 год. сѫ го посетили 690 кораби и сѫ разтоварили горнитѣ стоки и 1836 пѫтници, въпрѣки всѣкидневнитѣ автомобилни съобщения съ Бургасъ, поддържани отъ две конкуриращи се автомобилни дружества.

Срѣдищното положение на пристанището Царево, въ една область, въ която тепърва се надниква, му предвещава цъвтещо бѫдеще.

В. ИГНАТОВЪ

„ВАРНА“ И „ГАЛАТА“

На 20 юний т. г. стана посрѣщането и освещаването на новопостроения параходъ на Б. Т. П. Д-во „Варна“ съ една тържественость, която напълно отговаря на значението на този голѣмъ фактъ въ българското корабоплаване. Министритѣ на войната, на желѣзницитѣ и на търговията съ своето присѫтствие засвидетелствуваха отношението на правителството къмъ развоя и напредъка на нашето търговско корабоплаване, което обстоятелство иде да подскаже, че правилно е оценено значението на морето и дейностьта на факторитѣ въ тази область. Насъ не може да не ни радва това. Само дружнитѣ усилия на частни лица и държава, насочени въ служба на общество, могатъ да дадатъ полезни резултати, както за отдѣлнитѣ единици, така и за цѣлото общество. Затова празднуването се превърна въ общо тържество за успѣха на българската морска идея и всички поканени непринудено изказваха своя възторгъ на виновницитѣ за това тържество.

Почти въ сѫщото това време, когато се празднуваше идването на „Варна“ въ български води, пристанищната ни служба безшумно пустна въ движение построената въ Варненската пристанищна работилница пѫтническа моторна лодка „Галата“. Построена изцѣло у насъ, съ изключение на мотора ѝ, защото такива още не се произвеждатъ у насъ, тази лодка даде отлични резултати и доказа, че и въ корабостроението ние можемъ смѣло да крачимъ напредъ и да очакваме успѣхи.

Скромната българска техника още веднѫжъ показа, че стои на висотата на съвременната наука и че се нуждае само отъ довѣрие и срѣдства, за да прояви съ свойствения на българския духъ размахъ своята мощь. „Варна“ и „Галата“ сѫ вече въ услуга на обществото. Тѣ сѫ символътъ, който чертае пѫтя за напредъка на нашето корабоплаване. Морскиятъ транспортъ и морската техника и корабостроение сѫ въ възходъ. Корабоплаването у насъ стѫпва въ нова фаза. Нека бдимъ надъ тѣзи първи и решителни стѫпки и пожелаемъ, тѣ да се последватъ отъ други още по-голѣми успѣхи. Идеитѣ постепенно ставатъ дѣло.

Техниката подкрепя корабоплаването и търси пѫтя, за да го направи напълно самостоятелно и чисто национално. То, отъ своя страна, стѫпка по стѫпка извоюва успѣхи на арената на свѣтовното корабоплаване и разнася все по-далечъ българското знаме и плода на българското трудолюбие.

Нека пожелаемъ този напредъкъ да не спира своя развой. Дългъ се налага на държавата да обезпечи този процесъ, като съ законъ създаде нужднитѣ условия за това. Законътъ за поощрение на българското корабоплаване е една необходимость. Указание за това е самото тържество, което чествувахме.

Бълг. Търг. Параходно Д-во бързо се развива, откато държавата му даде подкрепата си, като устоява на задълженията си по договора си съ това дружество. Въ миналото се наблюдаваше често обратното явление. Развива се и държавната инициатива въ корабостроението и корабоплаването, защото тя не се нуждае отъ договоръ или законъ за покровителството ѝ, а само отъ съзнанието за нейната не-

обходимость. Така сѫществуващитѣ благоприятни условия, обаче, могатъ да изчезнатъ съ смѣната на режимитѣ. Защото схващанията сѫ различни. Независимо отъ това има условия и за още инициативи въ тази область. Наченки за това има сега, имало е и въ миналото. Тѣ сѫ слаби, защото нѣматъ подкрепата, която имъ е необходима. Частниятъ капиталъ търси сигурность и задоволителна рента. За да може да бѫде привлѣченъ, той иска да му се гарантиратъ по трайни условия. Само единъ законъ за поощерение на корабоплаването може да гарантира развитието на сѫществуващитѣ инициативи, както и да създаде условия за нови, като разпредѣли областитѣ имъ за дейность, за да не си прѣчатъ. Такъвъ законъ ще установи и политиката на държавата въ тази область. Защото, колкото нейната инициатива е желана тамъ, кѫдето частниятъ капиталъ се бои да навлѣзе, поради неопитность и липса на сигурность, толкова тя е пакостна, когато навлѣзе въ область, която е вече застѫпена отъ частната инициатива, защото ще я убие. Известна е борбата срещу държавнитѣ занаятчийски работилници въ други стопански области. Когато държавата се яви въ една область, тя изключва частната инициатива — тя етатизира.

Това става тогава, когато обектътъ е отъ голѣмъ общественъ интересъ и частната инициатива не може да го задоволи или е вредна. Законътъ за поощрението може да създаде условия за работа отъ частната инициатива, като ще освободи държавата отъ задължението сама да създава служби, каквито до сега не се развиваха не по вина на частнитѣ стопани, а поради липса на условия.

Инж. Т. ДЕЛИСТОЯНОВЪ

СЪЕДИНЯВАНЕТО НА ДУНАВЪ СЪ РЕЙНЪ, ЕЛБА И ОДЕРЪ

Откритията въ областьта на морскитѣ параходи и особено на желѣзницитѣ презъ деветнадесетото столѣтие сѫ оказали сѫдбоносно влияние върху рѣчното корабоплаване. Бързо развиващата се желѣзопѫтна мрежа, увеличаването на сигурностьта и икономичностьта съ морскитѣ кораби и добиване на голѣми скорости, въ двата случая, насочиха търговията — вѫтрешна и външна—по съвсемъ други направления. Тия нови насоки хвърлиха значително дебела сѣнка върху рѣчнитѣ пѫтища и последнитѣ трѣбваше да изживѣятъ една неизбѣжна криза, докато се приспособятъ къмъ новото положение Интересътъ къмъ тѣхъ въ първитѣ години на тая криза бѣ чувствително отслабналъ, намаляваха сѫщевременно и грижитѣ по поддържането имъ, а интересътъ къмъ тѣхното удължение почти липсваше. По късно, появата на автомобила, а днесъ уреждането на въздушнитѣ съобщения, поставятъ въпроса за разпредѣление на трафика на ново разглеждане.

На пръвъ погледъ всѣки ще си помисли, че рѣчнитѣ съобщения ще трѣбва да понесатъ нови жертви и че тѣмъ предстои новъ упадъкъ. Обаче, тоя пѫть тѣ излизатъ не само неуязвими, но и имъ се опредѣля много по-голѣмо участие при разрешение на голѣмитѣ стопански въпроси. Наложили се вече, като най-евтинъ пѫть при превозване на масови стоки, подпомогнати и отъ техническитѣ нововъведения въ тая область, ние виждаме презъ настоящето столѣтие интересътъ къмъ тоя родъ съобщения отново да се пробужда и, при това, още отъ началото на това пробуждане се поставятъ твърде смѣли проекти. Регулиране на рѣки, прокарване на канали, съединявания съ такива на рѣки и морета— все смѣли и голѣми проекти, възприети отъ малки и голѣми държави, които се стремятъ да увеличатъ своята водна съобщителна мрежа. За насърдчение на интереса къмъ тия пѫтища спомагатъ още електрификацията, напояването, евтиниятъ строежъ на сѫдове, сравнително лесното имъ поддържане и т. н.

Днесъ настойчиво се проектира и работи въ Русия за съединяването на Бѣло море съ Балтийско, на Каспийско чрезъ Волга при Сталинградъ и при Калачъ, на Донъ съ Азовско (Черно море), на Волга, чрезъ нейния притокъ Кама, съ рѣката Объ, а особено се желае осѫществяването на водния пѫть отъ Рига на Балтийско море чрезъ Двина и Днепъръ до Херсонъ на Черно море. Франция сѫщо така съживи старата си водна съобщителна мрежа и продължава да строи нова. Днесъ 12,000 клм. водни пѫтища, отъ които 5250 клм. сѫ канали, обслужватъ нейното стопанство. А не по-малко и смѣли проекти, поставени вече въ изпълнение, имаме и въ Германия. Голѣма часть отъ тѣхъ сѫ интересни и за насъ, понеже сѫ свързани съ името на Дунава. Така, напр.: Рейнъ—Некаръ—Дунавъ, Рейнъ—Майнъ—Дунавъ, Везеръ—Фулда—Майнъ—Дунавъ и редица още проекти, отъ които по-вечето целятъ свързването на Северно и Балтийско морета съ Черното.

Въ Чехословашко сѫщо сѫ създадени интересни за насъ проекти. Тукъ се стремятъ да осѫществятъ свързването на водитѣ на Одеръ съ Дунавъ, на Елба съ Дунавъ, Висла съ Дунавъ и др.

Строежътъ и осѫществяването на горнитѣ връзки на Дунава било отъ Германия, Чехия, Полша и т. н. иматъ една и сѫща цель. Използуване на ефтиния воденъ пѫть за свързване на тѣхнитѣ индустриални срѣдища съ дунавскитѣ земедѣлски страни и съ голѣмитѣ морски пристанища и свѣтовни тържища. За постигане на това, споменахме вече, че сѫ проектирани редица канали. Все съ сѫщата цель се регулиратъ вече рѣки, подобряватъ се стари рѣчни пѫтища и се върви къмъ осѫществяване на желанитѣ връзки. Осѫществяването имъ, обаче, изисква време и срѣдства, а сѫщо така и преодоляване на редица мѫчнотии, както при прокарване на съединителнитѣ канали, така и при пригодяването на рѣкитѣ за корабоплаване. Нито една рѣка не е получила отъ природата корито, което да може да се използува напълно отъ корабитѣ. Тоя природенъ законъ не е пощадилъ и Дунава, нито пъкъ Рейнъ, Елба или Одеръ и Висла. При топенето на снѣговетѣ тѣ сѫ пълноводни и разливатъ своитѣ води, а презъ сухитѣ лѣтни дни губятъ своята вода и спиратъ корабоплаването въ нѣкои части отъ своитѣ течения. Съвременната техника се стреми да премахне тия прѣчки, като нагоди коритата на рѣкитѣ така, че да могатъ да поематъ голѣмата вода презъ пролѣтьта и да премахнатъ плитковинитѣ презъ лѣтото. При разрешението на тая проблема, освенъ природнитѣ препятствия, техниката срѣща такива и отъ стопански характеръ. Земедѣлието, риболовътъ, индустрията и корабоплаването, всички отрасли отъ общия стопански животъ, предявяватъ обикновено съвсемъ противоположни претенции, които трѣбва

да се имать предъ видъ при регулацията на едно рѣчно корито.

При регулирането на една рѣка, работата, извършена въ различнитѣ й части, бива отъ различенъ характеръ, тъй като горното й течение обикновено има планински видъ, срѣдното се разстила изъ равнинитѣ, а долното, при устието, въ повечето случаи, се разпада на отдѣлни ржкави, чиято вода по-отдѣлно е недостатъчна за корабоплаването. Облагородяването на която и да е отъ тия части на едно рѣчно корито изисква грамадни усилия. Въ планинитѣ ще трѣбва да се избѣгнатъ бързеитѣ и криволиченията, като се изправи коритото и повдигне нивото съ прегради, въ равнинитѣ ще трѣбва да се направятъ високи брѣгове, които да предпазятъ заливане на земедѣлскитѣ култури и да прибератъ разлѣтата вода, а при устието ще трѣбва да стоятъ на постъ маса технически съоржжения, които редовно ще трѣбва да го бранятъ отъ наноси, за да поддържатъ плавателностьта въ нѣкои отъ ржкавитѣ му. При извършване на тия операции въ едно корито земедѣлието може да се сдобие съ нови плодородни пространства и напоителни канали, индустрията да получи практичната електрическа енергия, населението — удобно освѣтление, а всички заедно ще иматъ ефтиния воденъ пжть винаги на разположение. Голѣмитѣ облаги, които носятъ поменатитѣ регулации въ настоящия вѣкъ сж накарали почти всички народи да спратъ погледа си върху своитѣ рѣки. Особено Германия, която въ последнитѣ години, за да премахне сжществуващата безработица, е насърдчила значително строежитѣ отъ подобенъ родъ. Между тѣхъ попада и интересниятъ за насъ съединителенъ каналъ Рейнъ—Некаръ—Дунавъ.

Това е единъ отъ голѣмитѣ нѣмски проекти за съединяването на Рейнъ съ Дунава чрезъ рѣката Некаръ. Некаръ е притокъ на Рейнъ и преминава презъ область съ развита индустрия, а сжщевременно и съ сурови материяли.

Тия условия насърдчаватъ единъ проектъ за използуване на водитѣ на тая рѣка за германското стопанство, първомъ чрезъ използуване на енергията, която би се получила отъ падоветѣ при неговото канализиране, а после за шлеповетѣ и влѣкачитѣ, които биха могли да обслужватъ тоя край, пренасяйки вжглища, желѣзо, руди, дървенъ материалъ, камъкъ и др. Още въ 1910 год. е билъ повдигнатъ въпросътъ за канализирането на тая рѣка, а покъсно се взема решение да се проектира и построи съединителенъ каналъ между Плохингенъ на Некаръ и Улмъ на Дунава, като по тоя начинъ се създаде пжть между Северно и Черно морета (фиг. 1)

Изпълнението на такъвъ голѣмъ проектъ е немислимо да стане въ кжсо време, понеже е съпроводено съ материални и технически препятствия. Затова неговото осжществяване се раздѣля на нѣколко части, чието пълно завършване, споредъ първоначалния проектъ, ще трѣбва да стане въ единъ периодъ отъ 30 години.

