

МОРСКИ СГОВОРЪ

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

ГОДИНА III. — БРОЙ 6.
Варна, Юний 1926 год.

Главенъ редакторъ:
Сава Н. Ивановъ.

ПРЕДЪВЪРЕНЪ БРОЙ



Екскурзантитѣ отъ Б. Н. Морски Сговоръ въ Египетъ, 15 априлъ 1926 год.
(Къмъ статията Канро—Иерусалимъ).

Създаването на Морски Сговоръ е одобрено и препоръчано отъ Министерството на Народното Просвѣщение съ разрѣшно № 447 отъ 9/5 1924 година и отъ Министерството на Войната съ разрѣшо № 22 отъ 1925 година.

ПРОГРАМА

за заседанията на III. редовен съборъ на Б. Н. Морски Сговоръ
въ гр. Пловдивъ презъ м-цъ юний 1926 год.

9. юний — сръда.

1. Следъ обѣдъ — посрещане и настаняване делегатитѣ.
2. 9 ч. вечерта — среща на делегатитѣ въ бирария „Съединена България“.

10 юний — четвъртъкъ — Възнесение.

1. 8½ часа сутринта — тържественно откриване на събора въ салона на Модерния театъръ отъ председателя на Главното Управително Тѣло.
2. Изборъ на бюро и комисии.
3. Приемане приветствията.
4. Четене отчета на Гл. Управ. Тѣло отъ председателя на същото и доклада на Гл. Пр. Съветъ отъ председателя на същиятъ.
5. 11 часа по обѣдъ — отиване въ катедралата „Св. Богородица“ и освещаване знамето на Пловдивския клонъ.
6. 12 часа по обѣдъ — манифестация до площада „Царь Симеонъ“.
7. 3 часа следъ пладне — докладъ на комисията по пълномощията.
8. Разискване върху отчета на Г. У. Т. и доклада на Гл. Пр. Съветъ.
9. Финансовата дейностъ на Б. Н. М. С. (на клоноветѣ и Г. У. Т.) и възможностъ за набавяне по-вече парични средства.
10. 7 часа следъ пладне — забава въ градината „Царь Симеонъ“ при пълноводие на р. Марица — спортни демонстрации на легионеритѣ по рѣката).

11. юний — петък.

1. 8 часа преди пладне — довършване съ въпроситѣ, изостанали отъ предния день.
2. Учредяване на Областни клонове (подцентрали) и приемане правилника за тѣхъ.
3. 3 часа сл. пладне — приемане дейната програма за 1926/27 год.
4. 6 часа следъ пладне — Излаза на Бѣло море.

12. юний — сѣбота.

1. 8 ч. сутринта — Довършване съ въпроситѣ, останали отъ предния день.
2. Разисквания по въпроса за излаза на Бѣло море и гласуване резолюция.
3. 3 часа следъ пладне — Приемане бюджета на Г. У. Т. и фондоветѣ къмъ него за 1927 година.
4. Изборъ на нови членове за Г. У. Т. и Гл. Пр. Съветъ.
5. 6 часа сл. пл. — Мѣроприятия за повдигане на западащитѣ български черноморски и дунавски пристанища отъ гледището на Б. Н. М. С.

13. юний — недѣля.

1. 8 часа сутринта — Разисквания по реферата за мѣроприятията по повдигане западащитѣ пристанища и гласуване резолюция.
2. Опредѣляне мѣстото на IV редовенъ съборъ.
3. 12 часа по обѣдъ — закриване на събора.
4. 2 часа следъ пладне — Излетъ до Хисарскитѣ бани.

14. юний — понеделникъ.

Заминаване на делегатитѣ

Забележка. При нужда, събора може да прави измѣнения въ горната програма.

Заседанията ще ставатъ въз основа на правилника, прилаганъ въ досегашнитѣ събори.

Гр. Варна, 16 май 1926 год.

Председателъ: П. Стояновъ.

Секретаръ: К. Янковъ.

КЪМЪ МОРЕТО И ДУНАВА ЗА НАПРЪДЪКЪ !



Година III
Брой 6
Юний, 1926 год.
гр. Варна.

Годишенъ абонаментъ :
за България . . 100 лева
за чужбина . . 120 лева
Отдѣленъ брой 15 лева.

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

НЕЩАСТИЕТО ПРИ С. БЪЛА.

На 29 Априлъ т. г. при с. Бѣла се случи го-
лѣмо нещастие — една лодка, носяща 35 пѣтници
отъ селото къмъ парахода „София“, се е обърна-
ла и 16 души отъ пѣтниците сж се удавили. По-
добни нещастия могатъ да се случатъ, както на
сушата, тъй и на море, важни сж, обаче, отговор-
ноститѣ и тѣ трѣбва да се установятъ, ако има та-
кива. За сега, до като още не се е произнесла
сѣдебната властъ, е рано да се правятъ оконча-
телни заключения, но все пакъ нѣкои общи изводи
се налагатъ.

Парахода „София“ е правѣлъ своето редовно
крайбръжно пѣтувание и въ 2 часа следъ обѣдъ
е спрѣлъ предъ селото Бѣла, на около 6—700 м.
отъ бръга, за да вземе пѣтниците и нѣкои стоки
отъ селото и да продължи пѣтя си за Варна. Мо-
рето е било съвършено спокойно. Отъ бръга пѣт-
ниците сж трѣгнали само съ една 4-тонна рибар-
ска лодка, въ която освенъ тѣхъ сж били натовар-
ени тѣхнитѣ багажи, 7—8 сандѣка съ яйца и 3
коша риба; лодката е била карана отъ 4 гребци
и водена отъ нейния собственикъ, като кърмчия.
Изглежда, че лодката е била доста претоварена и
това е първата вина; нѣкои отъ пѣтниците сж
протестирали и сж искали да взематъ втора лодка,
но лодкарътъ се наложилъ, а и съответниятъ пред-
ставител на властта — началника на пристани-
щето — не се е намѣсилъ и е допусналъ замина-
ването на пълната съ хора, багажи и стока лодка.
Въ второстепеннитѣ крайбръжни пунктове, приста-
нищнитѣ функции у насъ сж възложени на управ-
ителитѣ на митниците. Въ случая, главния отго-
ворникъ за нещастие то самъ е пѣтувалъ съ лод-
ката и се е повелъ по ума на неграмотниятъ и
вѣроятно жаденъ за по-голѣма печалба лодкаръ.
Естествено, управителътъ на митницата не е ималъ
никакво понятие нито отъ морско дѣло, нито отъ
морско право. Нещастниятъ! по-после той самъ е
станалъ жертва на своята некомпетентностъ и на
натрапенитѣ нему пристанищни функции.

Лодката обикновенно е стояла на суша и дѣс-
китѣ ѝ сж се били разсѣхнали; когато се е дви-
жела къмъ парахода, вследствие на разсѣхването,
презъ стенитѣ на лодката е започнала да навлиза
вода, тя е ставала все по-тежка и по-неустойчива;
пѣтниците сж се изплашили и сж се устремявали
отъ едната къмъ другата стена, като при това сж
търсели да стѣпятъ по-на високо, за да не се на-
квасятъ, — отъ това лодката е ставала още по-
неустойчива и все повече се е навеждала въ стра-
ни, до като е почнала да зачерпва вода съ стенитѣ
си и най-после се е обърнала и потънала. Багажа
е билъ поставенъ на високитѣ мѣста на носа и
кърмата, отъ което лодката е станала сжщо така
по-неустойчива. Когато е навлизала вода, потърсе-
но е било черпалка или сѣдъ за изхвърлянето ѝ,
но такива въ лодката не се указали. На лодката
сж липсвали сжщо така спасителни пояси или крѣ-
гове, изобщо липсвали сж каквито и да било спа-
сителни средства.

Въ морското дѣло има отдавна установени
норми: за мореходността на лодкитѣ, за тѣхната
устойчивостъ и непотъваемостъ, за натоварването,
за разпредѣлението на товара, за размѣстването
на пѣтниците, за реда и дисциплината между тѣхъ,
за необходимитѣ принадлежности срещу нахлуване
на вода и за запазване отъ пожаръ, за необходи-
митѣ спасителни средства и пр. и пр. Всички тия
норми сж били пренебрегнати отъ лодкарътъ, за-
щото или не ги е знаелъ, или никой и никога не
е искалъ отъ него да ги спазва. У насъ нѣма за-
конъ, който да установи ценза на всѣки морякъ,
лодкаръ, кърмчия, капитанъ, пристанищенъ начал-
никъ и пр., — живота и имота на българскитѣ
граждани може да бѣде оставенъ въ рѣцетѣ на
всѣки невежа-морякъ, неподготвенъ кърмчия, неукъ
и неопитенъ капитанъ или неспециалистъ и не-
компетентенъ пристанищенъ началникъ. Въ случая,
имаме резултата отъ тази наша немарливостъ и
пренебрежение къмъ морското дѣло и неговитѣ

изисквания. Виновенъ е неграмотния лодкаръ, виновенъ е некомпетентниятъ представителъ на държавната властъ, а най-виновни сж тѣзи, които все още търпятъ за нашето крайбрѣжие, за нашето мореплаване и нашитѣ пристанища положението, което не съществува и въ най-изостаналата въ културно отношение крайморска страна.

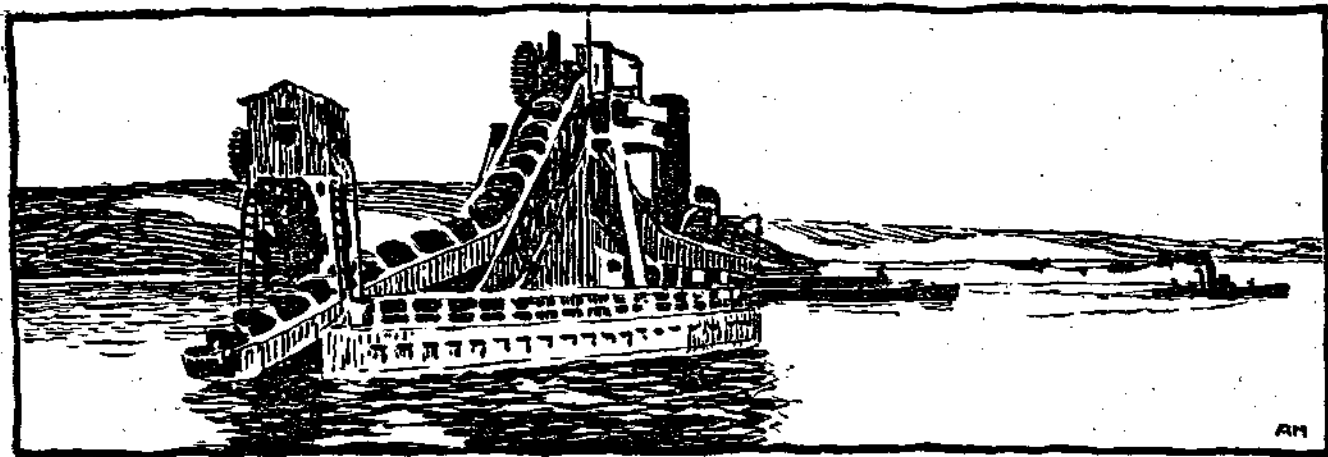
Дали отпавилитѣ, се отъ брѣга и отъ парахода, лодки да спасяватъ давящитѣ се пътници сж тръгнали своевременно, още не е установено, обаче тѣ всички не сж имали почти никакви спасителни средства, само едната отъ лодкитѣ на парахода „София“ е имала два спасителни пояса, а другата и това не е имала. Не знамъ имало ли е или не достатъчно спасителни средства на „София“, но тукъ неизбѣжно се налага въпросътъ — осигурена ли е безопасността на пътницитѣ по нашитѣ параходи? — сж ли тѣ пригодни за службата, която изпълняватъ — и дали единъ день, не дай Боже, нѣма да чуемъ за друго още по-големо нещастие. Миналата година на най-хубавиятъ и най-големиятъ нашъ пътнически параходъ, българската гордостъ на море — „Царъ Фердинандъ“, въ Марсилия бѣ забранено отъ французкитѣ пристанищни власти да вземе пътници, защото нѣмалъ радиотелеграфъ и само като изключение му позволиха да вземе 10 души изключително български поданници и то престѣпници, извадени отъ французкитѣ затвори, за да бждатъ предадени на българската властъ. Чуждитѣ законодателства задължаватъ пътническитѣ, а даже и всички останали кораби да притежаватъ въ достатъчно количество всички видове спасителни средства, включително радиотелеграфъ, за да бжде гарантантъ живота както на всички пътници, тъй и на цѣлиятъ екипажъ. У насъ подобно нѣщо нѣма.

Презъ тѣзи зима парахода „Кирилъ“ изнесе една силна буря въ Бѣло море, останалъ безъ вжглища и храна, той се бѣ залуталъ и спасилъ при едно гръцко островче, но цѣли 8 дена населението на Варна, а главно семействата, роднитѣ и близкитѣ на хората отъ екипажа трѣпнеха

отъ ужасъ и въ неизвестностъ за съдбата на изложенитѣ на голѣма опасностъ моряци. Дали на този параходъ трѣбва да се разрешава да предприема плаване вънъ отъ Черното море и даже по-далечъ отъ нашитѣ брѣгове? — на този въпросъ нашето законодателство не може да отговори, а чуждитѣ такива сигурно биха отговорили отрицателно. Цариградскиятъ представителъ на „Английския Лойдъ“, най-големото морско класификационно и застрахователно дружество въ свѣта, ако не се лъжа отказа да класира парахода „Кирилъ“, въ всѣки случай, до като „Царъ Фердинандъ“, „Варна“ и „България“ сж класирани при „Английския Лойдъ“ въ Цариградъ, „Кирилъ“ е класиранъ при „Бюро Веритасъ“ въ Варна. Колкото за парахода „София“, даже варненскиятъ представителъ на французкото дружество „Бюро Веритасъ“ отказа да го класира. Този параходъ отдавна е дошелъ до пълна негодностъ въ всѣко отношение и ако нему и за напредъ бжде позволено да плава и пренася пътници и стоки, нека не бжде за никого изненада, ако чуемъ за нѣкоя по-голема катастрофа отъ Бѣленската.

Лѣтниятъ сезонъ приближава, край морето ще дойдатъ много гости и почти всички ще искатъ да се разходятъ по море. Миналото лѣто край морската градина въ Варна, отъ неспазване международнитѣ правила за предпазване корабитѣ отъ сблъскване, още неузаконени отъ насъ, се сблъскаха две лодки и пътницитѣ имъ трѣбваше да направятъ една нежелана баня въ морето, — за щастие, тоя инцидентъ мина безъ жертви, но дали сме гарантирани отъ подобни инциденти за въ бждеще, които не винаги ще минаватъ безъ жертви?

Не е ли крайно време да се помисли за морско законодателство у насъ? — Не се ли налага вече да се поставятъ компетентни лица по нашето крайбрѣжие и начело на нашето морско дѣло? — Нѣма ли най-сетне и у насъ да се създаде единъ компетентенъ държавенъ институтъ, който да обедини всички морски служби и да заработи за развитието на мореплаването и морскитѣ промисли, за което отдавна се настоява?



Изъ Девненското езеро.

Рис. отъ Ал. Мутафовъ.

А. М. Златаревъ.

ЕКСКУРЗИЯТА НА СОФИЙСКИЯ КЛОНЪ ОТЪ БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ ДО ЦАРИГРАДЪ ПРЕЗЪ 1925 Г.

(Снимките отъ г-нъ Моруновъ).

Тръгнахме отъ София на 5 августъ 30 души екскурзиянти.

Отъ Витоша, презъ Балкана — на морето! Тоя контрастъ и реализиранъ копнежъ за морето — повиши настроението ни.

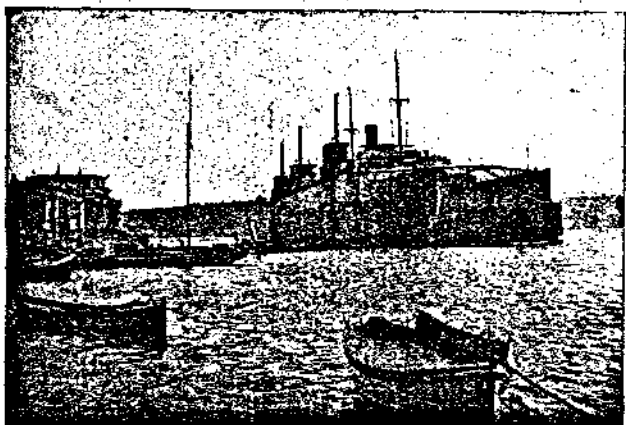
Каза ни се, привечеръ да сме на парахода „Царъ Фердинандъ“. Презъ цѣлия день изъ града за това онова — прекарахме въ трепетно очакване. Идѣа уречения часъ. Парахода е подъ пара. Дочуваме сигнала и бързае на групи къмъ кея.

Всичко е вече готово, и ний бавно се отдѣляме отъ брѣга. Радостъ, въодушевление! На борта — весели разговори и сбогуване съ изпращачитѣ.

Постепенно се отдалечаваме — града, пристанището, фароветѣ блѣстятъ. Минаваме въ открито море.

Нощта мина спокойно и на сутринята се намерихме въ Бургазъ. Тукъ следъ двудневно престоиване, прекарано въ разходка изъ града и къпане въ морето, се отправяме за Цариградъ.

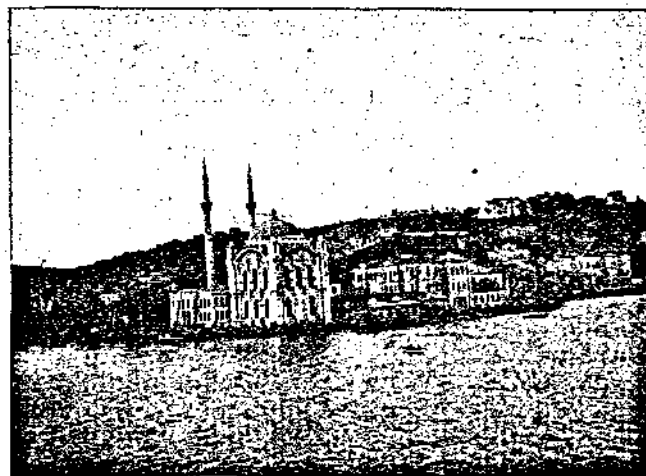
Грамади вълни се издигатъ — морето е разярено. Тоя пътъ то пожела да се пошегува съ насъ. Единъ следъ другъ, по двама съ пристъпни, прикрепайки се, се прибираме въ салона за ядене. Не следъ дълго почнахме опулено да се пооглеждаме. . . подканяме се да похапнемъ, но не върви. . . Кой кждето успѣлъ се просналъ. . . Напраздно си даваме куражъ. Заприличахме на разбита команда. Ставаше това, което обикновенно се случва по море. . . Дивната, грандиозна симфония на морето се комбинираше съ най-разнообразнитѣ миѣнорни стонове на екскурзинтитѣ. . . Чакъ сега разбрахме, какво е това „мъртви“ вълни.



Босфора. Плавающия докъ въ Стения, повдигналъ за ремонтъ българския параходъ „Царъ Фердинандъ“.

Мина нощта. На утринята почувствахме морето да се е успокоило. Плахо подаваме глави и се питаме: „къде сме?“. Дочуваме: „Кавакъ“ — предверието на Босфора. По изстрадалитѣ ни лица се долавя искра успокоение. Току-що разбудени, бързае къмъ палубата. Тукъ шеговити разговори и закачки за прекараната нощъ и възторжени погледи къмъ Босфора. Други брѣгове, друга обласъ, екзотични фигури се мѣркатъ тукъ.

Постепенно парахода намалява хода, често дава сигнали и спира. Появи се лодка съ група турци, качиха се на парахода и се направи прегледъ на всички пътници. Това бѣше карантинната служба. Парахода бавно потегля. По-късно нѣкъде се приближава друга лодка съ военни за преглеждане на паспортитѣ — една дълга и скучна процедура. Ний всички на палубата се любуваме на красотитѣ на Босфора. Най-разнообразни кйошкови и паркове — отъ дветѣ му страни. На дължъ и ширъ кръстосватъ параходчета, лодки — кипи Босфора отъ животъ. Като че това не е на земята, а е една вълшебна водна алея.



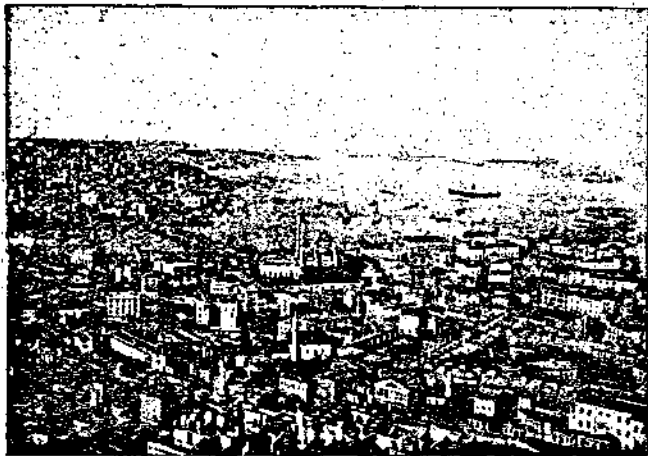
Босфора — Ортакой.

Настъпваме постепенно и предпазливо — нови прелести. По-красиви брѣгове, по-разкошни кйошкови! Отдѣсно — една грамадна стена съ кула къмъ Босфора — останки отъ далечни времена; Робертъ-колежъ; Бебекъ; Ортакой; Илдьзъ-кйошкъ; Долма-бахче; въ далечината — безброй силуети на стърчащи минарета.

Рече се приближаваме — нови и чести сигнали. Предъ насъ още по-импозантна гледка — гъмжило — параходи, параходчета и лодки съ безброй стърчащи мачти. Хоръ отъ най-разнообразни параходни сигнали — бучащи въ басъ, виящи или крещящи, като странни птици. Всичко това, съчетано съ оглушителния викъ на лодкаритѣ, представява цѣла вавилония. Насреща — моста надъ „Златния-рогъ“, отлѣво и отдѣсно — една връзъ друга постройките. На тоя общъ фонъ релефно се очертаватъ по-значителнитѣ: Св. София, Сюлемание, и Генуезката кула. Ний стоимъ слисани предъ величието на тая панорама. Отъ тукъ се наблюдава Стамбулъ, Пера, Галата, между които е Златниятъ рогъ — връзаната ивица море отъ Босфора.

Парахода непрекъснато дава сигнали и бавно настъпва къмъ кея. Не се знае дали тамъ ще се спре или ще спусне котва навътре въ Босфора. Разбра се, че не ще спре тамъ и че ще става прехвърлянето съ лодки. Но до тоя моментъ ний бѣхме вече атакувани отъ лодкари, които нахвърляли

своите куки по парахода, бѣха се покачили, за да ни поздравятъ съ „добре дошли“. Това беше една отъ първите ни срещи въ Цариградъ. При екскортъ отъ тия лодки ний тържественно се приближаваме. Отдалече се появява лодка съ управляющия нашата легация г-нъ Н., който, видимо съ радостъ, се качи на парахода, за да ни посрещне. Презъ лодките — ето ни на кея!

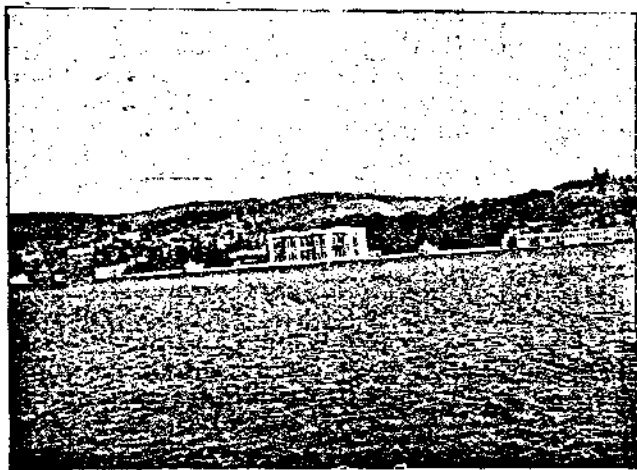


Общъ видъ на Цариградъ.

Отървани отъ скучната митническа провѣрка, ний се отправяме за града. При съдействието на легационните чиновници, бѣхме разквартирувани.

На другия день, въпреки разписанието на нашата програма, едва само частъ отъ екскурзиянтите можахъ да посетятъ нашата легация и Екзархията. Успѣхме да се съберемъ едва на пѣтъ за нашата болница „Евлоги Георгиевъ“, където бѣхме представени на болничното управление, любезно приети и разведени отъ лѣкаря г. Д-ръ Т. Уредбата, чистотата на това наше заведение ни направи най-добро впечатление.

Тукъ бѣхме поканени на почивка и почерпване въ болничната градина, следъ което подъ ръководството на лѣкаря се отправихме къмъ близонмиращата се тамъ „Кула на Свободата“ и гробницата на героя презъ времето на хуриета — Махмудъ Шевкетъ паша. На връщане за къмъ града бѣхме дълго време придружавани отъ сѣщия лѣкаръ и болнични чиновници.



Босфора — Двореца въ мѣстността Бейлир-бей.

По редъ посетихме „Сарай-буруну“ — стария султански дворецъ въ Стамбулъ — обграденъ отъ

къмъ Босфора и Мраморното море съ нѣколко реда дебели стени, останали още отъ византийско време: Влѣзохме въ оградата презъ една каменна порта. Отъ лѣво отдѣлно помѣщение за Великия везиръ — едноетажна стара постройка съ паркетъ, по стените мраморни плочи и съ копринени миндерлици околорѣстъ. Въ центъра на оградата друго — отдѣлно здание — Тронната зала — съ трона на султана и сѣщо съ миндерликъ. Музей — въ отдѣлно помѣщение, съ разнообразни порцеланови японски вази и сѣдове, специални, нагодени за заключване, служащи за съхранение храната, поднасяна на султаните. Нова една постройка на носа на брѣга съ приемень салонъ съ паркетъ, разкошни персийски килими, изящни мебели, най-люксовъ драпировка и грамадни полиени — всичко въ най-елегантенъ европейски видъ. Тукъ ни се посочи една кръгла ориенталска масичка, окрасена съ седефи, работена лично отъ единъ отъ султаните. Тая обстановка вечеръ, при освѣтление съ изгледъ къмъ Босфора, Галата, насрещния Мало-Азиатски брѣгъ — Скутари, Мраморното море, презъ необикновенно грамадните прозорци, изглежда, — би направило необикновено впечатление на всѣки удостоенъ посетителъ презъ време на величието на Султаните. Минаваме къмъ апартамента на дворцовия лѣкаръ — всичко въ тогавашното положение. После, по мраморни стълби къмъ „Багдатския кѣюшкъ“ — стилна ориенталска постройка въ кръгъ съ странични веранди и изгледъ къмъ Босфора. По настилка отъ мраморни плочи минаваме къмъ „Харемлика“, предъ който има басейнъ и фонтанъ. Любопитно надничае презъ спуснатото



Стамбулъ.

перде — апартаментъ съ сѣщата разкошна мобилровка и отдѣление съ мраморна вана и чучуръ за текуща вода, навѣрно за тоалетъ. Тукъ всичко навѣва странни приказки за оня животъ, воденъ отъ обитателите на тоя Сарай. Въ сѣщата ограда сѣ Историческия и Археологическия музеи, където наредъ съ оригиналните статуи отъ древни скулптори — много финни работи — се намира и гробницата на Александъръ Македонски — цѣлата отъ бѣлъ мраморъ и изящна орнаментика.

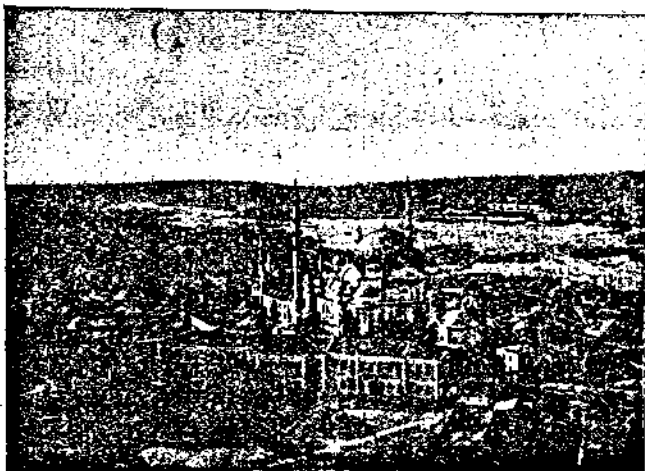
Близо тукъ е и „Св. София“. Макаръ при здрачъ, общата колосална архитектура на тоя паметникъ ни остави поразително впечатлѣние. Строена отъ древни художници-архитекти, тя представлява моделъ на съвършенна византийска архитектура, оказала решително влияние въ съграждането

на всички джамии през епохата на турската империя.

Не далече е и малката подземна цистерна, строена въ византийско време за запасъ на вода въ случай обсада на Стамбулъ. Оттукъ се открива входъ на подземенъ каналъ, имащъ връзка съ Св. София и оттамъ съ други канали, служещи за скривалище и изходи.

Предстоеше ни една разходка по Мраморното море, която направихме въ приятната компания на г-нъ Б. — домакия на нашата болница. Вземахме параходче отъ моста на Босфора. Предъ насъ се редятъ всѣки моментъ все нови и по-красиви гледки. Отъ лѣво Мало-Азиатскиятъ брѣгъ съ: Хайдаръ-паша, Каджъ-кой и т. н. Отъ дѣсно — на европейскиятъ: Силиврия, Флория (морскитѣ бани). Насреща — островитѣ: Проти, Антигони, Принкипо, а отъ дѣсно — двата „Кучешки острова.“ (Тукъ били събрани всички кучета на Стамбулъ, раздѣлени на полъ на островитѣ, гдето измрѣли, за да се роди новия видъ на сегашния Стамбулъ — лишень отъ тоя оригиналенъ елементъ на ориенталската красота). Цѣлата тая областъ, кждето презъ сезона прииждатъ много гости, е курортна. Това е една великолепна околностъ, съ мекъ климатъ и чистъ морски въздухъ.