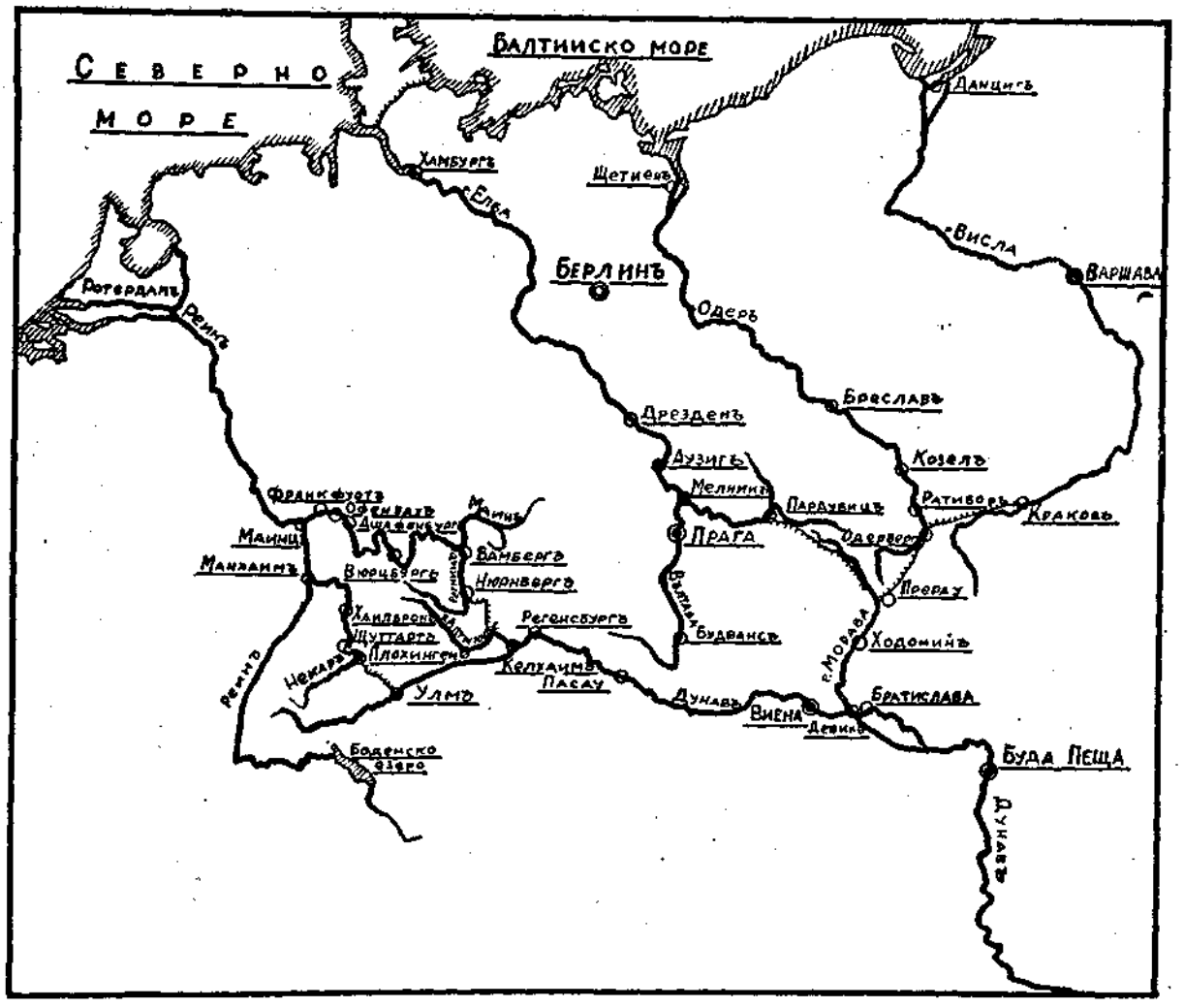
Сега, обаче, се настоява, това време да бжде значително съкратено. Първата часть на тоя проектъ е канализирането на Некаръ отъ Манхаймъ до Плохингенъ, което прави едно разстояние отъ 201 клм. съ общъ падъ 161 м. За постигане на това ще е необходимо постройката на 26 шлюза, дълги 110 м., широки 12 м., презъ които ще могатъ да минаватъ влѣкачи 25 м. дълги, 4·5 м. ширски, съ 1·8 м. газене и шлепове съ вмѣстимость до 1200 тона, при дължина 80 м., широчина 10·25 м., газене 2·30 м. За използуване на падá ще бждатъ построени 25 електрически централи, които ще даватъ енергия близо отъ 60,000 К. С. или годишно около 400 милиона К. W. H.

Първата работа по осжществяването на тоя проектъ е почнала презъ 1920 год., когато е било основано и дружеството за тая цель, а днесъ, следъ 16 години, имаме завършени вече 18 шлюза отъ всички 26 и използуването на 114 клм. отъ тоя воденъ пжть, между Манхаймъ и Хайлбронъ. По останалата часть Хайлбронъ — Плохингенъ съ дължина 87 клм., кждето работятъ вече редица електрически централи, е извършена сжщо повечето отъ работата и се предполага, че до пролѣтьта на 1940 год. ще може да се постави въ експлоатация и тая часть. Втората часть е постройката на самия съединителенъ каналъ, дълъгъ около 113 клм. и съ едно изкачване къмъ страната на Некаръ отъ 293 м., а после отъ тая къмъ Дунава съ едно падане отъ 52 м. Тукъ се предвиждатъ 15 шлюза и 3 повдигателни приспособления. Постройката на канала е предвидено да започне следъ привършване на канализацията на Некаръ.

Третата часть е канализацията на Дунава, която сжщо така е една доста трудна задача за изпълнение. Подчинението на тоя воденъ басейнъ напълно на волята на човѣка е невъзможно, но той може да се пригоди, за да му служи и по тоя начинъ да носи блага за народитѣ, които населяватъ неговитѣ брѣгове. Това се е съзнавало и въ миналитѣ столѣтия и още тогава се е замислило премахването на всички сжществуващи препятствия по течението му. А днесъ съ една особена настойчивость се работи за подобрението на плавателностьта по него и да се стигне колкото се може по-нагоре по течението му. Споредъ историята на тая рѣка, лодкитѣ, плаващи по нея, сж носили стоки и пжтници нагоре до Улмъ. Сега следва тоя старъ воденъ пжть да се направи плавателенъ и за по-голѣми сждове.

Грижитѣ по Дунава почватъ още отъ самото му устие. Тамъ Европейската дунавска комисия отъ редица години полага усилия и се мжчи да се справи съ постояннитѣ насипвания на устието и да поддържа „морския Дунавъ" до Браила. По-нататъкъ грижитѣ за Дунава се прехвърлятъ на Интернационалната комисия, съ седалище Виена, която се стреми да се справи, колкото се може по-сполучливо, съ Желѣзнитѣ врати, Катарактитѣ — да регулира Дунава презъ Унгария, Чехия и Австрия и да го направи плавателенъ при низки води за кораби съ газене 2·5 м. За подобрение на остатъка Пасау—Регенсбугъ, германцитѣ сжщо полагатъ голѣми усилия и чрезъ построения при Пасау шлюзъ тѣ сж успѣли отъ построената централа годишно нѣмското стопанство изсмуква около 275,000,000 К.W.H. Падътъ е при високи води къмъ 9·2 м., а при низки 7·65 м. и използуването му става чрезъ 8 водни турбини.

За плавателностьта сега надъ Регенсбургъ една значителна прѣчка представява така наречения Регенсбургски мостъ, построенъ презъ 12-о столѣтие на 35 клм. отъ Келхаймъ. За да се направи Дунавъ плавателенъ отъ Келхамйъ до Улмъ, ще се срещнатъ много прѣчки и тукъ преодолява мнението да се построи единъ страниченъ каналъ, който ще бжде дълъгъ около 170 кмм. и ще има единъ падъ отъ 127 м., която височина ще може да се разпредѣли между 13 шлюза. Тукъ се проектира по-



стройката на 8 електрически централи, които ще дадатъ около 840 милиона K.W.H. годишно.

Рейнъ—Майнъ—Дунавъ. Рѣката Майнъ е притокъ на Рейнъ и се влива въ него при Майнцъ. Използуването на коритото на тая рѣка за единъ съединителенъ каналъ между Рейнъ и Дунавъ е било обмисляно още презъ XIII и XIV столѣтия. Тая идея въ последствие заглъхва и изпъква отново на сцената едва презъ първата половина на XIX вѣкъ. Тогава баварскиятъ владѣтель Лудвигъ I се е заелъ съ голѣма упоритость и въ продължение на цѣли 10 години (отъ 1836 г. до 1846 г.) можалъ да осѫществи изникналия преди много вѣкове проектъ. Тоя каналъ, носейки после името на тоя владѣтель, е напустналъ рѣката Майнъ при Бамбергъ, за да използува коритото на рѣката Регницъ — притокъ на Майнъ. При Нюрнбергъ каналътъ напуска и Регницъ, за да се прехвърли на рѣката Алтмюле, чиито води вече извършватъ връзката съ Дунава при Келхаймъ. Цѣлата дължина отъ Бамбергъ до Келхаймъ е 172·4 клм., а постигнатата дълбочина е била 1·40 м. при срѣдни води. Корабитѣ, които сѫ пѫтували по него при газене 1·3 м., можели да побиратъ товаръ отъ 127 тона. Преминалитѣ стоки презъ канала въ първитѣ три години сѫ възлизали на 250 хиляди тона годишно. Следъ това, трафикътъ по него, вмѣсто да се увеличи, почва усилено да спада и въ 1860 година достигналъ до 165,665 тона, а въ 1870 год. той остава едва 108,927 тона, отъ които 82,347 тона насочени къмъ Майнъ, а 26,580 тона—къмъ Дунава. Възходътъ на желѣзницитѣ по това време отнема възможностьта на канала да се развива благоприятно. Преминаващиятъ по него трафикъ не само не покривалъ вече направения разходъ по прокарването му, но ставалъ недостатъченъ и за осигуряване на поддържането му. Малкитѣ сѫдове, каквито само сѫ можели да преминаватъ по него, се оказали нерентабилни и сѫ носили само загуба за канала, а това спомага и на желѣзницитѣ да отклонятъ преминаването на стоки по тоя пръвъ съединителенъ каналъ Дунавъ—Рейнъ. За да могатъ да минаватъ по-голѣми сѫдове и да се направи по-удобенъ за корабоплаването, налагало се каналътъ да претърпи едно ново преустройство. За тая цель въ 1883 год. почва канализирането на Майнъ отъ самото устие. Отъ 1883 год. до 1886 г. е била привършена регулацията на рѣката до Франкфуртъ, т. е. на едно протежение отъ 33 клм. На тая дължина рѣката е имала единъ падъ отъ 10·5 м., и за да се избѣгне тая височина, сѫ били построени 5 шлюза, като се е постигнала при това помежду имъ дълбочина отъ 2·5 м. при низка вода. Презъ 1927 г. тамъ сѫ били направени нови подобрения, като шлюзоветѣ отъ 5 сѫ намалени на 2. Въ 1897 год. до 1902 год. регулиранего на рѣката е било удължено до Офенбахъ съ 5·5 клм., а следъ това тя е била пригодена за плаване до Ашафенбургъ, т. е. съ още 48 клм., като падътъ се раздѣля общо между 8 шлюза, въ които сѫ построени и турбоцентрали за използуване на енергията на водата.

(Следва)

ЛЕЙТЕНАНТЪ РОГЕВЪ

ПРИЛИВИ И ОТЛИВИ ВЪ ЧЕРНО МОРЕ

1. Върху основнитѣ начала на прилива

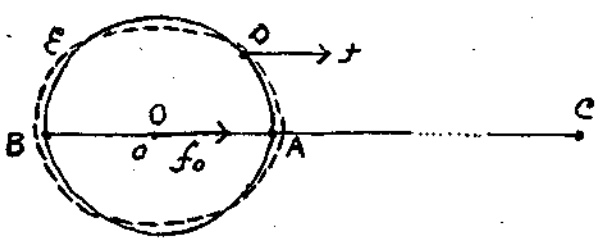
На мнозина е известно, че земята, която, заедно съ цѣлата ни слънчева система, се носи въ всемира и формата на която чувствително се приближава до сфера, не е съвършено твърдо тѣло. Напротивъ, точнитѣ геодезични и астрономични изследвания ни показватъ, че тя се подлага на постоянни свивания, разширения и разтеглювания, произтичащи отъ нееднаквитѣ лжчепоглъщания, лжчеизпускания и отъ притеглянията отъ луната и слънцето.

Когато се отнася до обикновени наблюдения, луната и слънцето иматъ незначителни влияния. Това се дължи на обстоятелството, че тия две свѣтила сж значително отдалечени отъ насъ—60 земни радиуса за луната и 23440 — за слънцето. Само така можемъ да си обяснимъ, че насъ, въ срѣднитѣ училища, ни учатъ за постоянността на земната тежесть, на земното ускорение на дадена географска ширина.

Когато нашитѣ издирвания прехвърлятъ тая точность на ежедневния ни животъ, то въпросътъ за силата на тежестьта се измѣня и наблюденията съ точнитѣ уреди, построени за цельта, заедно съ точнитѣ изчисления, ни водятъ да доловимъ влиянията на слънцето и луната върху тая земна сила. Тия съображения доведоха човѣчеството да може да обясни причината на приливитѣ и отливитѣ, въ лицето на френския ученъ Лапласъ, презъ миналото столѣтие, т. е. на ония ритмични повдигания и понижения на нивото на океанитѣ и моретата, които днесь сж постоянни свидетели и указатели за лунно-слънчевитѣ влияния върху земята.

Ние ще се постараемъ да обяснимъ нагледно и просто тия причини, пораждащи приливитѣ и отливитѣ, които сж днесъ широкъ обектъ на изследвания и постоянни наблюдения въ мореплаването и хидрографията.

Нека предположимъ, че земята е абсолютно твърда и сферична съ срѣдецъ въ O (черт. 1), а слънцето — въ C.



Черт. 1

Механиката ни учи, че една такава сфера, поставена въ едно Нютоново (силово) поле на притеглюване, се подчинява на една сила, която съвпада съ срѣдеца на земята и която действува по посока на срѣдеца на земята — слънцето. Ако си представимъ въ O не земята, а единъ грамъ маса, последната аналогично ще бѫде подчинена на силата f_o, която ще бѫде толкова по-малка, колкото последната маса е по-малка отъ тая на земята. Тази сила f_o измѣрва ускорението на земята при движението ѝ около слънцето.

Ние знаемъ, че всички сили като f_o се мѣнятъ обратно пропорционално на квадрата на разстоянието маса—слънце. Тогава единъ другъ грамъ маса, такава, каквато сж A или Д, ще бѫдатъ по-близко до слънцето и ще се привличатъ отъ последното съ сила f по-голѣма отъ f_o. Обратно, точкитѣ B и E ще се привличатъ съ сила по малка отъ f_o. Всичко това можемъ да сведемъ въ следното:

Да предположимъ, че земята се движи направо къмъ слънцето. Тогава всички точки, като A и Д, които сж по-близки до слънцето отколкото O, ще избързватъ, а всички, като B и E, които сж по-далечъ отъ слънцето, ще закъсняватъ.

Въ резултатъ на тия разлики въ сили — излишъкъ или недоимъкъ — земята ще се издуе, ако е мека и ще вземе форма на яйце или елипсоидъ съ ось, сочеща къмъ слънцето. Подобно нѣщо можемъ да получимъ, като вземемъ едно парче ластикъ и начертаемъ върху последния една окржжность, която да разтѣгаме въ две противоположни посоки, тогава ластичната окржжность ще се деформира въ елипса.