Слѣзохме на острова „Принкипо“ — най-големия, най-заселения и най-интересниятъ отъ цѣлата група острови — съ кей, удобни хотели, локалы, кинематографи, спортни игрища и оркестри край

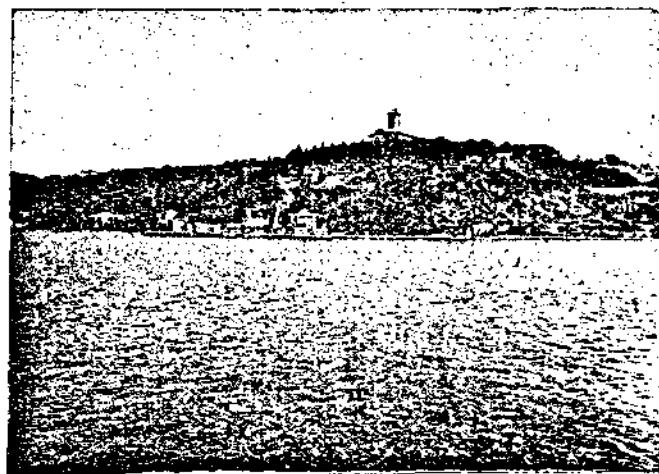


Цариградъ — Златниятъ рогъ.

морето, хубави къшкови съ роскошни паркове и уредени алеи за разходка по цѣлия островъ — високъ, обрасълъ съ борова гора и често съ маслинови и смокинови дървета. Тукъ климатътъ е морски, съчетанъ съ планински. — Разходкитѣ ставатъ обикновено чадърли фаетони или съ мулета съ красиви самари. Отъ тукъ се прехвърляхме на Мало-Азиатскиятъ брѣгъ, съ трена — до „Хайдаръ-паша“ и пакъ обратно на моста.

Възхитени отъ първата ни разходка, ний предприехме и друга по „Златния рогъ“ съ целъ да посетимъ „Еюбъ-джамиси“ — построена въ честь на знаменосеца пророка Абу-Еюбъ-Ензари (починалъ при обсадата на Цариградъ отъ арабитѣ въ 668 г.). До тамъ, отъ дветѣ страни на „Златния рогъ“ се любувахме на разнообразнитѣ постройки на тоя колосаленъ градъ. Тукъ отъ височинитѣ надъ гробищата — съ многобройни стърчащи надгробни камъни — мѣстото за съзерцание и вдъхновение на Пиеръ-Лоти — се открива великолепна гледка къмъ „Златния рогъ“, Стамбулъ и Пера.

Посещението ни на Американския Колежъ свързахме съ една друга разходка до Босфора. Съ трамвая — до Бебекъ и по стрѣмни алеи — до върха на възвишението, гдето е построенъ Колежъ. Тамъ бѣхме разведени и останахме съ впечатлението за единъ доста уреденъ учебенъ институтъ



Босфора — Мало-Азиатскиятъ брѣгъ съ вилата на Египетския хедифъ.

Отъ брѣга съ параходче преминахме на Мало-Азиатскиятъ брѣгъ. По особено впечатление тукъ ни направи Бейкусъ съ своята изобилна студена вода, шуртяща изъ 10 сулнѣ (чучура) и съ своя паркъ къмъ вътрешността на брѣга, доста голѣмъ, съ хубави алеи, бюфетъ, игрални — тукашното Монте-Карло. Отъ тукъ се открива много красивъ изгледъ къмъ Босфора.

Разказитѣ за стамбулскитѣ дервиши дразнѣха нашето любопитство и ний поискахме да ги видимъ, предполагайки отъ тѣхъ да получимъ впечатление за единъ оригиналенъ турски мотивъ. Запжтихме се специално за тѣхното „Теке“ при „Топъ-капу“, но, по недоразумение, не попаднахме въ време на тѣхнитѣ молитви и останахме незадоволени.

Не пропуснахме типичнитѣ „малкия и голѣмия покрити пазари“ въ Стамбулъ — стари ориенталски каменни постройки съ сводове, улички и отъ дветѣ страни малки дюкянчета, натѣпкани съ все-



Цариградъ — Еди-куле и Златната врата.

възможни, преимуществено ориенталски стоки, често отъ съмнително качество и произхождение — главно за народа. Тукъ търговцитѣ досадно ка-

нятъ, предлагатъ и всичкото си старание употребяватъ да ви неизпуснатъ. Не се ли противопоставяте, може цѣль денъ въ тия катакомби да се улисвате и да се чудите, по кой начинъ бихте могли да се изкопчите.

Препоръча ни се да видимъ морскитѣ бани на Цариградъ—„Флория“—съ трена отъ „Сиркиджи“ по линията за Одринъ, презъ Макри-кой и Санъ-Стефано. Околностъ много монотонна, голо почти поле на брѣга на Мраморното море, при сравнително много малъкъ плажъ, но тихо и спокойно море. Това е единствения, съ плажъ, морски курортъ на Цариградъ, станалъ такъвъ следъ войната, благодарение на инициативата на спекулативни бѣжанци-руснаци, недостъпненъ, обаче, за народа поради отдалечението му отъ града и извънредната скъпостъ.

На 16 августъ — недѣля посетихме българската черква „Св. Стефанъ“ въ Фенеръ (историческа за насъ часть на Стамбулъ), край „Златния рогъ“ и присѣствувахме на литургията и панихидата за Н. В. П. Милетий и Никола Милевъ. Съ влизането въ оградата се почувствувахме у дома си. При входа отдѣсно три гроба на заслужили наши духовни лица. Спретната градинка съ нашенски цвѣтъ и алейка отъ китенъ босилекъ води къмъ входа на черквата — доста приветлива, сложена край водитѣ на „Златния рогъ“.

Цариградъ крие въ себе си много художествено-исторически ценности отъ голѣмо значение за специалиститѣ.

Сърдцето на Цариградъ, за единъ чужденецъ, любопитенъ да получи едно общо и по-непосредствено впечатление, представлява подвижниятъ мостъ надъ „Златния рогъ“, главната връзка на Стамбулъ съ Галата—Пера.

Наблюдавате оттукъ: въ лѣво Стамбулъ старата часть на града съ своитѣ колосални джамии и стърчащи до възбогъ минарета съ истински ориенталски видъ; въ дѣсно — Пера, новата елегантна европейска часть съ своитѣ луксозни магазини и Галата, древното поселение на италианци (венецианци и генуезци) съ историческата генуезка кула, главната търговска и банкерска часть на Цариградъ; отпредъ „Златния рогъ“, а отзадъ „Босфора“. На кждето и да гледате, навсѣкжде интересно и забавително — било въ очертанията на брѣговетѣ, въ разнороднитѣ постройки или въ разноплеменнитѣ обитатели и случайнитѣ гости на Цариградъ, разминавайки се по моста или тѣлпящи се бързо надолу къмъ понтонитѣ на параходитѣ и лодкитѣ, ежеминутно кръстосвайки брѣговетѣ на „Босфора“ и „Златния рогъ“.

Може да си представите тукъ картината сутринъ рано при изгревъ, когато се пробужда тоя грамаденъ мравунякъ или вечеръ, когато всичко замира покрито отъ лекия вуалъ на нощта, когато луната кже своитѣ лъчи въ тихитѣ води на Босфора, хармония отъ най-разнообразно съчетание на тонове и багри.

Цариградъ е шуменъ градъ тукъ всичко крещи. И сигналитѣ на многобройнитѣ параходчета, файтони, автомобили, трамваи и почти непрекъснатото денонощно звънтене и викове на разнитѣ тукъ шербетчии и продавачи на всевъзможни стони.

Тоя мировъ градъ е едно бошующе житейско море. Новата републиканска власть на Турция, изглежда привидно, но доста тактично, прави всичко възможно да замъгли неговото свѣтовно значение

и да притъпи алчнитѣ апетити на всички външни фактори. Отдѣлена въ вътрешността, тя се отдаде спокойно на творчество и преустройство съ огледъ на националнитѣ интереси на своята страна. Какъвъ ще бжде резултатъ отъ всичко това — бждащето ще покаже.

Ний напустнахме Цариградъ на 17 августъ и и съ парахода „Кирилъ“ се върнахме презъ Бургазъ въ Варна, доволни отъ благополучното приключване на нашата екскурзия.

Следъ всичко, ний се считаме длъжни да благодаримъ на капитанитѣ на двата наши парахода за даденитѣ ни улеснения при пътуването.

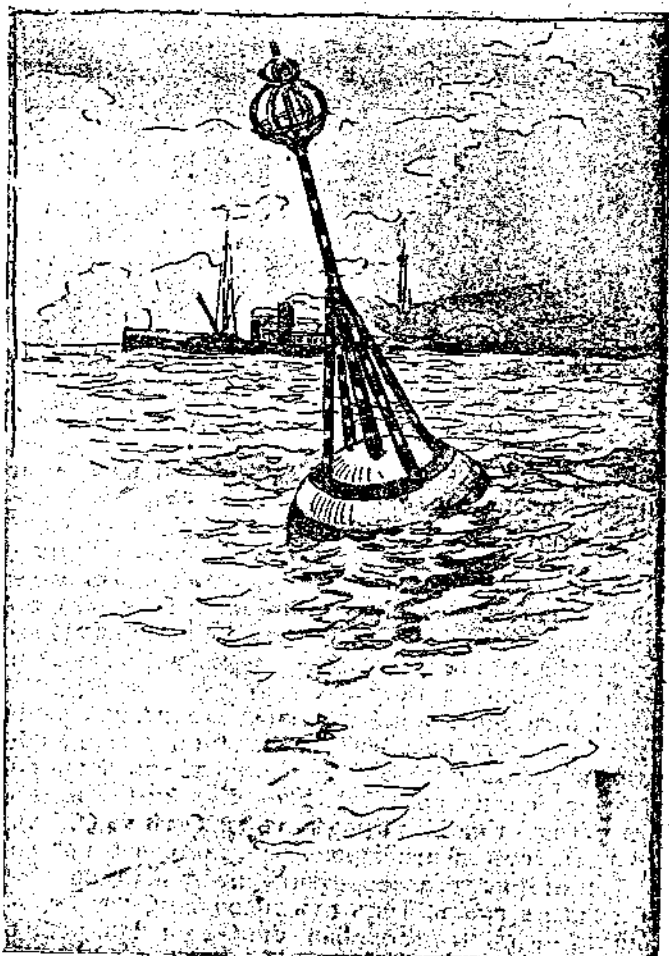
Но ний обикнахме морето и не ни се искаше току тѣй скоро съ него да се раздѣлимъ.

Часть отъ групата се установи за известно време въ манастиръ Св. Константинъ — край Варна. Тукъ и особено, като посетихме „Евксиноградъ“, за което благодаримъ на дворцовия секретаръ г. Д., ний разбрахме какви хубави кѣтчета сме имали у насъ

За преустройството и регулирането на нашия морски брѣгъ ний трѣбва да положимъ повече грижи, защото той има всичкитѣ условия да съпернични на много други морски крайбрѣжия.

Но ний трѣбва да се приближимъ до него и да го обикнемъ — тая роль предстои да изиграе нашия „Народенъ Морски Сговоръ“.

София, 21.IX.1925 г.



Предпазителенъ знакъ.

Рисуна отъ Ял. Мутафовъ.

Проф. Д-ръ Карлъ Занеманъ.
(Хамбургски пристанищенъ лѣкаръ)

БОЛѢСТИТѢ НА МОРЯНА.

Продължителниятъ животъ на море, какъвто е живота на професионалнитѣ моряци, въ здравословно отношение се застрашава отъ известенъ родъ опасности. Не е все едно и сѣщо да пътува човѣкъ временно, като пасажеръ, или като морякъ, който прекарва по-големата частъ отъ живота си на море, и при това извършва по-лека или по-тежка работа. Удобствата, които предлагатъ модернитѣ пасажерски параходи, не могатъ да се очакватъ отъ товарнитѣ параходи. Неблагоприятнитѣ условия при които е поставенъ да работи моряка се отразяватъ въ нѣкои случаи доста неблагоприятно за неговото здраве. Тѣсното съжителство въ каютитѣ, усиления трудъ, лошото море, рѣзкитѣ промѣни на климата, указватъ своето влияние по-вече или по-малко върху моряка.

Така наречената „морска болѣстъ“, много разпространена между пътуващитѣ по море, не е отъ голѣмо значение за моряка. Има натури, за които моряшкиятъ животъ е невъзможенъ, благодарение на обстоятелството, че не могатъ да издържатъ морски път. Такива хора трѣбва да си търсятъ работа на суша. При много бурно море, обаче, случвало се е стари моряци, даже капитани да не бждатъ пощадени отъ „морската болѣстъ“. Обикновено тя напада, обаче, новациитѣ, които съ течение на времето, отвлечайки своето внимание върху службата си, свикватъ съ морето.

По-често и много сериозни се явяватъ други болѣсти, причинени главно отъ промѣната на времето. Тукъ принадлежатъ преди всичко повреди, които докарватъ вътрешни болѣсти. Най-чести сж простудитѣ (дихателни, бронхокарни и подобни). Най-засегнатъ е машинниятъ персоналъ. Въ дѣното на парахода се намиратъ машинитѣ и пешитѣ на котлитѣ — тамъ господствува винаги висока температура, рѣзко граничаща съ тази изъ другитѣ части на парахода, а главно на палубата; тамъ се работи съ много леко облекло. Щомъ като работницитѣ излизатъ отъ тамъ на открито, почвата за простуда е много благоприятна. Сѣщото влияние указва и спането на открито безъ завивка въ топлитѣ страни. Работата при машинитѣ е най-тежка и прави организма много чувствителенъ. Най-опасни сж преходитѣ въ температурата за цѣлия персоналъ при напушане на тропицитѣ, когато почти веднага настѣпва внезапно изстиване.

Покрай простудитѣ, моряцитѣ страдатъ твърде често отъ разстройство на стомаха и червата, при които се чувствува силна нужда на ледени напитки, които сѣщо указватъ своето вредно влияние. Промѣната на температурата причинява покрай другото многобройни заболявания отъ ревматизъмъ.

Машинниятъ персоналъ е изложенъ на още една голѣма опасностъ, която е особено опасна въ тропицитѣ. Това сж заболяванията отъ *свърхъ горещина*, които се изразяватъ въ горещи удари, въ силна или по-слаба форма; придружени съ тѣй нареченитѣ „огнярски конвулсии“, често свършващи съ смъртъ. Особено опасно е преминаването презъ Червено море, кждето господствува извънредно висока температура при голѣма влага и неблагоприятенъ вѣтръ. Случаи отъ слънчевъ ударъ, даже горе на палубата, е нѣщо обикновено.

Отъ особено значение за моряцитѣ сж така нареченитѣ *тропични болѣсти*, преди всичко ма-

ларията. По рѣдко се явява и лошата *тропична треска*, която се протака продължително време и съсипва организма. Къмъ най-опаснитѣ морски болѣсти принадлежи *желтата треска*, която преди около 30 години и по-късно бѣше обхванала почти цѣлия персоналъ на тропичнитѣ параходи. Следъ като се установи че причинителитѣ на тази болѣстъ сж малки мухички, вземаха се предохранителни мѣрки за борбата противъ тѣхъ. Сега опасността отъ желтата треска е по-малка.

Тропицитѣ сж сѣщо родината на *холерата* и *чумата*, а параходитѣ се явяватъ тѣхни разпространители. Заразителната опасностъ отъ тѣзи болести е особено голѣма въ нѣкои тропически пристанища. Но предпазителнитѣ мѣрки, които се взематъ сж тѣй голѣми, щото случаи отъ заболяване на параходния персоналъ сж много рѣдки. По-големъ е опасността, ако зародишитѣ на болѣстта проникнатъ на парахода посредствомъ хранителнитѣ припаси и водата за пиене, или пъкъ ако чумови плъхове се промъкнатъ на парахода. Тѣ сж голѣми разпространители на заразата, противъ които отдѣлнитѣ човѣкъ мжно може да се бори. Обаче, предварителнитѣ предпазителни мѣрки и тукъ сж голѣми, поради което случаи отъ зараза въ ново време сж рѣдки.

Общото хранение на парахода предразполага моряка къмъ заболяване отъ *подкоремнъ тифусъ* и *диантерия* и ако тѣхнитѣ причинители попаднатъ въ водата или храната докарватъ масови заболявания. За щастие подобни случаи рѣдко се явяватъ. Една друга болѣстъ дължима на храната е *скорбута*, който се причинява отъ еднообразната храна. Въ миналитѣ времена, когато пътуването съ платноходи е траяло много продължително време тя е била най-страшната болѣстъ. Тогава хората сж я считали за епидемична болѣстъ, но новата медицина установи точно нейниятъ произходъ. Въ ново време тя почти не се среща. Една подобна болѣстъ се среща още при цѣлния параходенъ персоналъ — индийци, китайци и пр. отъ липса на тѣхната национална храна, на която сж привикнали.

Много разпространени между моряцитѣ сж *половитѣ болѣсти*. Особеността на моряшкия животъ дава почва за благоприятното имъ развитие — дългото отсъствие отъ фамилията, упоритата работа и голѣмата обществена свобода при посещаването на чужди пристанища. Известно е, че половитѣ болѣсти сж много разпространени въ пристанищнитѣ градове и вѣроятността за зараза тамъ е сигурна. Мѣрки за предпазване вече сж взети, но за въ бждаще се проектира особенъ планъ за борба противъ този опасенъ бичъ за моряцитѣ.

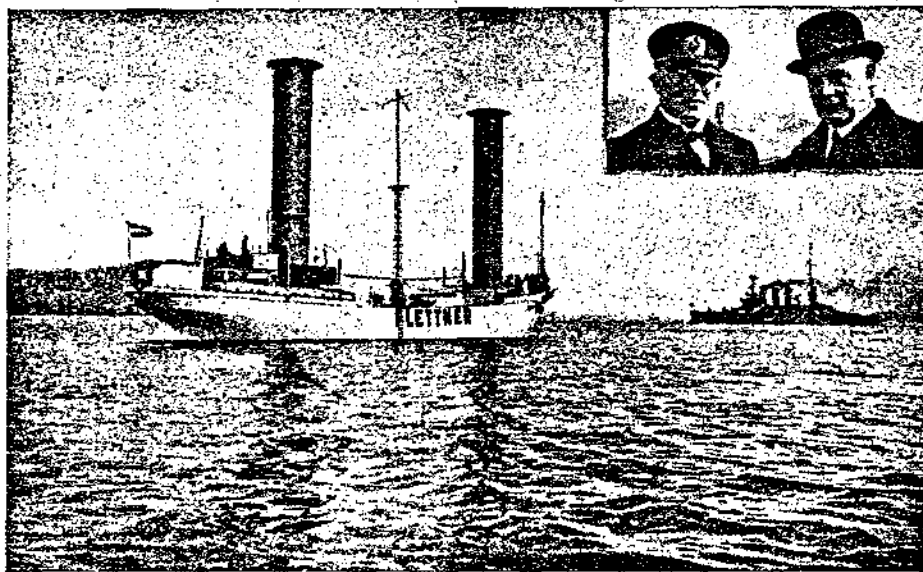
Много голѣмо влияние указватъ климатичнитѣ условия на различнитѣ страни, преди всичко на тропицитѣ. Обаче понѣкога моряка се заплашва и въ европейскитѣ води. Тукъ сж вътрешнитѣ болѣсти въ противовѣстъ на заразителнитѣ, зависятъ отъ видѣтъ на работата.

Пъкуването на всички тѣзи болѣсти, които не засѣгатъ много хората на суша е свързано съ много неудобства. Само една малка частъ отъ параходитѣ иматъ лѣкаръ на борта си. Затова въ морскитѣ училища сериозно сж застъпени санитарнитѣ предмети, а и всѣки параходъ е снабденъ съ

необходимитѣ лѣкарства и уреди. Обаче, сжщитѣ удобства, които ние имаме при лѣкуването на суша, на парахода сж невъзможни. Даже и паракония лѣкаръ е ограниченъ въ своитѣ дѣйствия, и не мо-

же да прибѣгва, както лѣкаръ на суша, къмъ всички средства на модерната диагностика и терапия, както и до съвета и помощта на други лѣкаръ.

Отъ немски Б. Т. К.



Новия Флетнеровъ роторенъ корабъ „Баденъ — Баденъ“ при своя първи рейсъ за Америка. На снимката се вижда срещата на Флетнеровия роторенъ корабъ съ Германския броненосецъ „Хессенъ“ при напушането на Килското пристанище. Горѣ въ „правожълника“ (въ лѣво) е Капитанъ Гелсенъ — команданта на кораба, а въ дѣсно изобретателя на ротора — Инженеръ Флетнеръ.

Хаджи Фонъ.

КАИРО — ИЕРУСАЛИМЪ.

(Кратки бележки за екскурзията на Б. Н. Морски Сговоръ 29 мартъ — 29 априлъ 1926 г.).

Трескавитѣ приготовления сж вече къмъ своя край — днесъ е последниятъ день и довечера тръгваме! Радостъ, безпокойство, нервно напрежение...

Кракътъ ни е вече стѣпилъ на „Царъ-Фердинандъ“. Кеятъ е почернялъ отъ изпращачи: тукъ е цѣлото Гл. Упр. Тѣло, тукъ сж нашитѣ близки, а ето че и парахода дава своятъ първи сигналъ. Къмъ срѣднощъ, „Царъ“ се отдѣля отъ брѣга. Последни сбогувания, а не следъ дълго и последни погледи къмъ Варна, който вече тъне въ мрака. Та-та... та-та... машинитѣ бумтятъ, нашиятъ „Царъ“ плавно пори хубавото тихо море и всички се унасятъ въ сладкъ сънъ, предвкушвайки хубавитѣ впечатления, красивитѣ изгледи, интереснитѣ нѣща що предстои да се видятъ въ ориента...

Осѣмваме въ Бургазъ. Първиятъ дебютъ по море е благополученъ — всички излѣзохме герои и никому не прелоша. Добили куражъ, ние като стари и опитни вече моряци успокояваме и информираме нашитѣ другари отъ Пловдивъ и другаде, които ще се качатъ отъ Бургазъ. Куражъ доби и отчаялия се да ни очаква отецъ В-въ, на когото, ето вече единадесети день, брадата се развѣвала по бургазския кей и съ устремъ къмъ северъ погледъ нетърпеливо запитвалъ всѣки минувачъ: „Не е ли тръгналъ още „Царъ-Фердинандъ“ отъ Варна?“ Вечерята се откъсваме и отъ Бургазъ и ето ни вече въ открито море, къмъ чужди брѣгове.

Рано утринята сме предъ Босфора. Съ без-

покойство и интересъ следимъ граничитѣ формалности. Като че ли нѣкакво тайнство предстои да се извършва, та всички мълчаливо сж устремили погледъ къмъ приближаващата се моторна лодка, въ която, прехвърлилъ кракъ връзъ кракъ, спокойно си пуши цигарата полицейскиятъ агентъ.

Биноклитѣ се насочватъ ту налѣво, ту надѣсно — кое по-рано да гледашъ, на кое по-вече да се любовашъ. Всѣки бърза да избира все по-хубавъ къшкъ-дворецъ отъ крайбрѣжието, за да лѣтува въ него, други пъкъ експроприрали ги вече мислено, даряватъ ги единъ-другиму. Ето на лѣво метеорологическата станция, надѣсно пъкъ Робертъ-колежъ, по-нататкъ Илджъ-къшкъ и т. н. редува се забележителности, имената на които отъ рано се знаятъ.

За насъ, свикнали да виждаме въ Варна само чифтове мачти, цариградското пристанище ни порази съ гората отъ мачти. А въсредъ тоя голѣмъ брой параходи и вѣтроходи, току се извиа и бързо преминава, оглушително пискащъ съ сирената си локаленъ пѣтически параходъ, наподобяващъ огроменъ двуетаженъ третокласенъ вагонъ.

Съ бинокла търсимъ приближаващата се лодка на посрещачи, но напраздно... Въмѣсто това, още не спрѣли, заобиколиха ни, като ято хищни гарвани лодкаритѣ, които съ кръсѣщи и нахално дърпане ни водятъ въ лодката си. Въпоследствие свикнахме и на тѣхъ, но за „сефте“ трѣбваше тия синковци,

за нѣкакви 200 метра, да ни оскубятъ по толкова, колкото у насъ плащаме да се возимъ съ файтонъ 20 километра. На разположение имаме само нѣколко часа и всички бързатъ да хвърлятъ общъ погледъ на града. Съ подземната желѣзница се изкачваме на Пера, разглеждаме богатитѣ и красиви витрини и достигаем до градината „Таксимъ.“ Срещу 30 гроша, разхлаждаме се съ по единъ шербетъ и бързаем да се върнемъ навреме, защото водача е строгъ — издалъ е наредба, да бждемъ точно въ 18 часа на парахода.

На другиятъ день пристигнахме въ Митилинъ — друга държава, други наредби, другъ животъ. Съзсемъ чуждо е всичко. Въ Цариградъ, кое какъ се разбирахме съ амуджовцитѣ, но тука освенъ „хондрокефало“, друга дума не знаемъ. Нѣма що — всички ще търсимъ услугитѣ на двамата наши съпътници, знаещи грѣцки.

Но какво чуваме — нѣкой тамъ на пристанището говори български. Навѣрно е бившъ пленникъ въ България. Ахъ, каква изненада — това е моятъ съученикъ Найдень Стояновъ, той сжщиятъ!...

Цѣлувки, приветствия...

Горкиятъ, усамотенъ тукъ на острова, единственъ българинъ въ цѣлиятъ градъ, той ту бледнѣе, ту презъ сълзи ни се радва отъ вълнение. Не може да ни се нарадва. Благодарение на него ние разглеждаме до вечерята всичко интересно въ Митилинъ — цитаделата, скалата отъ която се е хвърлила Сафо, маслиновитѣ гори, модерната сапунена фабрика, минералнитѣ бани и пр. Завърнали се изпращени и изморени, насъ ни изненадва сложена пишна трапеза отъ черъ хайверъ, хиоска мастика, скъпи вина и пр. въ тютюневия складъ, чийто директоръ е Найдень. Парахода, обаче свири, ние бързо се прощаваме, забравяйки да отнесемъ купенитѣ бинлици чистъ митилински зехтинъ.

При необикновенно тихо море, ние продължаваме за Пирея. Облегнати на борта, не се настигаме да се любуваме на красивитѣ заоблени вълнички, които образува носътъ на „Царъ“, порейки водата. Ние плуваме като че ли въ зехтинъ — тъй гладко и тихо е морето.

Ето и Пирея. Напраздно сж биле очудванията ни отъ многото мачти въ Цариградското пристанище. Тука сж много по-вече — не гора, а балканъ, голѣмъ балканъ, сжщо тъй както въ песенята: „конь до коня, юнакъ до юнака“. Вързаха „Царъ“ за кърмата о кая. До него сж нѣкакви 20 крачки, но тука стъргалката е грѣцка — за 20 крачки 30 лв. за лодка. Ако щешъ...

Въ Атинското ни консулство изглежда навреме сж получили телеграмата ни — милъ и любезенъ господинъ ни посреща. Излѣзе, че той е самиятъ консулъ г-нъ Данчевъ. Цѣли два дена той не ни остави сами. Па ше ни и добре запомни: ние бѣхме толкова много любознателни, та макаръ и много вѣтровито, той всѣкому задоволяваше интереса, като обясняваше всичко, заради което скоро и съвсѣмъ преградна. Неговитѣ чиновници г. г. Чолчевъ и Греджовъ не по-малко се измориха съ насъ.

Хубавъ градъ, съ много мраморъ — мраморъ, мраморъ навсѣкжде мраморъ. Навсѣкжде и Пангалосъ — по стенитѣ, по дърветата, изъ трамваитѣ, та дори и върху файтонитѣ и автомобилитѣ... Случихме се въ Атина въ деня на избора за председател на републиката. Добре че останахме не-

забелязани въ голѣмия градъ, а то иначе и насъ биха насила закарали да гласуваме за Пангалосъ. На всички прави най-голѣмо впечатление, че и музеи и стадиумъ и пр. забележителности сж не само строени, но дори и обзаведени и следъ това подарени на държавата отъ частни лица. И у насъ има доста милионери и тѣ биха могли да сторятъ сжщото, но где ги? За възобновяването на народния ни театръ трѣбваше и децата — ученици да дарятъ своитѣ гологанчета, но не се намѣри никой да дари милионъ...

Привечерь, качили се отново на нашиятъ „Царъ“, ние опиянени отъ виденото, изморени отъ изкачването на Акропола и разходката ни до Марсовото поле, Кулата на вѣтроветѣ и пр. — не забелязваме дори, че вѣтъра е докаралъ „бѣлитѣ патици“ въ морето — вълнички една следъ друга се догонваха и разлѣнваха. Спокойно заспали, посредъ нощъ обаче, всички сме вече на крака — единъ силенъ тласкъ разбужда и дълбокозаспалитѣ. Сънливи, още не можейки да се опомнимъ, ние чуваме само — „оделе Боже... мамичко... дечицата ми“... а въ сжщото време единъ още по-силенъ тласкъ и наклоняване разтърсва всички ни. Нѣщо тежко се татрузи и люшка по горниятъ подъ, надъ главата ни, а куфаритѣ и чантитѣ ни съ шумъ падагъ и се разсипагъ по пода. Гледамъ, другаря ми въ кабината облящилъ очи, като че ли е заплашенъ отъ Посейдона да му не изкара съ тризбицата стомаха презъ устата, другиятъ охка и пѣшка, а азъ не по-малкъ герой, хваналъ се здраво о перилото на леглото, пазя се да не отхвъркна отъ тласъцитѣ, безучастно гледамъ валящитѣ се въ разлѣтото 10 оки дървено масло ризи, чорапи, парфюми, като изобилно ги зализамъ съ гарнитура... Зевзекъ нѣкой, пѣе „Тя нѣма край...“, но скоро бива принуденъ да замлъкне отъ още по-силното клатушкане.

Побледнѣли, съ опулени очи, всички очакваме краятъ... И въ душата си се отказваме отъ нашиятъ девизъ „Обичай морето“.

„Обичай морето, но му се любивай отъ брѣга“...