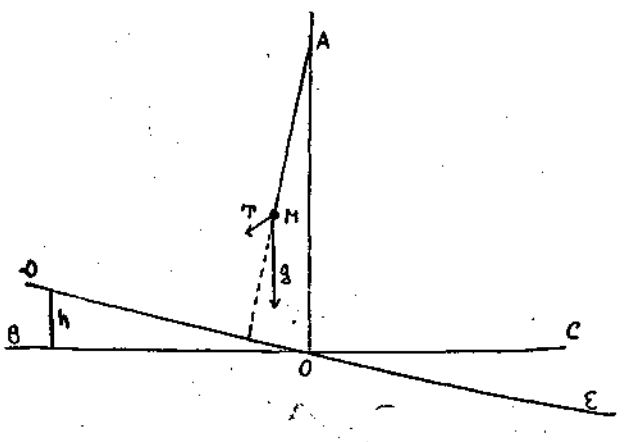
Сжщитѣ разсжждения ни довеждатъ и до влиянието на луната.

Статични приливи

Подъ статични приливи разбираме ония измѣнения въ нивото на океанитѣ и моретата, при които предполагаме, че водитѣ частици не се движатъ, но се бързо нагаждатъ подъ действието на силитѣ:

1. *Земното притегляне, което за* 1 *гр. маса е близо до* g — земното ускорение.

2. Излишекътъ или недоимъкътъ на притегателната сила на слънцето или луната T, които тукъ се наричатъ приливна сила.



Черт. 2.

Най-добре можемъ да си обяснимъ тия приливи съ помощьта на единъ отвесъ A M, при тежесть въ M отъ единица маса.

Нека тогава O е точка отъ водната повръхность, BC и OA отвесътъ ѝ, при предположение, че луната и слънцето не участвуватъ. Нашиятъ отвесъ, подъ влиянието на земната сила g, ще заеме тоя вертикалъ. Но щомъ едно отъ двѣтѣ свѣтила се появятъ, то M ще се отклони и ще заеме новия вертикалъ AM, който ще сключва жгълъ MAO. Тогава водната повръхность, благодарение на по-горе казаното, ще се стреми да заеме положението ДОЕ, сключващо жгълъ, равенъ на MAO.

По тоя начинъ ние ще имаме приливъ въ Д и отливъ въ E, а разликата въ височината или ни-

вото на В и Д, отъ една страна, и Е и Е, отъ друга — наричаме височина на прилива или отлива.

Статичнитѣ приливи и отливи се забелязватъ само въ малкитѣ водни басейни, голѣмитѣ езера, затворенитѣ морета. Тѣ сѫществуватъ теоритично и въ още по-малкитѣ водни пространства, но за наблюдението имъ се изискватъ по-точни и по-съвършени уреди. Така, известниятъ ученъ Майкелеонъ е наблюдавалъ приливи и отливи въ две напрѣчни единъ на другъ и 100 метрови дълги изкопа съ своя интерферометъръ.

Малкитѣ размѣри на воднитѣ басейни, позволяващи наблюдението на статичнитѣ приливи, ни даватъ малки, незначителни височини на сѫщитѣ. Това последното се обяснява съ малкитѣ отклонения на отвеса. Тѣ достигатъ:

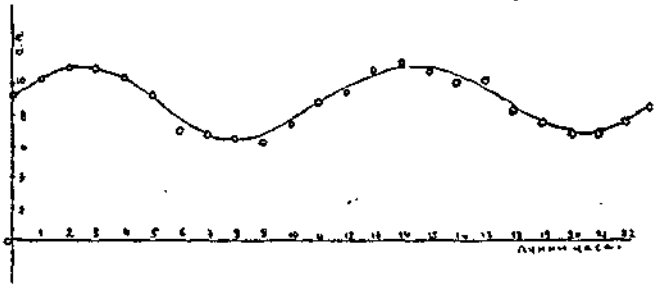
а) За слънцето до 0″,005
б) За луната до 0″,012

Ето защо лунниятъ приливи максимално сѫ двойно по-голѣми (високи) отъ слънчевитѣ. Това се обяснява съ по-малкото разстояние и по-силното влияние на луната.

За Черно-море тия приливи достигатъ максимално 7 *см.* двойна амплитуда. Ние прилагаме една таблица за лунния приливъ при Варна за едно лунно денонощие, презъ течение на което трѣбва луната да се смѣта на небесния екваторъ. Това е главната лунна слагаема за Варна, както иначе се нарича въ анализа на приливитѣ.

Лун. часове	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Вис. — см.	9·2	10·4	11	11	10·4	9·3	7·1	6·8	6·5	6·4	7·4	8·7	9·3	10·8
Лун. часове	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23				
Вис. — см.	11·3	10·9	10·1	10·2	8·3	7·6	6·9	6·9	7·7	8·6				

Отъ таблицата следва следната диаграма:



Черт. 3

Както таблицата, така и диаграмата показватъ сѫществуването на статичнитѣ приливи въ Черно море, а съ това и въ всички затворени и ограничени морета. Така приливитѣ въ източната часть на Срѣдиземно море достигатъ до ± 60 см.

Когато се отнася до приливитѣ въ океанитѣ, статичната теория се оказва недостатъчна. Въ океанитѣ имаме вече движение на водната маса, и приливната вълна, която произтича отъ това движение, се мѣни по височина и скорость на разпространение съответно на дълбочината на морското дъно. Тукъ еднакво влияе и брѣговата конфигурация. Така се обясняватъ *голѣмитѣ приливи по брѣговетѣ на океанитѣ, които* достигатъ височини отъ десетки метри.

П. А. ШИШКОВЪ

МОРЯЦИ НА ПОЧЕРПУШКА

Тази декемврийска сутринь единъ товаренъ параходъ, съ полуизтрито име на бака, идещъ отъ югъ, хвърли котва на каварненското пристанище, на около три мили далечъ отъ скелята.

Празденъ и съ почти наравно червена и черна боя по стенитѣ си — той се заобръща̀ на дѣсната си котва, която капитанътъ спустна и остави на седемь ключа въ водата. Поривистиятъ вѣтъръ пое кърмата му и я понесе на западъ, а оттамъ я постави въ юго-западно направление. Котвената верига се обтегна, заскърца въ клюзоветѣ си и направи подъ себе си отворъ, подъ който можеше да мине цѣлъ катеръ. На предната мачта плющѣше до скѫсване карантиненъ, а на кърмата — италиански флагъ. Вѣтърътъ брулѣше по очитѣ, като съ остра метла, подбираше водата отъ заснѣжения брѣгъ, огъваше я на искрещи, гигантски люспи, които бѣгаха, като оживотворени валяци, потънъли въ пѣна и въ тантели отъ пѣна. Стигаха до носа на парахода, о когото се разбиваха на искри и соленъ прахъ, и отлитаха по-нататъкъ по-могѫщи, по-оживени, по-пѣнливи, по-бучещи, по-застрашителни . . . Линията на хоризонта на югъ бѣлѣеше и тъмнѣеше посрѣдъ синкаво-оловения небосводъ и оживотворената тъмно-зелена стихия . . .

Капитанътъ на парахода дръпна вѫженцето на сирената, отъ която плесна вода върху комина, и три продължителни, басови свистоци се смѣсиха съ вѣтъра . . . На скелята — единственото пристанищно сѫоръжение — наставаше оживление. Праздната до преди малко скеля почна да се пълни съ движещи се хора. Капитанътъ положи далекогледа на очитѣ си подъ гѫститѣ си вежди и загледа нанататъкъ... Нѣколко лодки засноваха между скелята и маунитѣ, които бѣха пръснати на шамандури наоколо. Командниятѣ гласове върху маунитѣ стигнаха до ухото на капитана, който съ удоволствие заследи бързата работа на маунаритѣ, които щѣха да товарятъ съ зърнени храни парахода му: подготвителната работа започваше вече на брѣга. Той свали далекогледа отъ очитѣ си, подири съ погледъ корабника си, комуто отсѣчено заповѣда:

— *Лостромо*, лодка на вода — съ четирма гребци въ нея! Излизамъ . . .

Моряцитѣ, стоещи на подмоста, съ рѫце пъхнати въ панталоннитѣ си джебове, облѣчени въ бѣли и омазнени полушубки, изподъ които се подаваха мешинени ножници върху хълбоцитѣ имъ, съ калпаци отъ жълта, котешка кожа и обути въ ботуши, — пристѫпиха къмъ най-малката лодка, която се спущаше обикновено „на вода“ . . . . Капитанътъ слѣзе въ кабината си и следъ минута се завърна облѣченъ въ мушама и съ папка въ рѫка . . . Лодката бѣ надвесена надъ грухтещата пѣна и внимателно се спущаше надолу . . . . Двама моряци, съ мушамени каски и палта, се прехвърлиха въ лодката. Следъ нѣколко секунди лодката се тръшна връхъ водата, въ мигъ се освободи отъ кукитѣ си и затанцува̀ върху кипещата пѣна . . . Още двама моряци съ каски и мушами се сурнаха надолу по вѫженитѣ талии. Корабникътъ подаде и две запасни гребла, а капитанътъ, прехвърляйки кракъ на

висещата стълба, за да слѣзе долу, давайки наставления на старшия си помощникъ, тупна съ двата си крака върху задното седалище на лодката:

— Напредъ! — рече той и лодката съ четирмата си гребци се откѫсна отъ борта и едва поe ходъ срещу пѣната и вѣтъра.

На носа гребѣше параходниятъ младикъ, петнадесетъ-годишно момче. Пръски отъ вълнитѣ плисnаха върху гърба му. . .

Зализаха пѣнливи езици лодката и я окрѫжиха въ воденъ, соленъ прахъ . . .

Разбиваха се бѣлитѣ езици о̀ греблата. Тѣлата се навеждаха до водоравно положение и се отхвърляха назадъ съвършено обтегнати, като навити пружини. Лодката подскачаше отъ гребенъ на гребенъ и, като че ли подвиженъ пѣнестъ чукъ я биеше отпреде й. По мушаментитѣ гърбове и каски водата чертаеше своитѣ кривизни и течеше по седалищата . . . Тракъ-тракъ! Тракъ-тракъ! — работѣха равномѣрно греблата въ врѣзанитѣ въ стенитѣ дупки, а капитанътъ, здраво стисналъ дръжката на кормилото съ дѣсната си рѫка, съ надвесенъ каскетъ надъ рунтавитѣ си вежди, търпеливо държеше погледа си въ скелята . . .

. . . Следъ часъ непрекѫснато гребане лодката се сурна до дървената скеля, гдето работницитѣ вече пълнѣха маунитѣ съ жито. Капитанътъ скочи на брѣга. Скочиха и двама отъ моряцитѣ следъ него. Останалитѣ двама привързаха лодката на борта на една мауна и отидоха следъ другаритѣ си.

Капитанътъ се обърна къмъ най-стария-морякъ:

— Агостино, отивамъ въ града, а вий ме чакайте до следъ обѣдъ!

— Слушамъ, синйоръ комендантe! . . .

Като изгубиха гърба на капитана си, Агостино рече на другаритѣ сѝ:

— Хайде да седнемъ въ отсрещната кръчма, за да се сгрѣемъ!

Охотно мръднаха глава другаритѣ му и се проточиха по снѣга единъ следъ другъ къмъ кръчмата . . . Влѣзоха . . . Лъхна ги топълъ въздухъ, смѣсенъ съ алкохолната миризма на оцета, мастиката, ракията и киселото зеле . . . . Моряцитѣ се усмихнаха, тропнаха ботушитѣ си отсамъ вратата, за да се отърсятъ отъ снѣга и, съ свѣтнали очи, се наредиха около една маса точно всрѣдъ кръчмата . . . Погледитѣ имъ последователно обикаляха посетителитѣ, обстановката, картинитѣ, а после Агостино, като тракна по масата, дигна четиритѣ си пръсти на лѣвата рѫка къмъ кръчмаря и рече отсѣчено:

— Quatro*) . . . мастика!

— Bòno! — усмихна се кръчмарьтъ, и съ погледъ и жестове имъ даде да разбератъ, че той е гостоприеменъ, а най-вече къмъ тѣхъ, моряцитѣ, и къмъ всичкитѣ имъ събратия, на които билъ разбиралъ езика само отъ една дума: толкова много моряци сѫ минали презъ кръчмата му!

Той тракна отпреде имъ подносъ съ четири чашки мастика, каничка вода, ченийка съ кисело зеле, моркови на рѣзенчета, ченийка съ маслинки, нѣколко залъка хлѣбъ и четири вилички.

Лицата на моряцитѣ още повече свѣтнаха: нека сега вѣтърътъ да фучи и плющи! Дигнаха чашкитѣ си:

— Eviva, на брѣга сме! — рече Агостино и всички, като по команда, глътнаха мастиката си и забодиха отъ закускитѣ . . .

Другъ морякъ дигна очи къмъ кръчмаря и посочи четиритѣ си пръсти:

— Quatro . . .

Поржча и третия морякъ . . .

— Viva! . . . Viva! — носѣха се гласоветѣ имъ по-оживѣно.

Младикътъ тракна по масата и поржча:

— Два пѫти по . . . quatro!

Другаритѣ му весело се засмѣха и го затупаха покровителствено по рамото:

— Има се надежда добъръ морякъ да станешъ! — обещаха му всички.

— Малко хлѣбъ! — подаде ченийката единиятъ къмъ тезгяха. — Тѣзи „свини отъ кърмата“ *) само съ галети ни хранятъ! — и всички пустнаха бомбастични псувни по адресъ на жилцитѣ отъ кърмата, като задъвкаха мекия хлѣбъ . . .

Повтори се поржчването на мастиката по сѫщия редъ . . .

Вече не се дигаха четиритѣ пръсти, а само се тракваше чашата отъ онзи, чийто редъ бѣ да поржчва . . .

Потрети се . . .

Кръчмарьтъ увеличаваше закускитѣ имъ и, готовъ съ шишето въ рѫка, усмихнатъ имъ пълнѣше чашкитѣ имъ, като думаше:

— Мастика . . . bòno? bòno, a? Много bòno!

По челата имъ се показа поть. Единъ по единъ хвърлиха мушамитѣ и каскитѣ си . . . Хвърлиха и полушубкитѣ си. Единиятъ хвърли презъ рамо кожения си калпакъ, отвори уста и съ приятенъ теноръ запѣ:

— Jo sono contento . . .

Мелодичната пѣсень накара да минатъ доволни усмивки по лицата на посетителитѣ, които спокойно си приказваха тукъ-таме по маситѣ предъ чашка вино или ракийка, която не бързаха да глътнатъ . . .

Пѣеше другъ морякъ, а другаритѣ му, дигнали чашитѣ си високо надъ главитѣ си, сочеха си ги и викаха все по-оживено:

— Viva, viva!

Пѣеха четирмата на два гласа, а краката имъ изпълняваха върху пода длъжностьта на тѫпанъ и барабанъ, а кръчмарьтъ, застаналъ на постъ до тѣхъ, доливаше въ чашитѣ имъ и дращѣше съ тебеширъ черта следъ черта на черната мушама, закована на стената.

. . . Доволни, засмѣни, изпотени, червени лица — пѣеха, тракаха, подскачаха, дигаха чашитѣ, приказваха, пращаха похвали и псувни по разни адреси, командваха военни флоти въ Адратика и благосклонно кимваха глава на кръчмаря, който стоеше до тѣхъ съ усмихнато лице и съ „боно“ на уста...

Адриатическиятъ въпросъ бѣ въ разгара си . . . Агостино намираше, че Адриатикътъ е вѫтрешно море — и нищо повече! Той викна силно, стана, извади ножа си, завъртѣ го въ въздуха и гнѣвно извика:

— Да съмъ единъ адмиралъ — знамъ азъ! Да съмъ единъ адмиралъ — и на „кърмата“ бѣлъ хлѣбъ и на „бака“ — бѣлъ хлѣбъ! Ахъ, тѣзи „свини“. Ние ядемъ галети и на котва, а тѣ — бѣлъ хлѣбъ и въ плаване . . .

*) Quatro — четири — по италиански.

*) На кърмата живѣятъ командирътъ и офицеритѣ.

Посетителитѣ погледнаха разгорещенитѣ моряци, които можеха още повече да се разгорещятъ, погледнаха забития ножъ въ масата — сега сжщо видѣха и ножоветѣ върху хълбоцитѣ имъ — и решиха, че би било по-благоразумно, ако съ време вземѣха да се махнатъ отъ кръчмата. Глътнаха питието си, платиха набързо и, страхотно поглеждайки къмъ моряшката маса, напустнаха кръчмата.

Моряцитѣ поглеждаха високомѣрно посетителитѣ, които дезертираха. Кръчмарьтъ разбра погледитѣ имъ, приближи се до тѣхъ и, като ги потупа най-дружески, обясни имъ на езикъ, смѣсенъ съ гръцки, турски и ромънски думи, подпомогнатъ отъ всички жестикулации, които можеше да измисли, че той предпочита да има въ кръчмата си четирма истински моряци, отколкото четиридесеть души отъ брѣга...

— Брависсимо! — възхитени, въ единъ викъ тѣ му отблагодариха.

Единъ стражарь погледна презъ стъклото на вратата и отмина . . .

Веселбата и пиенето вървѣше въ кресчендо . . . Очитѣ имъ се наливаха и сълзѣха . . . Пѣснитѣ имъ загубиха първата си мелодичность, станаха дрезгави, грухтещи, хленчещи . . . Езицитѣ имъ се преплитаха . . . Проклятията имъ къмъ „кърмата" ставаха по-ожесточени . . . Изобилна пота обливаше челата имъ, ушитѣ червенѣеха, а лицата излеко бледнѣеха . . . . Говоръть, несвързанъ и хленчещъ, се изразяваше вече само въ псувни, удари по масата и въ зжбене срещу врагъ, който отсжтствуваше...

А младикътъ, уморенъ и не вземащъ вече участие въ тропота имъ, бледнѣеше, посивяваше и лежеше, полуоблегнатъ на стола си, като да не чувствуваше тѣлото си... Кръчмата се въртѣше предъ очитѣ му и за пръвъ пжть той чувствуваше едно усѣщане, като да бѣ станалъ по-лекъ отъ перце...

— Ей, Giòvani*), твой редъ е пакъ! — думаше съседътъ му и го раздрусваше . . .

А младикътъ, като отвори уста, за да проговори, думитѣ му не пожелаха правилно да излѣзатъ . . . Той заспиваше и му се струваше, че нѣкой го друса въ голѣма люлка. Картинитѣ, окачени по стенитѣ, бѣха оживѣли, тѣ се движеха, смѣеха му се и му приказваха нѣкакви странни приказки . . .

— Giòvani, пий, пий . . .! — викаше съседътъ му въ ушитѣ и тикаше чашка въ устата му, отгдето мастиката се проливаше по дрехитѣ му . . .

— Giòvani, ще. . . ни. . . засрамишъ въ. . . чуждата страна! — увещаваше го другъ и го подканяше да не изостава назадъ.

А младикътъ, като че ли бѣ пренесенъ въ нѣкой другъ свѣтъ, отгдето като че ли издалече чуваше воя на другаритѣ си, жестикулиращи разпалено, разливаха мастика по дрехитѣ му и едновременно му обещаваха, че ще го направятъ кърмчия, корабникъ, та чакъ — и капитанъ... Нека той да издържелъ до край и ще види, какъ довечера тѣ всички ще го похвалятъ на останалитѣ въ кораба!

— Вино! — чу той гласа на найстария събратъ. — Вива! Giòvani, — и младикътъ усѣти, че сега виното се разливаше подъ носа му. И въ полусъзнанието, което вече го напущаше, той усѣти, че вино се лѣеше по дрехитѣ му. Jo sono contento! Тра-та-та-та!.. Люлѣеше се масата, кънтѣха чашитѣ и подноса, трещѣше подътъ подъ ботушитѣ имъ и Адриатикътъ отново се дѣлѣше на сфери и влияния...

Изведнъжъ младикътъ се сурна по стола си и се струполи върху пода... Кръчмарьтъ скочи и се надвеси надъ падналото момче. Надигна се и Агостино, но едва се задържа на краката си:

— Ей, песоглавецо, — изруга той младика, — и ти морякъ ще ми ставашъ! Не морякъ — а нищо нѣма да станешъ!—изказа той упрѣкъ къмъ младика, когото, заедно съ кръчмаря, изнесоха навънъ.

Щомъ го лъхна свежиятъ вѣтъръ, той полуотвори очи. Лицето на момчето бѣ бледо, като на смъртникъ... На вратата наобиколиха хора: единъ плѣскаше момчето по бузитѣ, другъ съветваше за една съвсемъ мѣстна рецепта: конски торъ въ устата му, а кръчмарьтъ бързо довтаса съ менче, пълно съ зелевъ сокъ... Три рецепти употрѣбиха надъ момчето и следъ четвърть часъ то бѣ повърнато въ съзнание... Агостино се върна при другаритѣ си, а младикътъ остана на вратата, за да се съвземе още по-добре. Той не се завърна въ кръчмата, а се дотътри до скелята, гдето седна да чака другаритѣ си, които още буйствуваха, та гласоветѣ имъ се чуваха чакъ дотука презъ отворенитѣ прозорци на кръчмата...

Двама стражари обикаляха около кръчмата въ очаквателно положение и бѣха предупредили кръчмаря, че ще го държатъ отговоренъ, ако буйството на моряцитѣ доведе работата до нѣкой лошъ край. Кръчмарьтъ вече дипломатически подканяше пиянитѣ си клиенти да си излѣзатъ, защото командирътъ имъ щѣлъ билъ да се върне вече, сочейки имъ часовника, който той бѣ завъртѣлъ единъ часъ напредъ...

Обѣдъ отдавна бѣ миналъ... Лодката, която бѣха завързали на стената на една житна мауна, бѣ извадена на брѣга, понеже мауната бѣ заминала да разтоварва на парахода, който пъкъ отъ своя страна, подъ ржководството на практикъ-пилотъ, бѣ се приближилъ на една миля до скелята... Младикътъ, доста изтрезнѣлъ вече, се безпокоеше за другаритѣ



Габровската колония на Б. Н. М. С. отъ 28. VI. до 20. VIII. 1937 г.

*) Giòvani — юнгътъ, италиански.

си, още повече, че наближаваше времето, когато командирътъ трѣбваше да се върне...

Изведнъжъ вратата на кръчмата се разтвори на две крила и една глава, безъ шапка, червена и изпотена, се подаде, направи две-три крачки напредъ и се повали въ снѣга, друга се подаде, подаде се съ разперени ржце: Jo... sono... contento... и, съ разлюляване на лѣво и дѣсно успѣ да направи повече крачки отъ първата; третата глава се подаваше и викаше: „Viva bandiera nostra!" и отмина още по-далече. Третата глава бѣше Агостино, който успѣ да се дотътри до скелята. И, люлѣейки се, впери очи въ морето... Намѣри извадената лодка на брѣга и почна да я тика въ водата. Дойдоха работници отъ маунитѣ и му помогнаха... Щомъ се сурна тя „на вода" — той се прехвърли въ нея, хвана греблата, прилепи я до скелята, постави кранцитѣ и си легна на дъното ѝ. Следъ малко той захърка...

Бѣше около четири часа следъ обѣдъ, когато командирътъ се завърна. Минавайки край кръчмата, отгдето му бѣ пжтя, той позна падналата въ снѣга фигура:

— Ей, Фѝлипо, — ритна го той леко по бедрото. — Пиянъ?

Главата бързо се повдигна, щомъ чу гласа на командира си:

— Да, синйоръ коменданте... малко съмъ веселъ! Извинете... —

— Виждамъ — какъ си веселъ! Срамота, Фѝлипо... срамота!

Другиятъ пиянъ, чулъ вече гласа на началника си, се мжчеше да се изправи на крака и докладваше седналъ:

— Азъ съмъ... само малко пиянъ... Само малко...

— Виждамъ, Енрѝко! Цѣла свиня си станалъ! — започваше да кипи командирътъ...

— Кой е свиня? — изблещи очи морякътъ къмъ командира и му посочи юмрука си.— Що-о? Кой — свиня?

Капитанътъ бързо отмина нататъкъ, намѣри младика, чието лице показваше състоянието му, и, като го сгълча, лепна му две звучни плесници...

И отмина по-нататъкъ до лодката:

—Figlio d'un cane! Стари песоглавецо!—крещѣше извънъ себе си капитанътъ отъ скелята върху лодката, гдето просъненият Агостино разтриваше очи и на реда си докладваше за себе си и за другаритѣ си, че „били влѣзли въ кръчмата, само за да се постоплятъ, а то — неочаквано съвсемъ се напили...".

— Канàлия! — отсѣче командирътъ и почна нервно да се разхожда по скелята... — Канàлии...

. . . . . .

Следъ часъ лодката, натоварена съ провизии, летѣше назадъ, като паренъ катеръ... Командирътъ, стиснал нервно зжби, гледаше далече напредъ и кроеше нѣщо... А Филипо, Енрико, Агостино и младикътъ, стиснали греблата въ ржцетѣ си, забиваха ги въ водата, като да бѣха на ладочна гонка. Мастиката и виното ги бѣха обърнали на мускули; алкохолътъ ги бѣ обърналъ на хора отъ ластикъ; ржцетѣ имъ се бѣха обърнали на пружини, които бързобързо тракаха съ греблата: вѣтърътъ ги бѣ освежилъ, а алкохолътъ се проявяваше сега чрезъ лудо гребане... Едно гребло цъкна и половинката му се понесе върху пѣната, която сега идѣше отъ югоизтокъ...

Лодката се сурна по стената на парахода. Командирътъ се изкачи горе, прехвърлиха се следъ него младикътъ и Енрико и, преди още да бѣ вдигната лодката, по заповѣдьта на командира — Енрико веднага бѣ заключенъ въ единъ отъ запаснитѣ нуждници; поради липса на карцеръ. Като се качиха и останалитѣ, корабникътъ изпрати Агостино долу, на десеть метра подъ палубата, да чисти сантинитѣ на форъ-пикъ-танка, Филипо—да чисти една цистерна, а младика изпрати да спи...

. . . . . .

... На другата сутринь кръчмарьтъ дойде на парахода съ една частна лодка. Пролази по висещата стълба съ единъ човалъ на гърба си и се отправи къмъ помѣщението на моряцитѣ.

Приближи се до вратата на кубрика и изтърси съдържанието на човала, отъ който паднаха: две мушамени палта, три каски, два кожени калпака и два ножа...

Корабникътъ повика вчерашната четворка, която усилено затръска ржката на кръчмаря, а следъ това още по-ухилено отбра вещитѣ си... А кръчмарътъ, като извади изъ пазвата си една хартийка, съ пръсти и съ енциклопедическия си словаръ отъ ромънски, гръцки, турски и италиански думи почна да обяснява:

— Quatro мастика — една лирета! Двадесеть по quatro мастика — двадесеть лирети? Бòно?... Три килограма вино — три лирети. Tutto — 23 лирети! Bòno?

— Buono! — решиха моряцитѣ и другарски затупаха кръчмаря по гърба, предоволни отъ вчерашното пиршество у него. Всѣки отъ четирмата извади по шесть лирети, които минаха въ ржцетѣ на Агостино, който отъ своя страна ги предаде на кръчмаря, обяснявайки му:

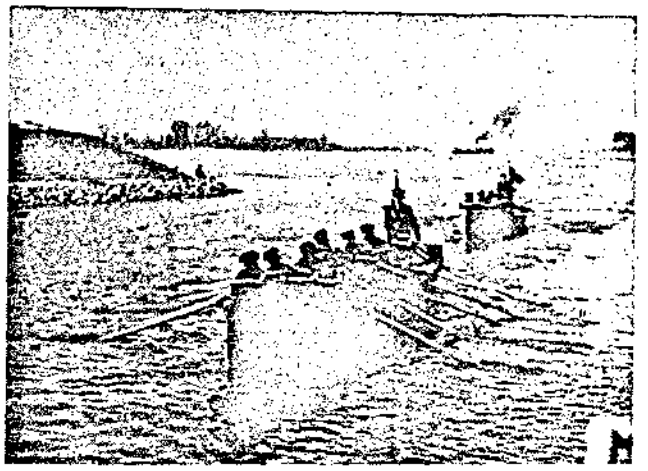
— Tutto 24 лирети! Едната лирета за лодката, съ която си дошълъ! Buono?

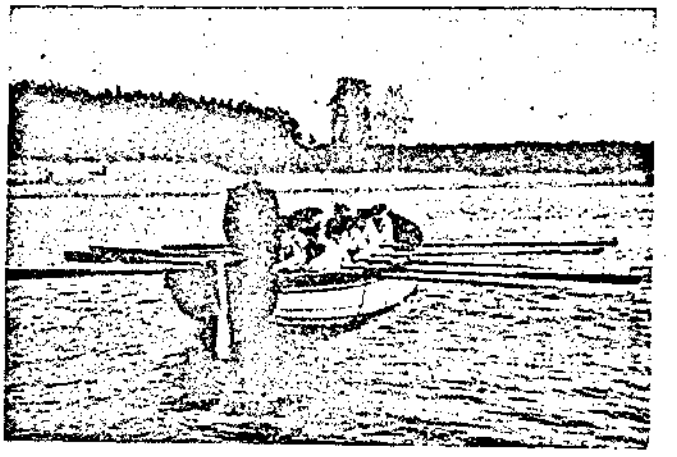
Кръчмарьтъ най-сърдечно разтърси дѣсницитѣ на вчерашнитѣ си клиенти, слѣзе въ лодката си и ухиленъ имъ махà шапка, докато съвсемъ се загуби въ фона на скелята...