Но и между насъ имало находчиви и практични хора. Д-ръ Д. напимѣръ, знаеялъ отъ рано, че въ центъра на парахода вълнението се чувствувало най-слабо. И за това щомъ като видѣлъ зора, намѣрилъ тоя центъръ въ коридора на I класа, легналъ по коремъ и безъ ахъ и охъ само освобождавалъ вреднитѣ за стомаха му вещества. На другия день вече четѣхме наредбата на водача, съ която се осведомяваха всички за откритието на доктора, за да го иматъ предъ видъ въ бждаще.

Едва следъ нѣколко дни, добили пакъ изходното си настроение и поддържащи пакъ сжщиятъ си девизъ, коменданта ни съобщи, че действително нощта на 5 априлъ за насъ е била твърде опасна. Дали поради сериозното положение, или пъкъ омилоствивенъ отъ охканицитѣ на „любящитѣ“ морето, коменданта отклонилъ на травлението на парахода и следъ нѣколко часа, ние намѣрихме подслонъ задъ високия скалистъ о-въ Милосъ, дѣто заварваме, изпреварили ни вече, други два парахода.

Цѣлъ день стоимъ подъ Милосъ — пусть не-приветливъ островъ, но всички сж съгласни да стоимъ още дълго, само да нѣма пакъ „снощното“.

Още два дни пътуване всредъ море и небо и на 9 априлъ осѣмваме предъ устието на Нилъ. Движейки се на западъ, покрай пѣсѣчния пустиненъ

брѣгъ, не следъ дълго ние навлизаме въ Александрийското пристанище.

Моторница съ грамаденъ български флагъ иде насреща ни. На ностъ една черна брада се развѣва и една шапка отчаяно се размахва.

Щъркела! Той сжиятъ. А ето до него и царския български консулъ г. Миланъ Поповъ — човѣкътъ, бе въ сѣдействието на когото не бихме могли да посетимъ Египетъ. Въ лодката има и друго важно лице — съ фесъ, сѣрмени потури и черкезка сабя. Вѣроятно това е официалниятъ представителъ — египтянинъ, мислятъ си нѣкои. . . Наистина, добриятъ гавазинъ Ибрахимъ бѣше колкото важенъ, толкова впоследствие и услужливъ за всички ни.

Всрѣдъ милиониятъ градъ, макаръ и движущи се групово, съ трицѣтни розетки на петлицата, ние се изгубихме като зрънце въ пѣсѣка. И добре, че бай Анастасъ — варненски гагаузинъ, преселилъ се преди 20 години въ Александрия, който знае да се кара и вика като сжщи арабинъ, има практиката да се присламчва о всѣки пристигналъ българинъ, та благодарение на него бързо се ориентирахме за всичко. Въ нашето консулство за голѣма изненада, намѣрихме българска художествена изложба: въ една отъ стаитѣ имаме удоволствието да видимъ работитѣ на нашиятъ виденъ художникъ К. Щъркеловъ, който отъ два месеци арабѣе въ Александрия, и се завърна заедно съ насъ. На връщане, нему като че ли се хареса много сстровъ Кипръ и не се съмнѣваме, че при следната екскурзия, ще го намѣримъ вече тамъ, рисуващъ славнитѣ Кипърски . . . бѣчви.

Дѣто и да идете по свѣта все ще намерите българи — славно племе сме ние — още повече пѣкъ въ Александрия, запазенъ периметръ за копиривщенци. Най-хубаво кисело млѣко само у тѣхъ можете да ядете. Разправятъ, че биле скѣперници — не е вѣрно. И едното и другото ни потвърди младия г. Г. Сапунджиевъ, чиято млѣкарница е подъ самото консулство и чиято кесия бѣше тъй щедро разтворена, особено въ присѣствие на екскурзиститѣ.

Александрийскитѣ катакомби, колоната на Помпей, арабскитѣ музей още не ни задоволиха — ние бързаме за Каиро, за да видимъ уникама въ свѣта: пирамидитѣ, музея съ Тутанкамона и пр. На 10 априлъ сме въ Каиро, вече е дванадесети день какъ пътуваме и присѣствуваме на тъй дългъ кинематографъ, а намъ се струва като че ли вчера сме излѣзли отъ Варна. Какъ времето бързо лети! . . . Рано е още, магазинитѣ сж затворени и ние, вглеждайки се наоколо, четемъ фирмитѣ. Много отъ тѣхъ окончаватъ на „исъ“. И тука много гърци, както на всѣкъде по крайбрѣжията. Кога ли и ние ще заобикнемъ повече морето, за да срещаме и нашето „овъ“ по-често изъ чуждитѣ страни! . . .

Установяваме се, и то при половинъ цени, защото сме по-вече отъ 50 души, въ „евтенъ хотелъ“ — по 25 гроша за легло. Но гроша тука е 7 наши лева — добри пари, мжчно печелени, лесно харчени. Добре направи нашето отче, когото водача остави дневаленъ въ парахода — ще му останатъ запазени левовѣтъ на Ерусалимъ.

Всички бързаме да посетимъ Хеопсовата пирамида и сфинкса. За около половина часъ трамвая ни отнася току до тѣхъ. Отвсѣкъде ни заобикалятъ араби — досадни като мухи — предлагащи услугитѣ си за водачи, макаръ и знаещи само по

нѣколко думи французки или английски. Малко по-нататѣкъ пѣкъ други ни подканятъ да възсѣднемъ, нагизденитѣ имъ съ пюскили и пѣстри ленти, камили и магарега, подавайки ржка за предварително плащане на „унъ шилингъ“. Ние обаче, успѣли вече да научимъ най-необходимитѣ арабски фрази, отговаряме съ „ма фишъ“ (нѣмамъ пари) и апостолски изкачваме останалитѣ нѣкакви си 3—400 метра по пѣсчливия хълмъ, за да достигнемъ въ подножието на пирамидата.

Гигантитѣ колоси ни послужиха за фонъ и ние побързахме да увѣковѣчимъ присѣствието си съ нѣколко фотографски снимки. Всрѣдъ групата хора и камили, ние имаме на фланга си и едно арабско магаре, благодарение на което единъ отъ насъ може да види и върха на пирамидата.

Оставихме задъ себе си хорово припѣващитѣ работници — араби, които работѣха около сфинкса по разкриването на нови старини, снабдихме се отъ малкитѣ арабчета съ глинени фигурки на египетски божества и избързахме пакъ за трамвая, за да посетимъ прочутиятъ Каирски музей, който следъ обѣдъ и на другиятъ день, щѣше да бжде затворенъ.

Музея поразява съ своитѣ богати сбирки отъ древността. Широкитѣ мраморни зали съдържатъ толкова ценни и интересни нѣща и толкова много материали, че едва ли биха биле достатѣчни нѣколко дена, за да може човѣкъ спокойно и подробно да разгледа всичко. Ние побързваме за залиитѣ на Тутанкамона. Тука е не само неговата мумия и масивниятъ му, тежашъ нѣколко стотинъ килограма, златенъ ковчегъ — тука е изложена и цѣлата му покжщина, посѣда, оржие и пр. Изкустно изработенитѣ съ тънка позлата и инкрустия легло, столъ и пр. много очудватъ и поразяватъ — това сж вещи изработени близо преди 4000 години! . . .

Неуспѣли за 2 часа поне да обходимъ всички зали, ние сме принудени да напустнемъ музея поради напредналото време, запазвайки като въ сънъ всичко тъй набързо видено. Презъ тия два хубави дни, ние можахме да видимъ още богатата земеделско-индустриална изложба, дѣто мнозина си накупихме евтини издѣлия отъ „слоновата“ кость на арабскитѣ камили; пространната зоологическа градина съ интереснитѣ хилопотами, жирафи и пр., за посетителитѣ на която свири специална военна музика на малки кадетчета, изплъняваща провлачени арабски маанета, цитаделата, университета, арабскитѣ пазаръ и пр.

Вмѣсто да се завърнемъ обратно въ Александрия, ние вземаме влака направо за Портъ-Саидъ, почти на еднакво разстояние, и следъ еднодневно престояване въ свободния отъ митнишки режимъ градъ, дѣто наистина е голѣма евтиния и следъ амбаркирането на нови петъ съпжтници безъ паспорти — петъ маймунки, купени отъ наши другари, ние се отправяме за Яфа, дѣто пристигаме на другиятъ день.

Вмѣсто утринята ние пристигаме въ Яфа къмъ обѣдъ. На пристанището се гълпи народъ — навалица, оживление и размахване на кърпи. Скоро парахода ни бива заобиколенъ отъ много лодки. Зачуваме „Мила родино“, „Шуми Марица“ и „Ура“ . . . Сълзи отъ умиление и радостъ у всички ни! Нѣколко часа вече, около 2—300 български евреи съ семействата си ни очаквали отъ тая заранъ. Депутация се възкачва на парахода и ни приветствува възторжено съ „добре дошли“. Сълзи ни задавятъ

и ние едва имъ отговаряме. Каква мила и трогателна картина!... Научили случайно за нашето пристигане, тѣ организирали набързо посрещане, банкетъ и пр. Въ никакъвъ случай, обаче, ние не можехме да останемъ, защото ни предстоеше трѣгване въ 4½ часа за Иерусалимъ, но затова пъкъ предоставихме на милитѣ си сънародници, свободното си 3—4 часа време. Ангажирани набързо отъ тѣхъ файтони ни разведоха изъ Яфа и непосредно свързващиятъ се съ него новъ градъ, столица на бъдещата Еврейска държава — гр. Телъ-Авивъ.

Новъ, само 5 годишенъ, модеренъ градъ — чистъ, спретнатъ, хубавъ. Построенъ върху пѣсѣнна пустиня, той за кжсо е обвърнатъ въ китна градина. Покрай предварително построенитѣ асфалтирани улици се низжатъ нови, солидни кжщи съ най-разнообразенъ стилъ и архитектура отъ странитѣ на петтѣхъ материка.

Любезниятъ Соломонъ Ешкенази отъ Шуменъ ни посочва оригиналната, въ староеврейски стилъ кжща на еврейския поетъ Бьоликъ, построена и подарена му отъ Телъ-Авивци. По нататъжъ той спира вниманието ни върху групата жени—еврейки, които трошатъ чакълъ за ново шосе. Това сж повечето момичета съ сръдно и висше образование — идеалистки, които жертвуватъ нежнитѣ си ржце за благо на бъдещата Палестина. Посещаваме мѣстната гимназия, изложбата отъ произведения на Палестина и въ 4½ часа, заобиколени отъ натѣженитѣ за тѣй скорошната ни раздѣла сънародници, всредъ „Шуми Марица“ и „Ура“, трена изсвирва и ни понася презъ портокаловитѣ градини и китни полета за Ерусалимъ.

Кжсно вечерта едва успѣваме да се настанимъ въ хотели и то благодарение на случайно срѣсналиятъ ни г. К. Щаклевъ, отъ семейството Щаклеви, тѣй услужливи за всѣки български хаджия. И тука двата и половина дни бѣха едва достатъчни, за да можемъ да посетимъ забележителноститѣ на светия градъ: Божия гробъ, Гетсиманската градина, Витлеемъ и пр. Лудо карани автомобили по гладкото като стъкло шосе ни отправиха на другия день, изпърво презъ стрѣмни хълмове, а после презъ пѣсѣнна пустиня за Мъртвото море, рѣката Иорданъ и Иерихонъ, отстоящи на 30—40 клм. отъ Иерусалимъ. Най-добре ще запомнятъ тая пустиня изостаналитѣ назадъ съ счупенъ автомобилъ наши другари Д-ръ Д. и А. П., които всрѣдъ най-голѣма жегга, пеша сж пропжтували по пѣсѣцитѣ 7—8 клм., за да ни нагонятъ въ оазиса при Иерихонъ. Все пакъ, остана на всички ни време, за да изпълнимъ най-важната и тържествена работа — измиване и цѣлуване отъ свещеницитѣ нозетѣ на бъдащитѣ хаджии и снабдяването ни съ „тапи“ за хаджийството, следъ което бѣхме представени на патриарха Дамяносъ, който почерпвайки ни съ монастирски ликьоръ, благослови по-нататъшното ни пѣтешествие.

На 16 априлъ съ трена се отправихме на северъ за пристанището Кайфа, за да нагонимъ парахода. Пристигнали кжсно презъ нощта, ние отново сме изненадани отъ „Ура“ — това сж българскитѣ евреи въ Кайфа, излѣзли да ни посрещнатъ, сжщевременно ни и изпратятъ, защото отъ гарата ние веднага трѣбваше да се отправимъ за парахода. Младъ момъкъ ни приветствува съ смислена речъ, изтъквайки голѣмото значение отъ по-силни стопански и икономически връзки между Египетъ — Палестина и България. Отдалечавайки се отъ брѣга,

още за дълго, ние чуваме „Мила родино“, съ която ни изпращатъ.

Бейрутъ е голѣмъ градъ съ забележителенъ пазаръ за източни и антични работи, а най-вече за копринени платове. Въпрѣки малкиятъ престой, всички плъзваме по пазара за разни покупки. Тука бѣше последното ни пристанище отъ Азиатскиятъ материкъ — предстоеше вече да слизае само на нѣкои острови — и на всевъзможнитѣ досегашни грошове — турски, египетски, сирийски, палестински, трѣбваше да се намѣри пласиментъ.

Следнитѣ дни ние посетихме три пристанища отъ английскиятъ островъ Кипръ: Фамагуста, Ларнака и Лимасолъ. И тритѣ сж обградени съ стари укрепления и кули отъ времето на венецианцитѣ. Най-интересното отъ тритѣ, обаче, е Фамагуста — градъ съ 365 църкви, всички почти разрушени. По площадкитѣ на укреплението още стърчатъ стари орждия, а презъ жбеститѣ бойници като чели надничаха храбритѣ кръстоносци, пазейки за себе си хубавото кипърско вино, което ние съ охота не само консумирахме но и пренесохме на парахода. За дълго ще се помни „веселата“ кипърска вечеръ, защото ценното качество на това мѣстно производство е не само да прави човѣка веселъ, но и да го уподоби на нашитѣ петъ съпжтника безъ паспортъ.

Току що изразявахме огорчението и недоволството си, че поради липса на италианска виза, не можемъ да посетимъ интересниятъ градъ Родосъ, гдето парахода спрѣ, когато за наша голѣма радостъ, секретаря на губернатора се качи на парахода и ни покани да посетимъ града и тържеството, което на днешниятъ день 21 априлъ се устройваше по случай годишнината отъ освобождението на Римъ. Следъ като посетихме интересната крепостъ отъ масивни десетметрови камени стени и двойни розове, съкаквито е заобиколенъ цѣлиятъ градъ, въ който може да се влѣзе само презъ нѣколко камени порти, ние намѣрихме всредъ крепостта затвора, служащъ и сега за такъвъ, въ който сж лежали и загинали много наши и македонски революционери. Отправихме се за мѣстото на тържеството — масивно каменно здание до „улицата на рицаритѣ“, въ което се помѣщава мѣстниятъ музей. На заобикалящата голѣмиятъ дворъ тераса ни отреждатъ специално мѣсто, отдето съ интересъ наблюдаваме церемонията въ двора. Официалнитѣ лица и офицеритѣ отъ гарнизона сѣдятъ на столове, а до тѣхъ въ строй сж рота войници и команда фашисти съ форма: черни блузи и дълги черни вратовръзки. Наоколо ученици и народъ. Младъ и буенъ фашистъ държи отъ естрада хубава и пламена речъ, последвана отъ „Ейа!“ повторено и потретено. Хоръ изпълва химна на фашиститѣ и отново „Ейа!“ — за Мусолини, за родината, за напредъка на Родосъ, надничащъ въ отвъдния турски азиатски брѣгъ, отстоящъ само на 16—17 клм.