Проф. Я. АРНАУДОВЪ

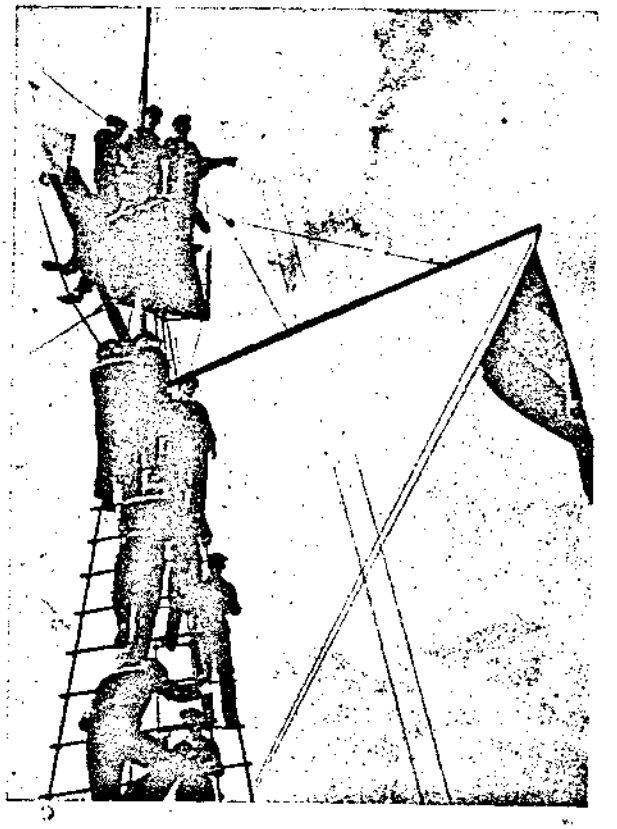
Пропаганда за морето всрѣдъ германската младежь

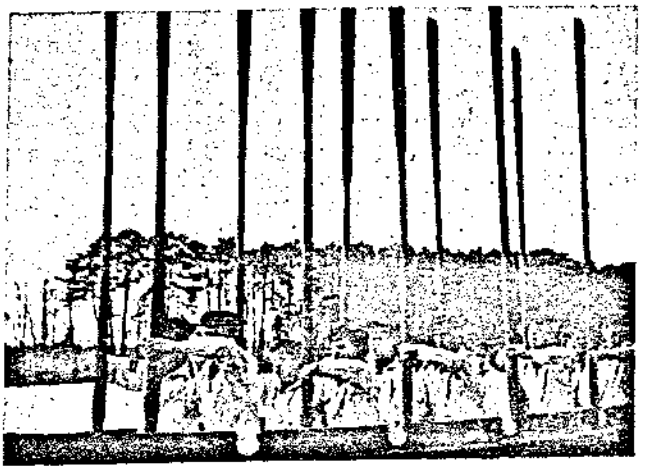
Носителитѣ на днешния поредъкъ въ Германия, който обединява националното начало съ онова на социалната справедливость, въ пропагандната си дейность се стремятъ, преди всичко, да приобщатъ къмъ своитѣ начала и идеали младежьта и да подготвятъ по такъвъ начинъ утрешнитѣ германски граждани и съзнателни крепители на новото германско общество и държава. За тая цель почти всички юноши и младежи въ Германия сж прибрани въ една мощна организация, броеща днесъ повече отъ шесть милиона члена, сведени пирамидално въ редица подѣления съ стегната и единна управа, благодарение на което възпитанието и подготовката на германската младежь въ новия духъ се ржководятъ и движатъ отъ едно срѣдищно мѣсто и сж затова напълно оеднаквени. Въ всѣкиседмични срещи съ беседи, чрезъ спортъ, упражнения и състезания, излети, лѣтни колонии и подобни, тая младежъ се калява, крепне тѣлесно, и духовно се възпитава въ общественъ духъ, като се приучва още въ крѣхката













Различни моменти отъ занятията на младитъ германци по воденъ спортъ и морско дѣло

възрасть да преодолява себичното у себе си и да поставя общностьта надъ отдѣлния човѣкъ, а надъ всичко най-голѣмата естествено сложила се общность — народа.

Както и цѣлиятъ новъ редъ, така и тая младежка организация е изградена върху началото на водачеството, което навсѣкѫде трѣбва да измѣсти по възможность изборното начало. Поради това и една отъ най-главнитѣ грижи на ржководителитѣ на младежьта е да издирятъ роденитѣ водачески натури и да имъ дадатъ съответната подготовка. Такива натури се посочватъ по естественъ пѫть, като изпъкватъ съ особнитѣ качества на характера и чрезъ авторитета и любовьта, които си създаватъ всрѣдъ другаритѣ си. На такива именно младежи се обръща особно внимание. Тѣ се поощряватъ по различни начини, а освенъ това получаватъ особно възпитание и подготовка. Последното става, като се излѫчватъ тѣ и се пращатъ на три до четириседмични курсове въ особни училища за водачи (führerschulen), каквито днесъ въ Германия има надъ 30. Презъ тѣхъ преминаватъ ежегодно по 12—15,000 младежи отъ различни слоеве на германския народъ — бѫдещи водачи на младежьта. Тукъ тѣ се подготвятъ теоретически по началата на националсоциализма, а главно — по учение за раситѣ, история и социализъмъ, както и въ възпитание, ржководство и организация на младежьта. А чрезъ физически упражнения и спортъ се калява организмътъ на бѫдещитѣ водачи, повишава се тѣхната издържливость, сила, сржчность, смѣлость и решителность, за да могатъ и съ тия качества да завладяватъ ония, които ще бѫдатъ повѣрени на тѣхното ржководство. Изобщо тукъ цари въ значителна степень спартански духъ, въ какъвто изобщо трѣбва да се възпитава цѣлата германска младежь.

Това, обаче, което представява особенъ интересъ за читателитѣ на „Морски Сговоръ", е, че освенъ споменатиятъ общъ типъ училища за водачи сѫществуватъ и три училища, гдето бѫдещитѣ водачи се подготвятъ предимно по морското дѣло. Такова училище имахъ възможность да посетя презъ м. май т. г. и впечатленията си отъ него искамъ да сподѣля тукъ съ нашитѣ читатели. То се намира на десетина километра отъ радиопредавателната станция Кьонигсвустерхаузенъ и на около 40 километра отъ Берлинъ, всрѣдъ една живописна мѣстность, непосрѣдствено до едно красиво езеро. Тукъ тия младежи се приобщаватъ съ морскитѣ идеали на германската нация, запознаватъ се съ нейното морско минало и съ водносъобщителното дѣло. Запознаватъ се, освенъ това, съ устройството на кораба, изучаватъ най-подробно неговитѣ части, управлението му, сигнализацията и пр. Упражняватъ се и всички по-важни видове воденъ спортъ. Прави се при това всичко, за да се предизвика благородно съревнование у възпитаницитѣ. Общежието тукъ, както и въ всички водачески училища, е така уредена, че да се буди и поддържа постоянно бодро народностно чувство, обществень и корпоративенъ духъ и стремежъ за самодейность. Ала най-вече тукъ младежитѣ се привикватъ да обичатъ водното морско дѣло и ставатъ впоследствие едни отъ най-убеденитѣ и ревностни пропагандатори на морето всрѣдъ германската младежь. Презъ това морско водаческо училище минаватъ всѣка година около 900 младежи отъ разни краища на Германия. Красивата природа, чистиятъ въздухъ, здравата храна, водниятъ спортъ, другарскиятъ животъ и отличната школовка създаватъ тукъ здрави, бодри, съзнателни и характерни натури, които съ достоинство могатъ да поематъ ржководството на повѣренитѣ имъ юноши и младежи. Прави истинско удоволствие на човѣка да прекара известно време въ тѣхната срѣда.

И това се прави въ една Германия, гдето отъ 60 — 70 години е събудено съзнанието за грамадното значение на морето, водницѣ пѫтища и водния спортъ и която, преди войната, заемаше трето мѣсто въ свѣта съ търговския и военния си флотъ и разполагаше съ 11—12,000 километра вѫтрешни водни пѫтища, гдето постоянно сновятъ шлепове, натоварени съ производството на германския трудъ.

Приложенитѣ снимки даватъ приблизителна представа за разнобразнитѣ занятия на младежитѣ въ описаното училище.

Д-ръ Г. В. ПАСПАЛЕВЪ

ЗА МЕДУЗИТѢ — ЕДНИ СТРАННИ МОРСКИ СѪЩЕСТВА

Едни отъ най-нѣжнитѣ и сѫщевременно най-красиви рожби на морето — това сѫ медузитѣ. Съ своето прозрачно, често пѫти съ чудни багри окрасено тѣло, съ своитѣ елегантни ритмични движения, тѣ привличатъ погледа и извикватъ възхищението на всѣки пѫтникъ по морето, на всѣки посетитель на морския брѣгъ.

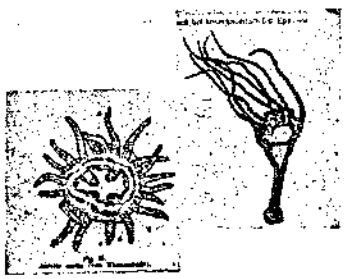
Отъ борда на парахода денемъ тѣ изглеждатъ като ефирни създания, блуждаещи всрѣдъ морския ширъ. Ритмътъ на тѣхнитѣ плувни движения, феерично разпилянитѣ имъ пипала, финнитѣ имъ и сѫщевременно ясно забележими цвѣтове, срѣщането имъ ту на плитко, ту на дълбоко, единично или групово — извиква въ наблюдателя чувството, че той присѫтствува на нѣкакво морско тържество, устроено отъ тия таинствени, призрачни морски обитатели... А нощемъ — когато непрогледенъ мракъ обгърне водния ширъ и таинственията шепотъ на удрещата се въ кораба вода приглася на пулсиращото корабно сърдце — тогава, ако се изправите на борда и загледате въ тъмнитѣ пазви на морето, вие ще видите таинственитѣ сѫщества съ свѣтли, изкрещи кълба и снопове отъ разноцвѣтно украсени ленто-видни гирлянди да пѫтуватъ въ нощьта. Безшумно отиватъ тѣ, запѫтени въ безкрая на морето и нощьта къмъ незнайна цель и следата, оставена отъ тѣхъ по изминатия пѫть, напомня небесния млѣченъ пѫть, наблюдаванъ въ тиха, безлунна нощь.

А посетительтъ на морския брѣгъ, мечтаещъ край мирно плискащитѣ се крайбрѣжни вълни, често пѫти спира замечтания взоръ върху бѣли желатиноподобни кѫсове или цѣли кълба, изхвърлени отъ морето. Любопитството го кара да се наведе и вземе въ ржката си интереснитѣ, стъклено бластещи кѫсове... Лигава, лепкава материя, най-често въ безформена маса се разтила по дланьта... студенина, безжизненость, неприятно чувство погнусява и — отвръщайки погледа си, мечтательтъ хвърля обратно въ морето кѫсчето отъ умрѣлата медуза... Нито следа отъ възторга, който сѫщата тази леп-

кава стъкловидна материя е извика у него, когато той я е наблюдавалъ, пълна съ жизнена сила, елегантно да плава изъ безкрая на морския ширъ!

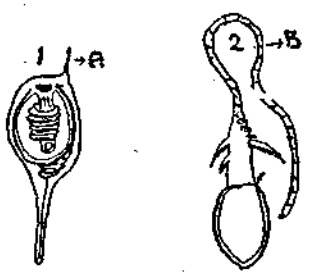
Различни сж чувствата, които събужда въ човѣка наблюдението на медузата въ живо или мъртво състояние, а още по нееднакви сж познанията, които разнитѣ наблюдатели иматъ за медузитѣ, като живи сжщества: за пжтя, по който тѣ сж създадени, за тѣхното устройство, начинъ на хранене, размножение и пр. А твърде интересенъ е тѣхниятъ животъ и въ много отношения не прилича на този, който водятъ другитѣ морски обитатели.

Медузитѣ въ повечето случаи сж раздѣлнополови животни. Яйцата, образувани въ половитѣ жлези на женскитѣ индивиди, и сперматозоидитѣ, образувани въ мжжкитѣ, биватъ изхвърлени въ морската вода, която имъ осигурява, както сжществуването, така и възможностьта да се срещнатъ и слѣятъ. Следъ сливането на яйцето и сперматозоида започва развитието, което води къмъ образуването на едно сжщество, нѣмащо нито по форма, нито по устройство, нищо общо съ медузата. Това е *медузниятъ полипъ* (фиг. 1), сжщество неподвижно, което намираме закрепено по камъни, водорасли и др. твърди предмети въ морето. Медузниятъ полипъ е твърде малъкъ — нѣколко мм. до 1 см. — и е твърде просто устроенъ: той има тънки стени, които заграждатъ стомашната празднина и опредѣленъ брой пипала (при полипитѣ на различнитѣ медузи — различно число), снабдени съ много *копривни клетки* (фиг. 2). Последнитѣ представяватъ



Фиг. 1

Полипъ на медуза, гледанъ отгоре и отъ страни



Фиг. 2

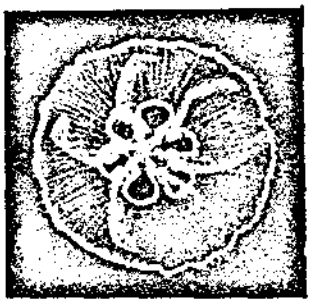
Копривни клетки

оржжието на полипа, съ което той улавя дребнитѣ животни, които му служатъ за храна. Когато плаващитѣ въ водата около полипа малки, въ повечето случаи само съ микроскопъ забележими, животни, приближатъ пипалата и случайно докоснатъ бодила на копривната клетка — отъ нея съ голѣма бързина изкача скритата вжтре *отровна стрела* и се забива въ животното. Набодено отъ много такива стрели, животното бива упоено, обхванато отъ пипалата и внесено въ стомашната празднина на полипа, кждето бива смлѣно. Така полипътъ се храни и нараства. А когато нарасте достатъчно — полипътъ започва да се прищъпва напрѣчно и заприличва на купчинка отъ панички, вложени една въ друга (фиг. 3). Прищъпнатитѣ части (паничкитѣ) постепенно се отдѣлятъ една отъ друга и, снабдени съ реснички, започватъ да плаватъ свободно въ водата. Това сж тъй нареченитѣ *ефири* (фиг. 3)—бждещитѣ медузи. Снабдени съ сжщитѣ копривни клетки, ефиритѣ се хранятъ както полипитѣ, нарастватъ, измѣнятъ се и постепенно се превръщатъ въ млади медузи. А последнитѣ, при своя безспиренъ пжть изъ обятията на морето — хранейки се непрекжснато — нарастватъ все повечѣ и повече и обогатяватъ тѣлото си съ нови и чудни багри.



Фиг. 3

Полипи, които чрезъ прищъпване образуватъ ефири



Фиг. 4

Плоска медуза (Aurelia aurita)

Както при всички живи организми, различнитѣ видове медузи се нуждаятъ отъ различни условия за своето сжществуване — едни сж обитатели само на топлитѣ морета, други само на студенитѣ, едни се явяватъ само зиме, други само лѣте. А въ връзка съ промѣната въ температурата на морската вода много медузи извършватъ странствувания като пжтуватъ къмъ северъ или югъ, къмъ повръхностьта или къмъ дъното на дадено море. Едни видове медузитѣ достигатъ грамадни размѣри — 60 до 70 см. въ диаметъръ, а други — иматъ незначителна голѣмина.

Една напълно израстнала медуза има тѣло съ звънчевидна форма, на чиято долна страна сж закрепени опредѣленъ брой пипала, разположени различно, споредъ особеноститѣ на вида, къмъ който принадлежи. Пипалата сж осѣяни съ безчислено количество копривни клетки, чрезъ които храната се улавя, следъ което съ помощьта на пипалата се занася презъ устата въ една централна празднина, представяща стомаха на медузата. Тамъ става смилането, а хранителнитѣ вещества, чрезъ специални канали, биватъ разнесени изъ цѣлото тѣло. Подъ изпъкналата часть на звънчевидното тѣло се развиватъ половитѣ жлези — плътни, опалово бѣли или жълтеникави до кафяво обагрени маси, а по ржба на самия звънецъ се намиратъ редица чувствителни органи за равновесие. Дебелинитѣ на тѣлото представяватъ желатинозна маса, която е отлжчена отъ клеткитѣ и проникната на всѣкжде съ нервни клетки и мускулни влакна. Общо тѣлото на медузата съдържа отъ 95 до 98% вода, а багритѣ, които придаватъ фееричния видъ на страннитѣ сжщества, сж получени отъ невѣроятно малки количества багрилни вещества. Чрезъ опитъ е установено, че ако оставимъ да изсъхва върху попивка една млада медуза, следъ пълното изсъхване, върху попивката остава нейниятъ образъ, а тежината на попивката се е увеличила само съ толкова, колкото тежи боята, която би била нужна, за да се нарисува сжщата медуза.

Въ нарастналата достатъчно медуза се развиватъ половитѣ продукти — яйца и сперматозоиди, отъ сливането на които се образува полипъ. Така при медузитѣ ние различаваме две поколѣния: безполово и полово. Полипътъ — това е безполовото поколѣние. Отъ него, безъ да се образуватъ полови продукти (яйца и сперматозоиди), се образуватъ медузитѣ, а медузитѣ — това е половото поколѣние,



Фиг. 5
Медуза съ дълги пипала
(Chrysoara hysocella)



Фиг. 6
Свѣтещи медузи, фотогр. нощемъ
(Pelagia noctiluca)

развиващо полови жлези и полови продукти, отъ сливането на които произлиза безполовиятъ полипъ.

Въ своя жизненъ пжть медузитѣ често се придружаватъ отъ едни особени спжтници — малки рибки, които се криятъ въ пространството подъ медузния звънецъ. Това сж младитѣ стадии на известни видове риби, които използуватъ пространството подъ медузното тѣло, за да се криятъ отъ своитѣ неприятели — хищни риби, които, ако не бѣха копривнитѣ клетки на медузата, биха закусили съ дребнитѣ рибки . . . А самитѣ дребни рибки, по инстинктъ, твърде ловко използуватъ своето опасно жилище, като го иматъ за защита, но гледатъ да не станатъ негова жертва.

Въ Черно море се наблюдаватъ два вида голѣми медузи: едната *тлъста медуза* (Rhizostoma pulmo), която идва по нашето крайбрѣжие презъ лѣтнитѣ месеци и другата *полска медуза* (Aurelia aurita), която обича студенитѣ води и затова се наблюдава на повръхностьта презъ зимата. Поради това именно посетителитѣ на аквариума зиме се радватъ на ефирнитѣ плоски медузи, а лѣте — на разкошнитѣ въ сини и виолетови нюанси обагрени тлъсти медузи

ВОДЕНЪ СПОРТЪ

Новиятъ плувенъ басейнъ въ Варна

Макаръ и заобиколена отъ две страни съ вода — море и езеро, Варна до скоро не притежаваше първото стжпало за воденъ спортъ, плувенъ басейнъ за състезателно и учебно плаване по международенъ образецъ не на открито, винаги вълнувано море, а на сравнително запазено и тихо мѣсто.

Идеята да се построи такъвъ отдавна бѣ нахвърлена, но тя ревностно биде подета и въпросътъ поставенъ за непосрѣдно разрешение презъ 1934/5; откогато морскиятъ спортенъ легионъ при варненския клонъ на Б.Н.М.С. набеляза единъ усиленъ организационенъ животъ, отъ тогавашния ржководитель на легиона, Добринъ Василевъ и биде подкрепенъ енергично отъ Г. У. Т. на Б.Н.М.С., началника на корабсплаването и варненското пристанищно управление.

Още въ 1936 г. се почнаха първитѣ строителни работи. Презъ 1937 г. работитѣ по строежа на дветѣ площадки, скочилата и кулата се ускориха. Басейнътъ има размѣри 50 м. дължина и 15 м. ширина и биде на 22 августъ т. г. открить тържествено, въ присжтствието на г. епископъ Андрей, Военния министъръ, г. ген. Хр. Луковъ, редица морски ратници и сговоряни, представителя на флота кап. С. Ивановъ и множество публика, съ речь отъ предс. на Б.Н.М.С. П. Стояновъ.

Морскиятъ спортенъ легионъ при варн. клонъ на Б.Н.М.С., който въ гребно и дори ветроходно отношение има набелязани голѣми успѣхи и придобивки, има вече и плувенъ басейнъ, а това значи, че е напълно улесненъ относно плувната подготовка на легионеритѣ. За своята дейность и спортуване легионътъ дължи твърде много на помощ. началника на варн. пристанище Ст. Денчевъ, а така сжщо и на голѣмитѣ грижи на варненския клонъ и Г.У.Т. на Б.Н.М.С.

Сега предстои правилното организиране на плувния спортъ и на всички плуващи отъ всички възрасти, твърде много разединени въ Варна, отъ години насамъ. Нѣколко ревностни дейци въ тая насока сж на лице и тѣ трѣбва да бждатъ добре привлѣчени и използувани.

При откриването на басейна се произведоха и ежегоднитѣ областни плувни състезания на Б.Н.М.С., отъ които ще се излжчатъ първенци за общобългарскитѣ плувни състезания.

Резултатитѣ сж следнитѣ:

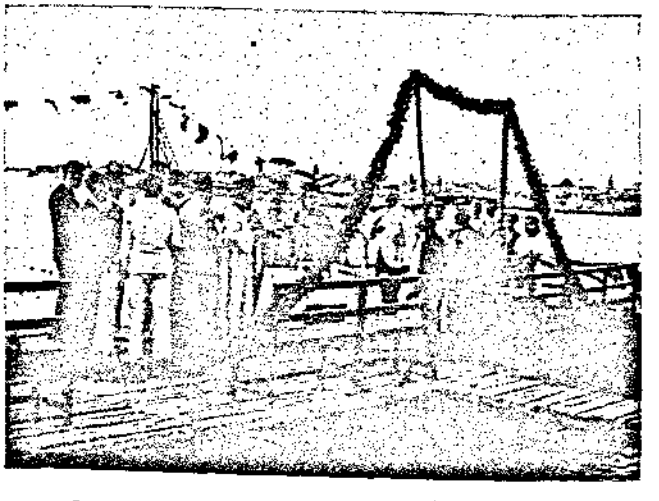
I. 100 м. св. ст: Ив. Поповъ 1 м. 14 с., К. Поповъ 1 м. 14½ с., Дончо Недевъ 1 м. 20 с.

II. 200 м. жабно: Н. Бъчваровъ 3 м. 33 с., Б. Владимировъ 3 м. 57, с. Тодоръ В. Чобановъ 4 м. 9 с.

III. 400 м. св. ст.: Е. Поповъ 6 м. 36 с., Олегъ Обухъ 6 м. 49 с., Георги Митевъ 6 м. 57, Н. д-ръ Бочевъ.

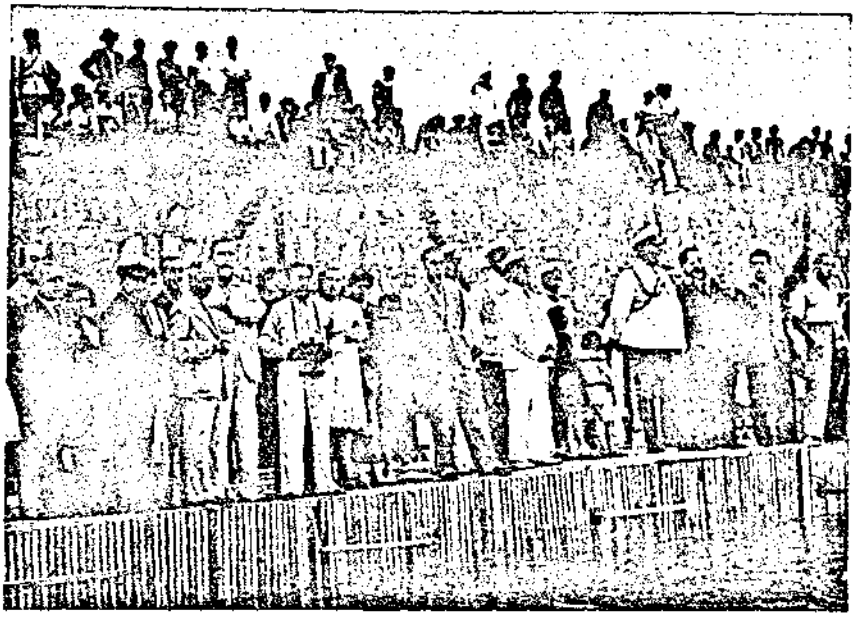
IV. 100 м. гръбно: К. Амировъ 1 м. 39 с., Дончо Недевъ 1 м. 43 ½ с., Г. Димитровъ 1 м. 44 с.

V. Скокове: Кирилъ Русевъ, Е. Поповъ, К. Поповъ.



Освещаване на плувния басейнъ на Б. Н. М. С. въ Варна

Морскиятъ спортенъ легионъ при варн. клонъ на Б.Н.М.С. излѫчва вече отъ срѣдата на своитѣ легионери — плувци и учители по плуване. Така пом. ржководительтъ по плуване Г. Петровъ обучава отъ 7. VII до 2. VIII т. г. по плуване децата отъ морската лѣтна колония при Плѣв. клонъ на Б.Н.М.С. въ с. Галата и резултатитѣ бѣха много добри. За доказъ на това на 1. VIII. бидоха устроени демонстративни състезания по плуване за сѫщитѣ лѣтовници въ заливчето при с. Галата, на 25 м. плуване и тамъ се проявиха младитѣ плувци отъ Плѣвенъ: Ал. Петровъ, Николай Печевъ, Люб. Диновъ, Л. Петровъ, Зденко А. Кантарджиевъ, Вес. Генчевъ. Н. Д. Николовъ, Г. Йордановъ, Бинка Бръшлянова, Ц. Цанкова, Надка Динова и Зорница Тумпарова.



Официалнитѣ лица и гоститѣ наблюдаватъ състезанията

Д.В.

Край Тихия океанъ

До половината на миналия вѣкъ Япония напомняше срѣднитѣ вѣкове въ Европа. Възраждането ѝ започва съ появяването на ония интелигентни самураи, които подадоха ржка на Микадо. Той въведе задължителната военна служба и засили търговията, поради което и Япония се яви на азиатскитѣ пазари. Духовната култура на Япония се повдигна съ основаването на университетитѣ, устроени по подобие на европейскитѣ. Въ 1889 год. Муцухито въведе конституцията и свика първото народно събрание.

Отъ края на XIX вѣкъ погледитѣ на Япония се обърнаха къмъ островитѣ и брѣговетѣ на Азия — Формоза и Корейския полуостровъ. Отъ тукъ произлѣзе и войната съ Китай въ 1895 год., въ която Япония разби китайскитѣ войски и завзе Портъ-Артуръ. Русия поиска отъ Япония да повърне Портъ-Артуръ на Китай, а следъ това го взе подъ наемъ за 99 години, и окупира Манджурия. Японцитѣ погледнаха на Русия като на най-голѣмъ противникъ и въ 1904 год. разбиха рускитѣ войски въ Манджурия и присъединиха Корея, Южна Манджурия, Портъ-Артуръ и южната половина на Сахалинъ. Отъ този моментъ Япония се засили. Отъ свѣтовната война тя порастна още повече. Чувствувайки се здраво стѫпила на краката си, въ 1934 год., следъ единъ конфликтъ съ Китай, тя си извоюва правото да настани въ Северо-източенъ Китай свои гарнизони. Отъ тогава започва така наречената „японска политика за проникване въ Китай" и голѣмата омраза между тия две държави.

Пробуждането на Япония извика съзнанието въ китайцитѣ. Държавата, която може въ даденъ моментъ да представява опасность за Европа, това е колосалниятъ Китай, който има население и територия повече отъ цѣла Европа.

Китайцитѣ наричатъ империята си небесна. Мандаринитѣ, които я управятъ, сѫ хора, които съзнаватъ педесетъ вѣковната култура на своето отечество. Въ ново време Китай върви бързо напредъ. И тукъ има привърженци на европейска просвѣта и култура. Но отъ нѣколко години насамъ навсѣкѫде въ Китай настѫпи недоволство противъ всички държави, които искатъ да я използуватъ за свои цели. Това брожение е особено силно противъ Япония, която постоянно засилва своитѣ пристѫпи въ Китай.

Тукъ се сблъскватъ интереситѣ на дветѣ съседни държави. Япония на всѣка цена иска да си запази ненакърнимо правото, което е добила по силата на договоритѣ отъ 1902—1932 и 1934 год. — да разполага съ Северо-източенъ Китай. Това дразни китайцитѣ, които искатъ да се противопоставятъ на японскитѣ пристѫпи и японската пропаганда въ Китай. Китай желае да бѫде сама господарка надъ собствената си територия.

Вследствие на тѣзи недоразумения, на 8. юлий т. год., когато японцитѣ произвеждаха маневри въ околностьта на гр. Ля-Ку-Чиао, китайскиятъ гарнизонъ смѣтна, че тѣзи части ще заематъ града и откри стрелба по тѣхъ. Японцитѣ отвърнаха, защото бѣха готови. Инцидентътъ бѣ на лице. Генералъ Сунгъ-Че-Юанъ, командващъ 29-а китайска армия, обяви военно положение въ Северо-източенъ Китай и мобилиза още три дивизии и всичкитѣ въздушни сили. На генералъ Фенгичи, командиръ на 37-а дивизия, той даде задача да брани Пекингъ и на новомобилизиранитѣ дивизии — да пазятъ ж. п. линии. Следъ това премина къмъ отбрана на дѣсния брѣгъ на р. Юнгъ-Тинъ, и телеграфира въ Нанкингъ, че взема всички мѣрки да защити китайскитѣ интереси.

Така дветѣ страни се изправиха съ оржжие въ ржка една срещу друга.