Наблюдаващи димящиятъ вулканъ на о-въ Санторино, дето прекарватъ „на почивка“ противниците на Пангалосъ, покрай о-въ Икария, отъ дето споредъ легендата е родоначалника на авиацията, комуто слънцето ядосано, стопило восъчнитѣ криле, ние навечеръ пристигаме въ о-въ Сими. Построеното амфитеатрално градче съ зигзагообразни еднометрови улици бѣше много интересно и ние не можахме да се избавимъ отъ изкушението да го посетимъ, макаръ и почти въ тъмно. „Главниятъ“ площадъ е до пристанището

и има точно 30 кв. метра. Представител на животното царство е единственото въ града магаре, което е привилегия само на долната махала, защото то по стъпала не върви, а такива изъ улицитъ на града има 1800. Кола и файтони виждатъ само на картинка, а вода пиятъ само дъждовна, която се събира отъ плоскитъ покриви на къщитъ въ специални щерни. Отъ 15,000 жители въ града, презъ пролѣтѣта и лѣтото ще намѣрите само 4—5000 жени, деца и старци — всичко друго е на морето по гурбетъ. Поминѣка е ловъ на корали и сюнтери. И при, тоя мъченъ животъ, какъвто видѣхме и въ следното пристанище Калимно и въобще по островитъ, нашата хубава България съ китнитъ полета и балкани ни стана още по-мила...

Преситени съ впечатления, следъ интересното

пътуване презъ Дарданелитъ, дето възобновихме споменитъ си за славния Булаиръ, позициитъ на който отново видѣхме, и следъ двудневно пребиваване въ Цариградъ, ние вече забързахме за връщане.

Добриятъ, винаги изпълващъ нашитъ желания, комендантъ Георгиевъ, схваналъ като че ли това наше желание, установи само за кратко парахода въ Бургазъ и още сжщиятъ день вечерътъ ние успѣхме да пристигнемъ въ Варна — всички здрави, бодри, весели и благодарни на Б. Н. М. С. за инициативата, улесненията и дадената възможность да вземемъ участие въ тъй приятната и полезна екскурзия.

Варна, 18 май 1926 г.

Сава Н. Ивановъ.

ЛЕДЕНИ ПЛАНИНИ.

Леденитъ планини произлизатъ отъ ледницитъ (глетчеритъ), които покриватъ на грамадно пространство полярнитъ земи. Както на високитъ планини въ умѣренитъ страни, кждето се задържа вѣчниятъ снѣгъ, се образуватъ ледници, които въ последствие се спускатъ по склоноветъ на долините, така и въ полярнитъ земи се образуватъ подобни ледници, които обаче, при своето движение често достигатъ морския брѣгъ. Благодарение на голѣмото налѣгане на леденитъ маси, ледницитъ на полярнитъ страни се изгласкватъ все по-дълбоко и по-дълбоко въ морето, докато силата на плавучестѣта имъ не ги отчупи отъ общата маса, вследствие на което изплаватъ почти съ свѣткавична бързина на повърхността на морето въ видъ на ледена планина. Процеса на отдѣлянето на ледената планина отъ ледника се съпровожда съ ужасенъ трѣсъкъ. Нѣкои сравняватъ внезапното изплаване на ледената планина на повърхността на морето съ новороденото на морската крава, което сжщо така внезапно се появява на повърхността на водата и затова казватъ, че ледника се е „отелилъ“.

Всички земи около северния полюсъ сж покрити съ грамадни ледници, каквито се срещатъ въ Гренландия, Шпицбергенъ, земята на Францъ Иосифа, Нова-Земя и пр. Но ледницитъ на Южния Полярнен материкъ сж още по-грамадни и изпращатъ въ южнитъ полярни води много повече и по-величественни ледени планини. Признато е отъ всички, че отечеството на леденитъ планини е въ южнитъ полярни води. Докато въ Северното Сръдиземно море преобладаватъ леденитъ полета, въ южнитъ полярни води най-често се срещатъ ледени планини отъ прѣсноводенъ ледъ. Тѣмко това именно е едно отъ обстоятелствата, което е накарало ученитъ да дойдатъ до убеждението, че на мѣстото на южния полюсъ се простира грамадна суша, около 15 милиона квадратни километра*), която наричатъ днесъ съ името — „Юженъ Полярнен материкъ“.

Относително голѣмината на леденитъ планини още нѣмаме напълно точни данни. Полярниятъ мореплавателъ Бекеръ е измѣрилъ чрезъ тригонометрически способъ височината на една ледена планина надъ равнището въ Северното Сръдиземно море; споредъ това измѣрване тя била висока около 60 метра. Ако това е било само $\frac{1}{4}$ частъ отъ

цѣлата височина на ледената планина, която се показва надъ водата обикновено, то излиза, че цѣлата ледена планина е била висока около 420 метра. Въ южнитъ полярни води се срещатъ още по-голѣми ледени планини, чието величие е трудно описуемо. За забелязване е обаче, че южно-полярнитъ ледени планини въ повечето случаи иматъ форма на исполински кутии съ почти хоризонтална повърхность.

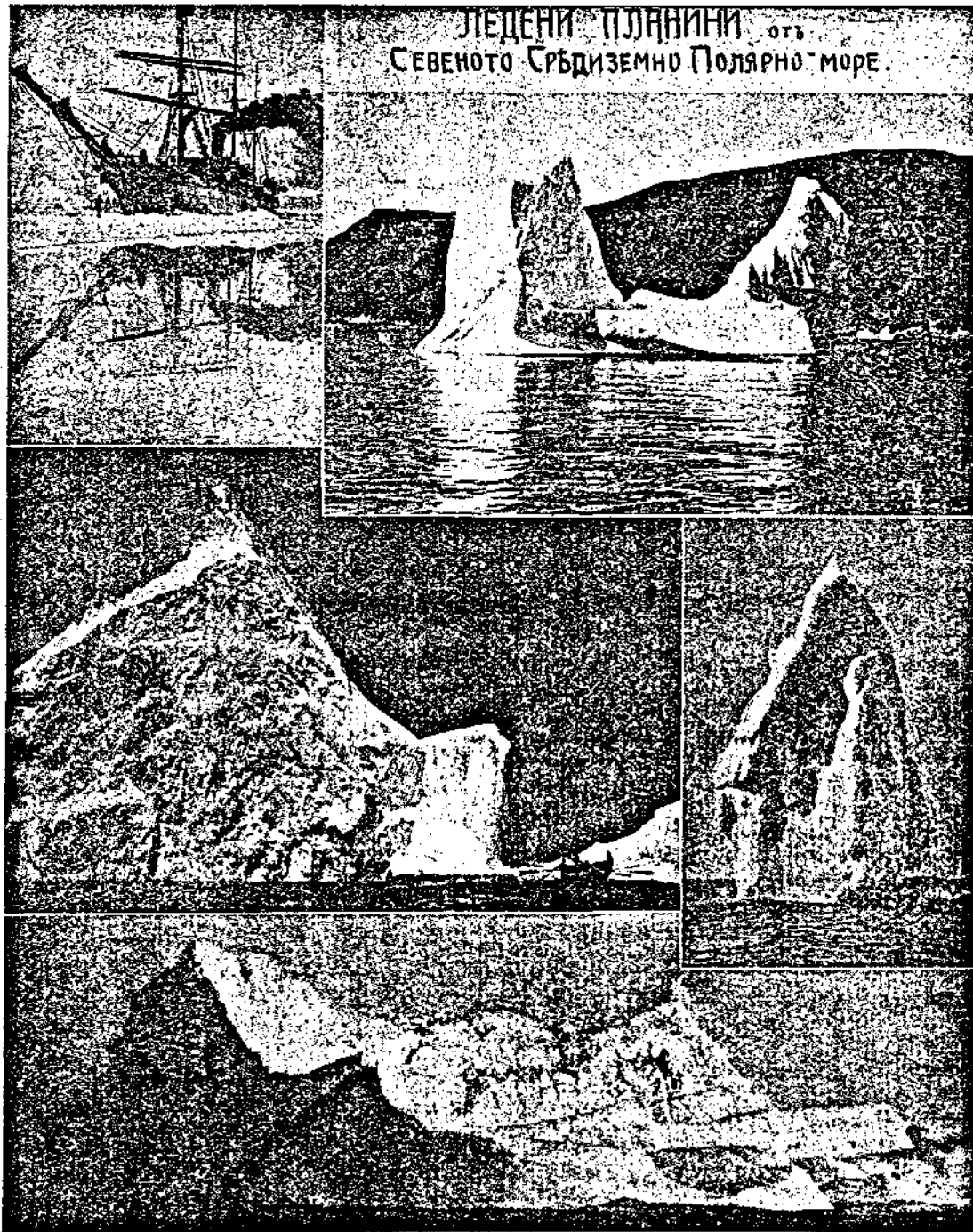
Едно отъ най-величественитъ явления на природата представлява знаменитиятъ барьеренъ ледъ, който е откритъ, въ 1842 год. отъ Джеймсъ Росъ, на югъ отъ Австралия около земята на Виктория (подъ 78° ю. ш.). Тази стена, която се простира на изтокъ отъ областѣта на вулканитъ Еребусъ и Тероръ е проследена отъ тукъ на разстояние 700 километра. Съ височина на мѣста до 60 метра, тоя почти отвесенъ и гладкъ ледъ, преграждалъ всѣко по-нататъшно движение напредъ. Отъ 1900 год. насамъ тоя барьеренъ ледъ се е посещавалъ и изследвалъ отъ много учени, особено отъ капитана Р. Скотъ (1901—1904). Възможно е, че това е чудовищенъ, постепенно спускащъ се въ морето ледникъ отъ земята на Виктория, който още не се е откъсналъ. Въ настояще време височината му надъ водната повърхнина се колебае между 9 и 70 метра; неговата граница въ сравнение съ тая отъ 1842 год. се е придвижила приблизително 30 километра на югъ.

Изобщо всички ледени планини, презъ течение на годината сж подложени на разрушителното влияние на атмосферата. Образувалата се подъ действието на слънчевитъ лъчи вода прониква въ пукнатинитъ на леденитъ планини все по-дълбоко и по-дълбоко, вследствие на което се охлажда и отново замръзва, обема ѝ се увеличава и по тоя начинъ предизвиква нови пукнатини, които се съпровождатъ съ необикновенъ трѣсъкъ. Отъ подобни пукнатини, често пжти се разрушава надводната частъ на ледената планина, а изъ дълбочинитъ отново изплава съответната частъ на остатѣка. Върху измѣнението на надводната частъ на ледената планина влияятъ още вѣтроветъ, мъглитъ и дъждоветъ, вследствие на което формата имъ бива много разнообразна. Споредъ описанието на очевидци, по плаващитъ ледени планини се виждатъ входи, които водятъ въ вътрешността на голѣми пещери, наблюдавали сж по тѣхъ сводове, арки и др. Подобни, наедени отъ атмосферното влияние леденитъ планини, сж една голѣма опасность за полярнитъ

*) Приблизителната повърхность на Европа е около 10 милиона квадратни километра.

мореплаватели. Даже и най-малкото сътресение на въздуха — например пушечен изстрелъ — е въ състояние да събори нѣкой отъ леденитъ стълбове и съ това да наруши равновесието на ледената планина. Като последиствие отъ това, ледената планина започва неравномерно да се люлѣе, образува вълнение и изхвърля въ всички страни ледени кжсове, а понѣкога и съвършено се разрушава.

Много често леденитъ планини, следъ като бжде нарушено неустойчивото имъ равновесие, се преобръщатъ по нѣколко пѣти, докато застанатъ въ устойчиво равновесие. Съ настѣпването на студовѣтъ плавающитъ кжсове отъ разрушенитъ ледени планини се смръзватъ помежду си и заедно съ другитъ плавающитъ ледове служатъ като продуктъ за образуването на леденитъ полета. По тоя начинъ,



съ течение на времето, всѣка ледена планина се преобръща въ ледено поле.

Благодарение на полярнитъ течения и отъ части на вѣтроветъ, плавающитъ ледени полета и ледени планини се отнасятъ къмъ по-малкитъ географически широчини. Единъ особено добъръ примѣръ въ това отношение е следующиятъ: Въ 1869 — 1870 г. кораба „Ханза“ претърпѣлъ коработрушение въ $70^{\circ} 52'$ с. ш. 21° зап. дълж. Екипажа му, за

да се спаси отъ потъване, се прехвърлил на единъ плаващъ ледъ (около 15 метра дебелъ и нѣколко километра въ диаметръ) заедно съ когото били влачени отъ течението на юго-западъ съ скоростъ около 10 морски мили въ денонощие. Следъ 200 дневно неволно плаване тѣ достигнали около южния край на Гренландия ($61^{\circ} 12'$ с. ш. и 42° з. д.), като изминали по тоя начинъ единъ пѣтъ отъ около 1000 морски мили.

Границитъ на разпространението на плавающитъ полярни ледове, а така сжщо и на неподвижнитъ такива, не могатъ напълно точно да се определятъ; тъй като тѣ зависятъ главно отъ сезона, отъ направлението и скоростта на полярнитъ течения и отчасти отъ посоката и силата на духащитъ вѣтрове. Очертанията на брѣговетъ сжщо оказватъ известно влияние за скоростта и посоката на движушитъ се ледове. Освенъ това, тѣ сж причина за натрупване на ледоветъ въ известни тѣхни части. Изоставяйки на страна границата на разпространението на неподвижнитъ полярни ледове, които сж отъ голѣмъ интересъ само за полярнитъ мореплаватели, ний ще проследимъ само до кжде могатъ да достигнатъ плавающитъ ледове. Последнитъ, достигайки до пжтищата на свѣтовното мореплаване, затрудняватъ спокойното корабоплаване и даже въ нѣкои случаи му нанасятъ вреди. Даже голѣмитъ океански параходи сж обречени на неминуема гибелъ при сблъскването си съ грамаднитъ плавающи ледени маси. Още е прѣсно въ паметта на всички последното голѣмо нещастие съ колосалния презокеански параходъ „Титаникъ“, който презъ време на своето първо пжтешествие на 30 мартъ 1912 г. презъ нощта се натъкна на една ледена планина на паралела 41° с. ш. Следъ $2\frac{1}{2}$ часа отъ момента на сблъскването, парахода потъналъ, въпреки, че е билъ снабденъ съ най-свѣршени непроницаеми прегради*).

Приближаването на плаващитъ ледове лесно се предугажда, ако наблюдаваме постоянно температурата на въздуха и водата. Бързото спадане на температурата почти до 0° е признакъ, че близко около кораба има плавающи ледове. По тоя начинъ, и тукъ можемъ да подчертаемъ, че за внимателнитъ и винаги бодърствуващи моряци, корабоплаването е винаги безопасно и сигурно.