*

Въ началото на конфликта Япония имаше въ Северенъ Китай около 6000 души. Виждайки застрашени интереситѣ си, тя въ кѫсо време съсрѣдоточи около Пекингъ близу 40,000 души.

Следъ нѣколко сблъсквания около Пекингъ, генералъ Катцуки, на 27 юлий, вржчи на генералъ Сунгъ Че-Юанъ ултиматумъ, съ който настоя 37-а

див. въ срокъ отъ 24 ч. да изпразднi Пекингъ. Генералъ Сунгъ-Че-Юанъ не стори това. Затова на 28. юлий генералъ Катцуки, отправи къмъ японското население възвание, съ което съобщаваше, че той е принуденъ да накаже китайскитѣ войски и да спаси японския престижъ. Така, до като Централната китайска армия извършваше съсрѣдоточването си въ областьта Бау-Дингъ-Фу, японската армия на 29. VII. премина въ настжпление и съ редъ боеве завзе гр. Пекингъ. 29-а китайска армия, следъ като води двадесеть дневни тежки боеве и даде 15,000 души убити и ранени, се отегли къмъ Бау-Дингъ-Фу.

Следъ като отхвърлиха 29-а армия отъ Пекингъ, японцитѣ усѣха да станатъ господари и на града Тиенъ-Цинъ. По този начинъ, въ едно кжсо време, тѣ си осигуриха ж. п. линия Танъ-Ку — Тиенъ-Цинъ — Пекингъ и свръзката съ Жълтото море и вжтрешностьта на Япония. На 3 августъ тѣ поискаха да завематъ и гр. Калганъ, обаче, бѣха отхвърлени отъ 13 а китайска армия.

Срѣщайки силенъ отпоръ къмъ Калганъ, японцитѣ се опитаха отново да настжпятъ на югъ и на 7 августъ настжпиха съ надежда за леки успѣхи. Въ това време въ помощь на генералъ Сунгъ-Чу-Юанъ бѣ изпратена 13 а кит. армия, която настжпи отъ Татунгъ презъ Калганъ за Пекингъ и на 3 августъ достигна въ Калганъ, а друга една бригада бѣ насочена направо отъ Татунгъ за Пекингъ. 142-а див., която се бѣ оттеглила къмъ Шунъ-Зи-Шиенъ, сжщо се приготвяше за ново настжпление.

На 7 августъ всички китайски войски, действуващи тукъ, преминаха въ общо контъръ-настжпление, обаче, поради голѣмия фронтъ, слабитѣ сили и разпокжсанитѣ действия, нѣмаха успѣхъ. До 10 августъ цѣлата китайска армия съ постепенни действия отхвърли японцитѣ източно отъ китайската стена и зае изходитѣ на тритѣ проходи отъ Нанкоу и премина къмъ отбрана.

Генералъ Катцуки реши да повтори атакитѣ си срещу 13-а кит. армия, и отхвърляйки я въ ю. изт. посока, да овладѣе Калганъ. На 14 авг. той атакува едновременно тритѣ прихода презъ Нанкоу, но, нѣмайки никакъвъ успѣхъ, бѣ принуденъ да премине и той къмъ отбрана. Едновременно съ действията си въ областьта Пекингъ—Тиенъ Цинъ, отъ 1 до 16 августъ, японцитѣ успѣха да стоварятъ по единъ експедиционенъ корпусъ въ Цинтау, Ву-Санъ, Шангхай, Ханкоу и Сватау.

Десантитѣ на японцитѣ въ Ву-Санъ, Ханкоу и Сватау може да считаме за диверсии, не може да се каже сжщото за десанта въ Цингтау и Шангхай.

*

Генералъ Катцуки, виждайки, че овладѣването на Нанкоу по фронта е трудна операция, за която се изисква време и много сили и срѣдства, привлѣче къмъ себе си князъ Те, водачъ на монголскитѣ отцепници и съюзникъ на японцитѣ и манджурцитѣ, който къмъ 18 августъ се бѣше вече обявилъ противъ Китай и взелъ подъ свое командване куантунгската армия.

Той успѣ да повдигне всички китайци отъ Иехолъ срещу Чанъ-Кай-Чекъ, да мобилизира въ столицата на Иехолъ — гр. Чангъ-Те — силна армия и да я насочи въ две колони за действие срещу гр. Калганъ.

Отхвърляйки леко слабитѣ китайски части и обхождайки Нанкоу и лѣвия флангъ на 13-а кит. армия, той успѣ на 24 августъ да се яви отъ северъ предъ гр. Калганъ и следъ едно решително сражение съ 21 а и 26 дивизии, които генералъ Сунгъ-Че-Юанъ му бѣ противопоставилъ, ги отхвърли въ южна посока и на 25 августъ завладѣ гр. Калганъ.

13-а китайска армия, която още упорито задържаше проходитѣ презъ Нанкоу, виждайки, че нейниятъ тилъ е застрашенъ, бѣ принудена да оттегли бързо лѣвия си флангъ на юго-изтокъ и да отстжпи къмъ линията Бау-Дингъ-Фу—Татунгъ.

Така генералъ Катцуки успѣ да овладѣе посоката Тиенъ-Цинъ—Пекингъ—Калганъ—Сюйюанъ и да откжсне северо-източенъ отъ централенъ Китай.

Въ Шанхай дветѣ страни си дадоха решителна среща и показаха предъ цѣлъ свѣтъ, че тѣхнитѣ войски сж въоржжени съ всички модерни срѣдства за една съвременна война. Шангхай е вече опразднен отъ населението и полуразрушенъ отъ всѣкидневнитѣ бомбардировки на дветѣ страни.

Действията на китайскитѣ въздушни войски сж насочени изключително за отбиване на японския десантъ въ Шангхай. Въ продължение на единъ месецъ тѣ ежедневно налитаха върху японския флотъ, безъ огледъ на жертвитѣ, които даваха.

Японскитѣ въздушни войски предприеха усилени бомбардировки на всички по-голѣми градове, ж.-п. линии и ж.-вжзли, дълбоко въ вжтрешностьта на Китай, и по този начинъ успѣха да забавятъ и безъ това бавната мобилизация и трудното съсрѣдоточение на китайската войска. За единъ месецъ тѣ бомбардираха 8 пжти Нанкингъ и по нѣколко пжти градоветѣ: Нанъ-кеу, Шангхай, Квантъ-те, Ханъ-коу, Вунгъ и др.

Въ околностьта на Цингъ-Тау, Ханкоу и Сватау отъ 16 августъ до края на месеца не се отбелезаха никакви действия.

Така месецъ августъ донесе нови успѣхи на японцитѣ. Тѣ сега сж пълни господари на областьта Танъ-Ку—Чангъ-Те—Калганъ-Чачоу—Тиенъ-Цинъ (голѣма колкото България) и на градоветѣ Цингъ-Тау—Ву Санъ—Шангхай—Ханкоу и Сватау.

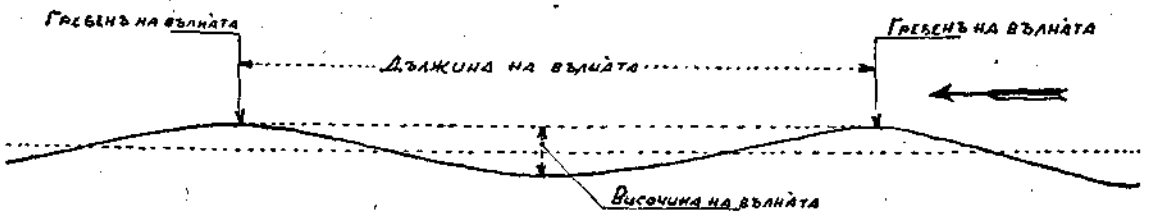
Майоръ Д. Братановъ.

ВЪПРОСИ И ОТГОВОРИ

1) До каква морска дълбочина се чувствува вълненнето?

Преди да отговоримъ на първия въпросъ, ще трѣбва да запознаемъ читателитѣ съ елементитѣ на една морска вълна. Най-високата часть на вълната се нарича гребенъ на вълната. Разстоянието между два съседни гребена е дължина на вълната. Времето, което една частичка отъ гребена на вълната употрѣбява, за да слѣзе до най-долната часть на вълната и отново да се изкачи до гребена е периодъ на вълнението или скоростъ на вълната. Подъ височина на вълната се разбира разстоянието по водоравната линия отъ най-високата часть на вълната до най-ниската ѝ часть. (гледай чертежъ 1).

Образуванитѣ отъ вѣтъра морски вълни се увеличаватъ постепенно и голѣмината, която могатъ да достигнатъ, зависи отъ скоростьта и продължителностьта на вѣтъра, а така сжщо и отъ гжстотата на морската вода и величината на атмосферното налѣгане. Най-голѣмитѣ констатирани до сега елементи на морскитѣ вълни сж: дължина на вълната 824 метра; периодъ на вълнението 23 сек., отъ което следва, че скоростьта на тая вълна е била 35·8 м. въ секунда. Височината на вълната е достигала до 15 метра.



Трѣбва да отбележимъ, обаче, че вълни по-високи отъ 10 метра сж много рѣдки.

Височината на вълната бързо се намалява въ долнитѣ пластове и е установено, че на една дълбочина, равна на дължината на вълната, височината ѝ ще бѫде равна на 1/500 часть отъ височината на сѫщата вълна на повърхностьта. Така че най-дългата вълна отъ около 800 метра, ако има най-голѣмата констатирана височина отъ 15 метра, то на 800 метра дълбочина височината ѝ ще бѫде само 3 сантиметра (15 метра дѣлени на 500), Това показва, че действието на вълнитѣ достига обикновено най-много до 200 метра дълбочина.

Отъ опитъ се знае, че при силно вълнение, при една височина на вълната отъ 4 до 8 метра, на дълбочина 50 метра, вълнението почти не се чувствува и единъ подводникъ, ако се потопи въ тая дълбочина ще може да плава съвършено спокойно, безъ да го клатушка вълнението, както това би било, ако останеше на повърхностьта.

2) Какви сж най-голѣмитѣ дълбочини въ океанитѣ?

Макаръ и морското дъно да е по-еднообразно отъ сушата, поради липсата на разрушителното действие на атмосферата и по-слабото действие на водата, напоследъкъ е установено, че и въ морето на голѣмитѣ дълбочини има голѣми морски пропасти, падини (стръмни долини), голѣми възвишения и пр., както това е и на сушата. Въ тия морски пропасти сж и открити най-голѣмитѣ дълбочини на морето. Ивицата отъ морското дъно до дълбочина 200 метра, която обгражда материцитѣ и островитѣ, се смѣта като плитка часть на океанитѣ и моретата и до тая дълбочина морското дъно отива съ постояненъ наклонъ. Дълбочината отъ 200 метра надолу е вече дълбоко море и тамъ се срѣщатъ казанитѣ пропасти, падини и пр.

Разпредѣлението на дълбочинитѣ въ океанитѣ може да се види въ следната таблица:

до 200 м.	дълбочина е	3,1%	отъ цѣлата	морска	повърх.	
до 1000 „	„ е	2·8%	„	„	„	„
до 2000 „	„ е	3·4%	„	„	„	„
до 3000 „	„ е	6·2%	„	„	„	„
до 4000 „	„ е	20·4%	„	„	„	„
до 5000 „	„ е	36·6%	„	„	„	„
до 6000 „	„ е	29·2%	„	„	„	„
до 7000 „	„ е	1·2	„	„	„	„
над 7000 „	„ е	0·1	„	„	„	„

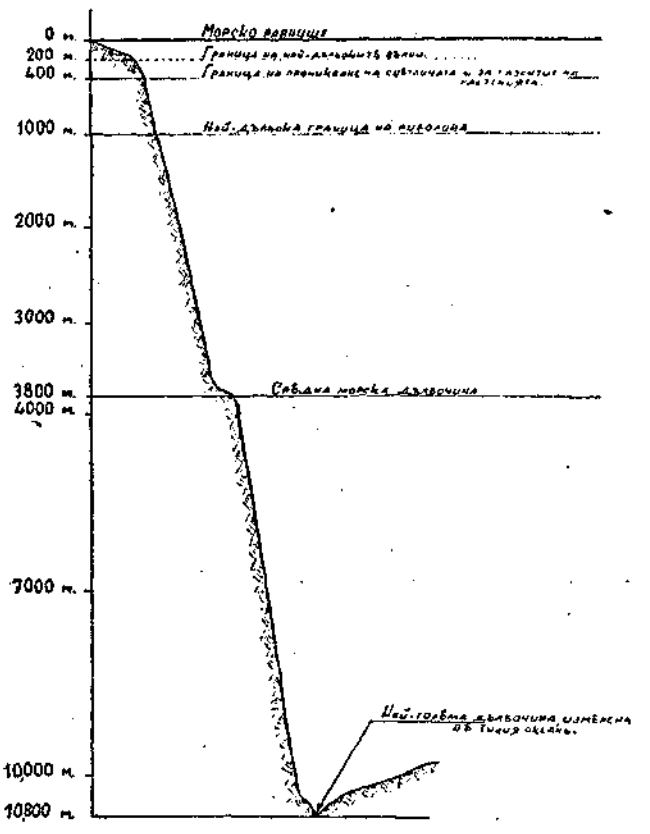
Въ сравнение съ сушата, отъ която само 1/50 отъ цѣлата повърхность на сушата е надъ 4000 метра височина, половината отъ морската повърхность има дълбочина надъ 4000 метра. Това показва, че цѣлата суша трѣбва да се насипе около 11 пѫти въ моретата и океанитѣ, за да ги запълни.

Дълбокитѣ морски пропасти и падини се намиратъ обикновено близко до материцитѣ и островитѣ, което е дало и указания за създаването на теорията за тѣхното образуване. По-забележителнитѣ голѣми морски дълбочини сж както следва:

Атлантически океанъ:	
Източно отъ Сандвичевитѣ острови	8264 метра.
Северно отъ островъ Порто Рико	8526 метра.
Индийски океанъ:	
Южно отъ островъ Ява	7000 метра.
Тихия океанъ:	
Източно отъ Курилскитѣ острови	8514 метра.
Източно отъ островъ Тонга	9184 метра.
Юго-източно отъ Марианскитѣ острови	9635 метра.
Източно отъ островъ Минданао (Фил. о-ви)	10793 метра.

Най-голѣмата морска дълбочина, източно отъ островъ Минданао, е открита едва преди нѣколко години, като първоначално е била измѣрена една дълбочина отъ 10340 метра, а преди две години при нови измѣрвания е открита най-голѣмата позната до сега дълбочина отъ 10793 метра. Тая дълбочина, сравнена съ най-възвишената точка на земното кълбо — Монтъ Еверестъ 8884 метра е кржгло съ около 2000 метра повече.

Въ връзка съ казаното, отъ интересъ е да дадемъ и нѣкои сведения за дълбокитѣ водни пластове. Слънчевитѣ лѫчи проникватъ само въ най-горнитѣ пластове на морската вода. Отъ червенитѣ и жълтитѣ лѫчи на 20 метра дълбочина проникватъ само една хилядна часть отъ проникналитѣ на единъ метъръ дълбочина отъ тия лѫчи. Обратно, следи отъ синитѣ и виолетовитѣ лѫчи сж констатирани на дълбочина 1500 даже и 1700 метра. Човѣшкото око може да усѣти слънчевата свѣтлина при най-благоприятни условия на освѣтленис само до 66 метра дълбочина. До 200 метра дълбочина царува слабъ мракъ, а отъ 400 метра дълбочина надолу, даже при отвесно слънчево освѣтление, царува пълненъ мранъ.



Черт. 2.

Поради липса на свѣтлина подъ 200 м. дълбочина не може да вирѣятъ никакви растения, освенъ бактериитѣ. Обратно, животни сѫществуватъ и до най-голѣмитѣ дълбочини, но съ увеличение на дълбочината, количеството имъ постепенно намалява, като подъ 4500 метра дълбочина количеството на животинскитѣ видове е много малко.

Като илюстрация и повторение на казаното до сега може да послужи чертежъ 2. **Н. Т.**

Изъ нивота и дейностьта на организацията

По случай освещаването на пристанището въ Царево на 1. VIII т. г. Г.У.Т. отправи следната поздравителна телеграма:

№ 474 До Министра на желѣзницитѣ
31 VII 1937 г. Царево

По случай тържеството за новата придобивка на родното корабоплаване и успѣха на нашата техника, отъ името на Организацията, *която първа издигна гласъ за грижи за* нашето крайбрѣжие, изпращамъ на Васъ и на всички технически изпълнители на предприятието сърдечни поздрави, понеже нѣмаме възможность лично да присѫтствуваме. Нека новото пристанище носи стопански и културенъ напредъкъ на хубавия странджански край и свърже здраво будното родолюбиво население съ майката отечество.

Председателъ на Българския Народенъ Морски Сговоръ Стояновъ

На 15. VIII стана освещаването на новопостроения басейнъ въ гр. Перникъ. Въ отговоръ на поканата до Г.У.Т. последното изпрати следната поздравителна телеграма:

№ 509 Кирилъ Григоровъ
15 VIII 1937 г. помощникъ секретарь Минитѣ Перникъ

По случай откриването на плувния басейнъ изпращаме Ви сърдечни поздрави. Нека той носи здраве и бодрость на подрастващото поколѣние и го възпитава въ духъ на родолюбие и служба на отечеството чрезъ идеитѣ на Морски Сговоръ.

Председателъ Стояновъ.

Въ заседанието си отъ 13 VIII Г.У.Т. утвърди управителнитѣ тѣла на следнитѣ клонове:

Габрово: Председателъ: Христо Цончевъ, учителъ въ Техническото училище; подпредседателъ: Коста Тепавичаровъ, представителъ; секретарь: инж. Любенъ Ангеловъ, учителъ въ Техническото училище; касиеръ: Екимъ Стоевъ, счетоводителъ на Техническото училище. Членове: Иванъ Калпазановъ, индустриалецъ; д-ръ попъ Буцовъ, лѣкарь въ общинската лаборатория; Илия Г. Пецовъ, търговецъ. Контролна комисия: Председателъ: Минчо Ивановъ, счетоводителъ въ фабрика „Успѣхъ"; членове: Василъ Василевъ, зжботехникъ; Людвигъ Балекъ, представителъ.

с. Лѫджене: Председателъ: Йосифъ Шнитеръ, инженеръ; членове: инж. Станчо Брадински, Петъръ Чорбовъ, Любенъ Панчевъ, Георги Църцаровъ; запасни членове: Теофилъ Теофиловъ, Димитъръ Димитровъ. Провѣрителенъ съветъ: Никола Църцаровъ, Никола Фурнаджиевъ, Георги Даскаловъ; запасни членове: Серафимъ Цинцевъ, Борисъ Пѣевъ.

София: Председателъ: Кирилъ Друмевъ, адвокатъ; подпредседателъ: арх. Тр. Трендафиловъ; секретарь: Манолъ Янковъ; касиеръ: Владимиръ Мицевъ; съветници: проф. Ст. Бобчевъ, д-ръ Н. Недковъ, Дим. Тодоровъ. Провѣрителенъ съветъ: д-ръ Д. Калиновъ, Петъръ Ивановъ, Борисъ Гергановъ.

Председателътъ на Г.У.Т. П. Стояновъ посети на 24, 25, 26 и 27 юлий клоноветѣ Сливенъ, Ямболъ и Ст. Загора. Сливенскиятъ ни клонъ полага усилия да разреши въпроса за водата на басейна, тъй като рѣката, отъ която се взема водата, се замърсява. Ямболскиятъ басейнъ е въ пълно действие. Въ Ст. Загора е построенъ новъ 50 м. басейнъ отъ специаленъ комитетъ съ съдействието на Б. Н.М.С. *Басейнътъ е вече въ експлоатация.*

Главниятъ секретарь на организацията замина на 3 и 4 августъ въ Свищовъ, за да участвува въ назначената отъ Мин. на земедѣлието и държавнитѣ имоти комисия по рибарския въпросъ.

На 22 августъ въ Варна стана освещаването на басейна на Морския спортенъ легионъ. Басейнътъ е построенъ въ пристанището съ съдействието на пристанищната власть. Басейнътъ бѣше открить отъ господинъ министра на войната. Въ сѫщото време се произведоха областнитѣ състезания по плуване.

Търгътъ за отдаване на предприемачъ на постройката за морското детско лѣтовище на ломския ни клонъ се състоя на 24, 26, 27 и 28 юлий т. г. Постройката се възложи на предприемача Н. Половъ, отъ Варна съ 10% подъ девиза. Работитѣ по постройката започнаха на 16 августъ.

Г.У.Т. на организацията се свика на заседание съвмѣстно съ представителитѣ на клоноветѣ на 29 и 30 августъ. На това заседание се прие програмата за XIV-ия съборъ, който ще заседава въ Ямболъ на 26, 27 и 28 септемврий, прие се отчетътъ за 1936 г. и се изработиха бюджето-проектътъ за 1936 г. и дневниятъ редъ на събора.

На 30 августъ стана полагане на основния камъкъ на Ломското ни лѣтовище. Присѫтствува представитель на ломския клонъ, Г.У.Т. въ пълния си съставъ, представители на началника на морската дивизия, адмиралъ Вариклечковъ, капитанъ I р. Сава Н. Ивановъ, кап. I р. Ясенъ Тошевъ, офицеритѣ отъ флота, пом. кметоветѣ на Варна Куртевъ и Бурлаковъ, председатель на Търг. инд. камара, представители на д-вото на запаснитѣ офицери, ловното д-во „Соколъ", сп. кл. „Тича", съюза на моряцитѣ и пр. Отслужи се молебенъ отъ двама свещеници. Произнесоха речи протонерей П. Икономовъ, представителътъ на ломския клонъ, г. Панайотовъ и председ. на Г.У.Т., следъ което бѣше зазидана въ основитѣ на постройката стъклениката, съдържаща на пергаментъ следния надписъ:

Ломскиятъ клонъ отъ Български Народенъ Морски Сговоръ

Презъ 1937 год. м. августъ при царуването на Н. В. Царь Борисъ III, съ съдействието нъ Главното Управително Тѣло на Български Народенъ Морски Сговоръ съ председатель Петъръ Стояновъ — бившъ народенъ представитель и бившъ кметъ на градъ Варна, главенъ секретарь Василъ Игнатовъ — бившъ народенъ представитель, по инициативата на Ломския клонъ отъ Български Народенъ Морски Сговоръ въ съставъ: почетенъ председатель д-ръ Недковъ—хирургъ, председатель Г. Нановъ—директоръ на ломския клонъ на Българска търговска банка, подпредседатель Филиповъ—търговецъ, секретарь Петъръ Захариевъ —комисионеръ, касиеръ Цвѣтанъ Калпакчиевъ — банковъ чиновникъ, домакинъ Петъръ Панайотовъ — художникъ, гимназиаленъ учителъ, се положиха основитѣ на зданието за Морска детска колония на Ломския клонъ отъ Български Народенъ Морски Сговоръ.

Варна, 30 августъ 1937 год.

Мѣстото на постройката бѣше добре декорирано съ флагове и зеленина.

Плѣвенскиятъ ни клонъ организира да се преподава плуване на децата отъ лѣтовището си, като за първата смѣна лѣтовници нае специаленъ учителъ, който къмъ края на лѣтуването приучи всички деца надъ 10 г. възрасть да плуватъ.

МОРСКИ НОВИНИ

Научно изследване за Северния Атлантикъ

Само който е хвърлилъ погледъ въ библиотекитѣ и е разгъналъ корабнитѣ и морскитѣ карти, или пъкъ е прегледалъ многото книги за корабоплаването, може да разбере, каква огромна работа е била нуждна, за да се постигнатъ сегашнитѣ знания за океанитѣ.

Отношенията, които сѫществуватъ между водата и въздуха и взаимнитѣ влияния, на които тѣ подлежатъ, интересуватъ не само корабоплавателното дѣло, но и въздухоплавателното. Така че и последното е заинтересувано отъ изясняване на тайнитѣ на океана. Не само държавитѣ, които граничатъ съ моретата и които иматъ голѣмо корабоплаване се интересуватъ за изучаване на моретата, но и континенталнитѣ страни, защото климатътъ на континента зависи въ голѣма степень отъ промѣнитѣ и колебанията на океана. Отъ всичко това се вижда, че разузнаванията, които се правятъ отъ нѣкоя държава относно океана, сѫ отъ международно значение, макаръ и на пръвъ погледъ, може би, да изглеждатъ незначителни.

Въ науката за изучаване на водитѣ и въздушни стихии на Атлантика на първо мѣсто стоятъ Англия, Германия и Норвегия. Когато въ 1927 година германския експедиционенъ параходъ „Метеоръ" се върна отъ двегодишното си изследване на южния Атлантикъ, той бѣ извършилъ една научна работа, непозната досега въ областьта на морското изучване. Подъ ржководството на капитанъ Шпицъ и съ помощьта на единъ уредъ за измѣрване на дълбочината, който десетки хиляди пѫти е бивалъ пущанъ въ океана, можа да бѫде съставенъ единъ много точенъ релиефъ на морското дно. Сѫщевременно и въздушнитѣ маси на океана сѫ били наблюдавани най-щателно, по отношение на метеорологията и климата, и по този начинъ е събранъ единъ материалъ, съ който ученитѣ по-късно имаха дълги години работа, за да го изучатъ. Резултатитѣ само отъ тази експедиция сѫ били толкова голѣми, че едва сега напоследъкъ излѣзе единъ трудъ въ много томове, който дава цененъ материалъ за тази наука.

Напоследъкъ е започнато изследване на водитѣ около Гренландия, Северния Атлантикъ, което е отъ особено значение за риболова. Макаръ че Северниятъ океанъ е доста познатъ, все пакъ площьта отъ 20 до 55 градуса ширина не е още добре изучена.

Заради това Германия пакъ е приготвила експедиционния си корабъ „Метеоръ", който 4 месеци ще кръстосва по воднитѣ пустини на Северния Атлантикъ. Научното ржководство ще се повѣри на професоръ Дефанъ, който е ржководитель на Берлинския институтъ за морска наука. Експедицията ще има за цель да изучава особено „дълбокитѣ води", този именно пластъ вода, който е студенъ и пъленъ съ вѫглена киселина и който изобщо започва отъ 2000 метра дълбочина. Новитѣ опити, обаче, сѫ установили, че тѣзи „дълбоки води" често пѫти започватъ и отъ 300 метра дълбочина, а на нѣкои мѣста въ Атлантика внезапно се издигатъ къмъ морското равнище, кѫдето предизвикватъ съ тѣхната студенина мразовити и студени въздушни течения. Задачата на „Метеоръ" сега е да узнае причината за движението на тази студена маса отъ морското дъно и за морскитѣ явления, които я придружаватъ. Резултатитѣ се очакватъ съ много голѣмъ интересъ, не само отъ Германия, но и отъ цѣлия свѣтъ, защото тѣ сѫ отъ международно значение.

Морска вода за пиене

Презокеанскитѣ параходи досега винаги трѣбваше да се снабдяватъ съ огромно количество вода за пиене и за прането, а най-много за котлитѣ. Понѣкога това количество вода достигаше отъ 8 до 10% отъ цѣлия товаръ на парахода. Следъ дълги опити германскитѣ техници успѣха да произведатъ отъ морската вода такава за пиене, много вкусна, мека и пивка. Затова голѣмитѣ презокеански параходи не се запасяватъ вече съ голѣми количества вода, а по тоя начинъ се освобождава значително мѣсто за пѫтници и стоки, съ което се увеличаватъ приходитѣ отъ отдѣлнитѣ параходи.

Алиса Мюллеръ—Нойдорфъ

За членоветѣ на М. Сговоръ — срещу **15 лв.— изпратени въ гербови или пощенски марки** — на адресъ:

Комитетъ „Българска Книга" — ул. „Денкоглу" № 28 — София — се изпраща книгата отъ П. А. Шишковъ:

„Невѣроятнитѣ приключения на петима български морски офицери презъ 1914 г."

Печатница на Военно-издателския фондъ София — 1937—579

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. **Речьта на Н. В. Царь Борисъ III при откриване на пристанището Царево.** 2. **Предъ четиринадесетия съборъ** — В. 3. **Пристанището Царево** — Панчевъ. 4. **„Варна" и „Галата"** — В. Игнатовъ. 5. **Съединението на Дунавъ съ Рейнъ, Елба и Одеръ** — инж. Т. Делистояновъ. 6. **Приливи и отливи въ Черно море** — Лейтенантъ Рогевъ. 7. **Моряци на почерпушка** — П. А. Шишковъ. 8. **Пропаганда за морето всрѣдъ германската младежь** — Проф. Я. Арнаудовъ. 9. **За медузитѣ — едни странни морски сѫщества** — Д-ръ Г. В. Паспалевъ. 10. **Воденъ спортъ.** — Д. В. 11. **Край Тихия океанъ** — Майоръ Д. Братановъ. 12. **Въпроси и отговори** — Н. Т. 13. **Изъ живота и дейностьта на организацията.** 14. **Морски новини**—Алиса Мюллеръ-Нойдорфъ.

КЕРАМИЧНА ФАБРИКА

ИВАНЪ Н. ЖЕЛѢЗАРОВЪ & СИНЪ

АКЦ. Д-ВО, ПЛѢВЕНЪ



Производство на ненадминати по качество и издържливость

КАМЕНИНОВИ ТРЪБИ

Търсете винаги фабричния отпечатъкъ: ЖЕЛѢЗАОВЪ — Плѣвенъ

БЪЛГАРСКО ТЪРГОВСКО ПАРАХОДНО ДРУЖЕСТВО — ВАРНА

Дружеството поддържа редовни съобщения отъ черноморскитѣ пристанища и *Дунава* до северните 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 може 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.