Плавающитъ ледове, особено леденитъ планини, се срещатъ далечъ отъ мѣсто на произхождението си. Въ Северния Атлантически океанъ леденитъ планини достигатъ до Нюфаундлендъ, попадатъ въ Голфштромското течение и даже понѣкога го пресичатъ като достигатъ северната граница на Саргасовото море. Може обаче да се приеме, че течението Голфштръмъ е срѣдната граница за разпространението на плавающитъ ледове въ северната частъ на Атлантическия океанъ; при това, въ началото на лѣтото плавающитъ ледове сж най-изобилни и достигатъ най-южнитъ предѣли на своето разпространение. Въ северната частъ на Тихия океанъ, плавающитъ ледове се срещатъ само въ Беринговото море и границата на разпространението имъ се очертава: въ източната му частъ — отъ линията на Алеутскитъ острови, а въ западната му частъ — отъ паралела 56° с. ш.

Въ южното полушарие, границитъ на разпространението на полярнитъ плавающи ледове се приематъ следнитъ: Въ южната частъ на Атлантическия океанъ — паралела 38° ю. ш.; въ южната частъ на Тихия океанъ — паралела 45° ю. ш., а въ Индийския океанъ — паралела 42° ю. ш. Понѣкога плавающитъ южно-полярни ледени планини се срещатъ и по на северъ. Обикновено, корабитъ, които плаватъ на западъ отъ носъ Хорнъ, а сжщо и тия,

които плаватъ на изтокъ отъ носъ Добра Надежда, не срещатъ по пжтя си плавающи ледове, но около Фалкландскитъ острови (на северо-изтокъ отъ носъ Хорнъ), вѣроятността за среща съ плавающи ледове е доста голѣма. Така напримѣръ, въ 1891 г. се появили около тия острови много плавающи ледове, които въ течение на 5—6 години се премѣствали постепенно на изтокъ, а въ послѣдствие подобни маси плаващи ледове се наблюдавали между Кергуеленскитъ острови и Австралия и то въ такива географически широчини, които по-рано се считали свободни отъ плавающи ледове.

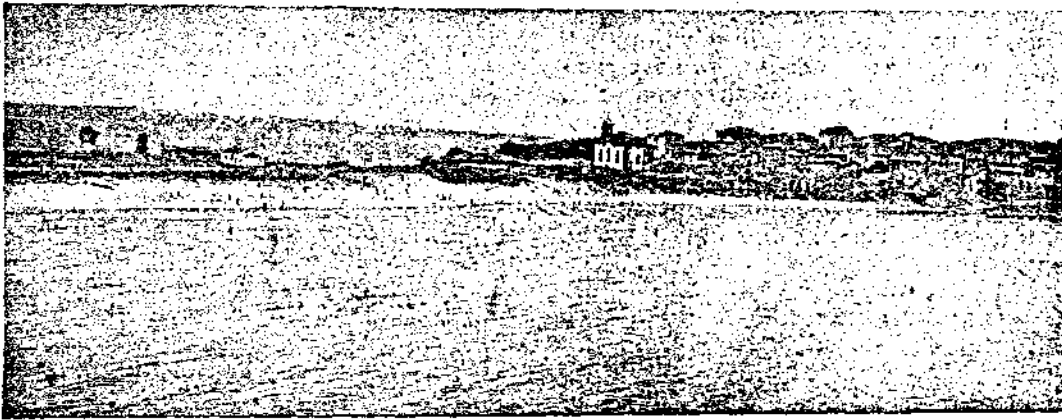
Въ южния Атлантически океанъ сж наблюдавани останки отъ плавающи ледове почти до широчината на тропика, кжде то температурата на океанската вода е около $+15^{\circ}$ Ц. На 30. IV. 1894 год. отъ кораба „Дохра“ видѣли въ пункта $26^{\circ} 30'$ ю. ш. и $25^{\circ} 40'$ з. д., презъ деня и при спокойно време, когато е изключена възможността да се направи грѣшка, единъ леденъ кжсъ на дължина 4 метра, а въ широчина и височина 1 метръ. Като вземемъ предвидъ, че подобенъ кжсъ плаващъ ледъ може да пробие подводната частъ на единъ обикновенъ корабъ, то можемъ да си съставимъ представа, каква опасностъ представляватъ за вѣтроходнитъ кораби, носящи се презъ нощта съ скоростъ до 20—25 километра въ часъ, леденитъ планини, които съ височината си надхвърлятъ върховетъ на мачтитъ имъ. Множеството вѣтроходни кораби, които пжтуватъ въ районитъ на разпространението на плавающитъ ледове и които сж изчезнали безследно, безсѣмнение сж загинали отъ сблъскване съ подобни ледове.

Варна, февруарий 1926 г.



Въскресяване на старъ корабъ.

* Заедно съ „Титаникъ“ загинаха около 1500 чело-вѣка. Това нещастие се отдава главно на несъобразителността и безгрижието на командира на кораба, който е пжтувалъ съ най-голѣма бързина презъ нощта и не е взелъ нуждитъ предпазителни мѣрки за избѣгване възможността на сблъскването.



Созополският плажъ.

Созополецъ.

ПОСЕТЕТЕ СОЗОПОЛЪ.

На южниятъ брѣгъ на Бургаскиятъ заливъ върху единъ скалистъ носъ е разположенъ града Созополъ. Водната стихия следъ една упорита вѣковна борба съ сушата е успѣла да образува тукъ едно удобно пристанище съ нѣколко малки острова, които го правятъ приказно красивъ. Отъ далече, отражението на слънчевата свѣтлина отъ стъклата на прозорцитѣ, показва на приближаващиятъ се, че тукъ има заселище. Сивитѣ дървени къщи се сливатъ съ общиятъ фондъ на скалата и не се вижда нищо друго освенъ една тъмна самотна скала, вдълбала се навътре въ морето.

Созополъ ме е привличалъ винаги. Изпитвалъ съмъ особена радостъ когато съмъ го посещавалъ. Разположенъ на високъ морски брѣгъ, надаренъ съ здравъ и цѣлбенъ климатъ, съ крива и плодородна околностъ, той представлява единъ безцененъ бисеръ отъ нашата малка страна.

Созополъ е единъ отъ най-старитѣ черноморски градове. Той е билъ построенъ отъ милетски елини около VII в. пр. Хр.

Най-хубавото и голѣмо украшение на града е билъ храма на бога — Аполона, съ една огромна металическа статуя, споредъ която и града получилъ името си — Аполония. Тука изникналъ цвѣтуещъ културенъ животъ. Въ едно кжсо време жителитѣ му успѣли да завладеятъ културно и политически всички околни селища. Разораванъ е не веднѣжъ, а следъ това строенъ и престрояванъ на много мѣста изъ околността. Но и при най-страшни разорения градътъ бързо се е съвземалъ за да бжде разораванъ наново. Около 72 години пр. Хр. римлянитѣ завоювали града, ограбили храма на бога Аполона, и отнесли статуята въ Римъ. Отъ тогава датира и упадака на града. Преданието говори, че стариятъ градъ Аполония се е намиралъ 1 миля юго-източно отъ сегашниятъ Созополъ. Сегашното селище въ старо време е било добре укрепено съ високи стени (6 м. високи и 1½ м. дебели), останки отъ които и днесъ личатъ и се наричатъ Спасовъ градъ (Созополъ). Въ последнитѣ е било скривалището на беззащитното население, когато хрбарцитѣ — мже сж изпълнявали военната си повиностъ. Има останки отъ единъ сръдно-вѣковенъ мостъ, кждето въ 1308 год. сж се сражавали българи съ гърци. Освенъ това въ последно време сж намѣрени много плочи и надписи, чието съдържание буди голѣмъ интересъ между ученитѣ.

Заселенъ на високъ скалистъ носъ съ дървени едно и двуетажни здания, едно до друго, съ тѣсни и криви улички, Созополъ прилича на сръд-

новѣковно градче. Той е изложенъ на севернитѣ и источни вѣтрове, които правятъ въздуха му винаги свежъ и прохладенъ. Климата е здравъ и това още по-вече ще спомогне за въ бждаще Созополъ да бжде единъ отъ първитѣ морски курорти. Тука има мѣсто за още толкова пришелци презъ лѣтото, колкото и жители има въ града. Всичко се намира много по-евтино, отколкото въ Месемврия, Варна, Бургазъ или кой и да било нашъ курортенъ градъ. Плажътъ, съ източно изложение, е непосредствено до града. Задъ него на десетъ минути се редятъ нѣколко други плажове все по-хубави и по-красиви. Къмъ „Кавацитѣ“ има грамаденъ плажъ съ дюни. А тръгнете ли на вжтре за да срещнете величественната Странджа — вий ще бждете възхитени. Тукъ разочарованиятъ ще намѣри нови сили и желания, наситениятъ — нови развлечения, а уморениятъ ще почувства сладката нега на почивката. А тамъ високо на Странджа човѣкъ напраздно ще се мжи да чуе рева на морето. Само птича пѣсенъ, размесена съ влюбено-сладостния шепотъ на листата и сладкия ромонъ на звънци, владѣе тамъ.

Морето при Созополъ е особено красиво. Брѣговата линия се мѣнява като че ли на кинематографическа лента, когато човѣкъ се вгледа въ нея. Наредъ съ низкиятъ еднообразенъ плажъ вий виждате алпийски скали надвесили се надъ водата, безшумно оглеждайки красивитѣ си форми. Наредъ съ голиятъ пустъ еднообразенъ брѣгъ вий ще срещнете вѣковни джбове, израстли на върхъ скали, безшумно разправящи повестъта на миналото.

Когато морето е бурно то величаво развива своята мощъ. Исполински вълни се надигатъ, настѣпватъ съ страшна мощъ къмъ брѣга, показватъ бѣлата пѣна на разярената си уста и съ грамадна сила се разбиватъ у първитѣ скали на брѣга на бѣли пѣнести струи, връщатъ се назадъ, пакъ се организиратъ, събиратъ нови сили за да нанесатъ новъ ударъ на земята.

А настѣпватъ ли тъмнитѣ нощи, пълни съ неизразима тържественостъ, мамятъ човѣка властно навънъ. Спирашъ се на брѣга, отправяшъ погледъ къмъ небето, на което блѣщукатъ безброй звезди, вирашъ се въ тѣхъ, а следъ това поглеждашъ долу къмъ водата която, като че ли почва. И ето на изтокъ, до кждето погледа стига, пламва неочакванъ огънь. Небето е румено, руменината се усилява до като изплава изъ морето нощната царица. „Луната, луната“ викатъ гласове.. Всички се радватъ на появилата се царица. Издигайки се бавно, тя като че

ли изтърсва капки вода отъ себе си и плавно заплава по небосклона. Едва що се е издигнала малко, тя праща меки блѣди лъчи на морната земя. Малки вълнички лазятъ кротко къмъ брѣга, милватъ и най-долнитѣ му части, отдрѣпватъ се свенливо назадъ и после пакъ пристѣпятъ.

Презъ деня, бѣли чайки, любящи въздуха и водата, издигатъ се високо, спускатъ се надолу, плѣскаатъ въ водата и пакъ захвърчаватъ по ефирниятъ въздухъ.

Качватъ се на лодка, плаватъ по спокойнитѣ

му води и вамъ се иска вѣчно да се разхождате.

Лѣтнитѣ вечери сж свежи, задуха не се чувствува. Отъ време на време се чува само воятъ на вълнитѣ, които настройватъ мечтателно и те каратъ да мислишъ, че ако въ миналото не е направено нищо за тоя край, то бждащето носи вѣра и успѣхъ.

Посетете Созополъ, презъ курортния сезонъ! Съ това ще му създадете бждаще, а Вий лично ще получите здраве, почивка и приятната наслада на крайморския животъ.



Скалитѣ при Созополъ.

Ив. Ангеловъ—зап. капитанъ II р.

ИСТОРИЯТА НА ДУНАВСКИЯТЪ ОСТРОВЪ „МАТЕЙ“.

Презъ 1899 г., когато настѣпиха лѣтнитѣ горещини и водата въ Дунава бѣше спаднала почти до най-ниското си ниво, за прѣвъ пътъ се показа нанесенъ пѣськъ срещу устието на дѣсния притокъ на Дунава, — рѣката Ломъ, подъ бирената фабрика тогава на Хаберманъ, а сега — Шуменъ — Русе. Въ тогавашния началникъ на Дунавската флотилия Капитанъ II р. Матей х. Стойковъ, сега въ запасъ Капитанъ I р., се породиха идеята и искъственно да залеси тоя пѣськъ съ върбови прѣчки и по тоя начинъ да се образува островъ. Той се ръководеше отъ идеята, този островъ така залесенъ и въ бждаще увеличенъ, отъ начало подъ него да се направи добъръ естественъ лиманъ за зимуване на разни кораби (параходи, платноходи, шлепове и пр.), а въ последствие да се ескарпира, укрепи и стане не само зимно прибежище за корабитѣ, но и едно добро пристанище за товарене и разтоварване на стоки и други материали отъ корабитѣ. Г-нъ Стойковъ, не забрави, тази идея. Той следеше съ голѣмо внимание пѣська и единъ денъ, когато бѣше време, разпореди да се донесатъ върбови прѣчки и набодатъ въ пѣська. Ние, а особено азъ, тогавашни негови съслуживци, се шегувахме съ него и му казахме: „Тененте (той бѣ италиански възпитаникъ за това още като лейтенантъ му казахме Тененте), ще станешъ причината, действително да се закрепни пѣська чрезъ посѣване върбовитѣ прѣчки и ако зимасть леда не

стане причина той да се разпилее, то острова ще го наречемъ на твое име „Матей“. И наистина на следующата 1900 година, като се запролѣти, ние видѣхме какъ набоденитѣ прѣчки показаха своя животъ — на пѣська бѣше се образувала вече една низка малка върбова горичка и тогава му казахме: „Е, Тененте, блѣнѣтъ ти се осжществява“. „Чакайте, казваше той, до година ще видите, че върбовитѣ прѣчки ще се заловятъ още по-добре и тогава лимана е готовъ“. Така и стана, върбитѣ порастнаха, но лимана не можа да стане, както той мислеше, защото липсваха средства. На всѣки случай, ние му казахме: „Ти стана причина да се образува тоя островъ и го кръщаваме на твое име „Матей“.*)

Днесъ, кой му е далъ наименованието „Св. Матей“, азъ не знамъ. Предполагамъ моряцитѣ сж разправали горната история, която вѣроятно сж чували, защото шегитѣ ставаха въ двора на казармата въ свободното отъ занятия време, на нѣкои отъ гимиджитѣ и тѣ отъ ревностъ къмъ светостта, сж прибавили предъ Матей едно свети и наименованието е станало „Св. Матей“. Правото е острова да се нарича само „Матей“, защото създателя му е живъ, още въ момента, когато пиша тия редове, и далечъ не изглежда да стане светецъ.

*) Това, което той не можа да осжществи, днесъ вече постепенно се осжществява и пристанищното управление работи за това.

П. А. Шишковъ.

ПРЕДЪ ЕСНАДРАТА.

Това бѣше преди много години.

Месецъ май е. . . Преди два часа частъ отъ френската срѣдиземноморска ескадра хвърли котва въ външния аванпортъ на пирейското пристанище, на мѣля и половина южно отъ островъ Саламинъ.

Говорѣше се, и вестниците пишеха, че дошлата ескадра ще прави демонстрации въ турскитѣ води, понеже турското правителство не искало да изплати уговоренитѣ суми на нѣкой-си френски подданикъ, който билъ построилъ цариградскитѣ кейове. . .

Азъ бѣхъ втори помощникъ на парахода „Елеонора“, който, въ изпълнение на „Пирейската линия“, сега стоеше въ пирейското пристанище съ две котви и кърмови вѣжета. . . Катери отъ ескадрата, пълни съ френски моряци, зашумѣха около насъ и заприставаха на главната стѣлба. Внасяха и изнасяха човали, пълни съ припаси и поемаха назадъ къмъ параходитѣ си, които бѣха боево настроени. Ескадрата димѣше, сигналуваше и внасяше оживление и любопитство въ цѣлото пристанище, а лодкаритѣ, които тукъ сѣ съ стотици, бързаха нанататъкъ за да изкаратъ нѣкоя драхма.

Часа бѣше 4 следъ обѣдъ. Агента на парахода ни издаваша последнитѣ си билети, а боцмана бѣ вдигналъ вече моряцитѣ отъ обикновената имъ работа за да ги настани по мѣстата имъ „при отпътуване“. Кормилната машинка тракаше подъ командирския мостъ. . . Следъ малко дадохъ втория сигналъ съ паракходната ни басова сирена и заехъ мѣстото си на кърмата съ моряцитѣ отъ моята вахта. . . А следъ четвъртъ часъ, гласовѣтъ на командиря ни и пилота отъ моста, се носѣха презъ мегалофона къмъ мене и къмъ носа, гдето бързо-бързо съ шумъ се навиваха на брашпилнитѣ барабани окалянитѣ вериги на котвитѣ ни. . . Котвитѣ се откъснаха отъ грунта, последва трето изсвирване на сирената изподъ ржката на командиря и парахода ни — се понесе къмъ изхода на басейна. Пресѣкохме входнитѣ фарове и кривнахме на югъ презъ срѣдата на живописно разхвърлената ескадра. Прилепили бинокли на очитѣ, отъ моста, ний загледахме военно-морскитѣ единици: единъ. . . два. . . три. . . осемъ единици! Чета: „Дантонъ“ . . . „Валдекъ-Русо“ — броненосци! „Бастилия“ . . . „Мадагаскаръ“ . . . „Аустрелия“ — кръстосвачи! И бързо сѣчемъ предъ тѣхъ, като генералъ, който командува парадъ. Шлепти водата о борта ни и красиво се отхвърля къмъ морскитѣ огне-блъвачи, о чиито бортове лижатъ пѣнливи езичета, рожба на слабия вѣтръ. Всички сме мажорно настроени и се чувствуваме, като на празненство. А отсреща дружелюбно ни гледатъ лѣснатитѣ дула на най-тежката артилерия. . . Първия помощникъ чете: № 131. . . 112. . . 152. Помагаме и четемъ съ него: „Атлантикъ“ . . . „Amiral Magon“ . . . „Араго“ — контръ-миноносци — destroyers: разрушители, както ги казватъ англичанитѣ! А, докато дефилираме предъ тѣхъ, нашия флагъ на кърмата бавно-бавно, сантиметъръ по сантиметъръ, се спуска по флаглина на своя флагщокъ: три пѣти надолу и три пѣти нагоре. . . Излѣзохме изъ периферията на ескадрата. Моряка, който салютуваще, пое каскета си отъ палубата, нахлупи го на

главата си, завърза вѣжженцето на флага о гака-борта, а парахода ни остави зелената струйна линия по направление на военнитѣ кораби, които постепенно, подъ перспективата, почнаха да намаляватъ въ по-малка площъ и да се очертаватъ върху фонда на Саламинъ и континента. . .

„Елеонора“, съ направление почти южно, бързо ни носѣше къмъ траверса на островчето Флева, и, тъкмо що го отминахме, видѣхме, че ескадрата забѣлва гжстъ и черенъ димъ. Контръ-миноносцитѣ се задвижиха около по-големитѣ свои събратя, а следъ малко, като че ли и цѣлата ескадра се раздвижи. . . Любопитни, ний не откъсвахме биноклитѣ си отъ ескадрата, а следъ малко констатирахме, че разстоянието между насъ и ескадрата не се измѣняваше вече. . .

Ескадрата бѣ се дигнала и се движеше по-диръ насъ. . . Нашитѣ любопитни погледи насочваха бинокля едижъхъ напредъ, дважъ — назадъ. Пасажери, пасажерки, екипажъ и капитани съ засмѣно и любопитно лице следѣхме движението на ескадрата, която бѣ влѣзла въ нашата килватерна линия. . . Като стигнахме на траверсъ на скалистото и ненаселено островче — Гадаро, точно подъ прочутия въ древността брѣгъ, който и до сега, е осѣянъ съ антични развалини — опредѣлихме, че ескадрата е на траверсъ на Флева. Бързо по картата отмѣрихъ разстоянието между нашия и тѣхния траверсъ: ний бѣхме предъ ескадрата на 12 мили.

Слънцето захождаше негде задъ островъ Егина и пурпурѣше вредъ. . .

На траверса на южния носъ на низкия и черно-каменистъ островъ, Микронизи, блѣснахме съ електрическото си освѣтление. Две минутки по-рано бѣ блѣснало и освѣтлението на ескадрата, която още неуклонно ни следваше. . .

Падаше здрача. . . Презъ пролива на Зеа и Микронизи минаха нѣколко параходи на югъ. Ний пътувахме на северъ, изъ островнитѣ проливи и тѣснини, за къмъ островъ Хиосъ, за пристанището му подъ сѣщото име, разположено на източната страна — първото пристанище по разписанието ни следъ излизането ни отъ Пирей. . .

Въ осемъ часа се смѣнихъ отъ вахта. Преди да отида да спя отправихъ пакъ бинокля си по кърмата: цѣлия проливъ свѣтѣше отъ бѣли, червени, зелени и прожекторни свѣтлини, които феерично се отражаваха въ тихата вода, успокоена отъ нощното затишие. . .

. . . Въ полунощъ, като поехъ вахтата си, съ източно направление по компаса, задъ кърмата видѣхъ червенитѣ и зеленитѣ фенери на ескадренитѣ кораби, а това на морски езикъ значеше, че сѣ изобиколили носа Кабаносъ върху Андросъ и, че още следватъ задъ насъ.

Усмивнахме се съ първия помощникъ и размѣнихме по нѣколко думи:

— Значи и тѣхъ водимъ въ Хиосъ? Хубави гости ще заведемъ тази сутринъ на хиосчанитѣ! — решихъ азъ.

— Дано преди тѣхъ да стигнемъ и преди тѣхъ да се махнемъ, инѣкъ много могатъ да побъркатъ на рейса ни. . . Изглежда, че и тѣ пътуватъ съ сѣщия ходъ, като насъ, защото разстоянието имъ до насъ е останало приблизително все

сжщото, — даде мнение моятъ колега и бързо се сурна по стълбитъ за да не загуби отъ сънътъ си.

... Като наближихъ около траверса на надводната скала Калофиери — островче отъ нѣколко прѣснати камъни, много опасни нощно време, защото нѣма фаръ върху тѣхъ — за предпазливостъ, взехъ малко въ страни отъ него, а следъ четвъртъ часть отново „легнахъ“ на курса си, а когато ескадрата наближи около опасния траверсъ — обилно се заносиха мощни снопове прожекторни лъчи къмъ опаснитъ канари.

Проблѣсваше утрения здръчъ, когато предадохъ вахтата си, а силуета на планинистия Хиосъ мъгляво се очертаваше на северо-изтокъ предъ пукването на зората. Времето бѣ ясно, морето — тихо, и само слабъ зефиръ се надигаше отъ изтокъ.

Въ шестъ часа минахме между южния носъ на Хиосъ — Мастико и островчето — Венетико, като гледахме ескадрата на около 15 мили задъ насъ. Слънцето бѣ високо надъ хоризонта и морска ведрина изпълняваше ширинето отъ край до край... Кривнахме покрай брѣга и загубихме ескадрата изъ предъ очитъ си. Командиря ни даде заповѣдь да се вдигне повече пара, та по-скоро да ситнемъ въ Хиосъ, гдето не-две — на-три да прехвърлимъ стотината човали брашно и бързо да се „ометемъ“ отъ Хиосъ, тъй ка о-той предполагаше, че ще има нѣкаква окупация на пристанището отъ страна на ескадрата. И другъ пътъ била ставала подобна окупация на бѣломорскитъ острови. А окупацията, вѣроятно, щѣше да ни задържи или пъкъ — увеличи формалноститъ по книгата, или — по предаването на стоката. Въобще сжществуваша много предположения, затова бѣше по-добре да бждемъ по-далечъ отъ изненадитъ. Най-умното сега бѣ — да бързаме... Бързо прекосихме носоветъ Гредия, Ненита и Св. Елена, минавайки край брѣга само на стотина метра, и малко преди осемъ часа хвърлихме котва вънъ отъ басейна на Хиосъ. Бързо спуснахме лодка и, въ двадесетъ замаха на греблата, акостирахъ предъ пристанищното управление. Практиката бѣше такава, че втория помощникъ извършваше всичкитъ формалности на брѣга, затова въ всѣко пристанище — азъ скачахъ въ лодката и, още парахода не спрѣлъ, азъ легѣхъ съ четворката си, било къмъ карантинното, било къмъ пристанищното управление на всѣки градъ... Портовия капитанъ на Хиосъ, запасенъ флотски турски офицеръ, съ фесъ и съ общо-морска униформа: котви на яката и два паралелни златни галуни по ржжавитъ, весело, съ темане ме прие въ канцеларията си, гдето съ подвити „по турски“ крака върху овча кожа седѣше и смъркаше наргиле. Той плѣсна съ ржце за да повика да ми поржча кафе, като всѣки пътъ. Азъ го спрѣхъ и не седнахъ:

— Не, ефендимъ, нѣмаме време! Сега не е като другъ пътъ! — и бързо му разказахъ за ескадрата, която иде следъ насъ, и, която сега е, вѣроятно, около Венетико. — Книжата ги направѣте за Митилинъ! — додадохъ въ заключение.

Той сви устни, леко побледнѣ, намуси се, изгърси една анадолска псувня и, като постоа за-мисленъ за моментъ, задраска съ скърцашата си турска перодръжка по санитарния ни патентъ и тескерето... Написаното оржси съ жълтъ морски пѣсъкъ, който следъ малко изсипа обратно въ чашката на мастилницата. Азъ грабнахъ документъ и му подадохъ ржка... А презъ това време

вече чувахъ шума на нашитъ винчове, които усилено провираха веригитъ си презъ желѣзнитъ си блокове. Вѣроятно, започнали сж разтоварването — решихъ азъ, и, като казахъ нѣколко успокоителни думи на събеседника си, който ми бѣ добъръ познатъ, изкочихъ на вратата, съпровожданъ отъ него. Той ме потупа по рамото и съ спокойствието на фаталистъ, рече:

— Йокъ бишей! Както сж дошли — тъй и ще си идатъ... Тѣ и други пътъ сж идвали... Чокъ-селямъ на митилинския ми колега и му кажи, за „гоститъ“, които и него ще споходятъ! — поржча той, а азъ се метнахъ въ лодката си.

Съ други двадесетъ замаха на греблата — застанахме подъ шлюпбалкитъ, и веднага се завѣз-нисахме нагоре подъ готовитъ ржце, които бѣха наредени на шлюпбалчнитъ скрипци. Брашната се разтоварваша бързо въ две мауни, едната — на носовия трюмъ, другата — на кърмовия — А татъкъ, по кея, вѣроятно, отъ разнесената новина, се трупаше любопитна и възбудена публика. Около портовото управление засноваха стражари, а нѣкои платноходи бързо затракахъ съ котвитъ си, чиито вериги съ всичка сила се навиваха на шпилнитъ барабани. Новината за пристигането на ескадрата свѣткавично се бѣ разнесла...

Ний дадохме втория сигналъ за заминаване, а агента върна пжтницитъ, които искаха да заминаватъ, понеже времето бѣ късо.

Разтоварваша се последнитъ сапани... Командиря се качи на моста и рѣзко изкомандува:

— Вира котвата!

Отсреща, на около две мили, около островчето Панахия, бѣха се проточили контръ-миноносцитъ единъ задъ другъ...

Нашата котва се дигна, командиря даде „малкъ ходъ“ напредъ, обърна презъ дѣсния бортъ, и тъкмо натисна ржчката за да даде „пълнъ ходъ“ — „Араго“ заобиколи задъ кърмата ни. Единъ отъ моряцитъ, подъ заповѣдта на командиря ни, припна до флага, свали каскета си, и, отпалечвайки се на северъ, ний салютувахме три пжти. „Араго“ прие поздравъ ни и влѣзе въ басейна на Хиосъ. Следъ него влѣзе „Атлантикъ“, а после — и третия — Напредвайки на северъ, ний пакъ се нахвърлихме на биноклитъ си за да следимъ какво ще става. Ескадрата следваше; единъ следъ другъ — се точеха голѣмитъ морски единици отатѣкъ Панахия, а следъ малко видѣхме, че турското знаме надъ портовото управление и надъ митницата се свали, а на тѣхното мѣсто се издигна — френското.

— Окупация! — рече стростнато нашия командиръ...

... Следъ часъ и половина престѣкохме презъ входа, образуванъ между островъ Гнуса и малкитъ скали на северния Хиосъ наречени — Стровило, и „легнахме“ на курсъ върху носъ Зейтинъ — на островъ Митилинъ...

Небето бѣ ясно, въздуха — напарфиюменъ отъ благодатната расгителностъ на островитъ и крайбрѣжието, а морето — разлѣто масло. Платноходи, съ овиснали платна подъ безвѣрието, строеха по пжта ни и — далече нататѣкъ около Кара-бурунския полуостровъ. Нѣколко параходи въ далечината, минаха, едни — къмъ Смирна, други — отъ Смирна — къмъ Митилинскитъ тѣснини... Но нашитъ погледъ бѣха обърнати точно задъ кърмата ни... Точно два часа, следъ като се изтеглихме иззадъ хиоскитъ канари — задимъ най-напредъ една точка,

после — друга, и постепенно ги наброихме четири... Бълваха черенъ димъ, и като излѣзоха на отворено, построиха се въ фронтова линия. Ний пакъ усилихме парата и решихме да направимъ въ Митилинъ, както бѣхме сторили и въ Хиосъ... Тѣмо настигахме около Зейтинъ — четири-бройната ескадра се раздѣли на две равни части: едната се изтегли съ лѣвитъ си бортове съ направление къмъ ътвора на смирненскитъ тѣснини, а другата — остана въ движение по нашия килватеръ. Решихме тѣхната задача: дветъ бойни единици отиваха за въ Смирна и дветъ — за Митилинъ, а броненосцитъ, като по-голъми единици, останаха сж въ Хиосъ, или пъкъ сж тръгнаха по другъ пътъ, защото минаването презъ северния проходъ на Хиосъ е рисковано за голѣми параходи.

Завихме задъ Зейтинъ и, напредвайки близо-близо до кичестия брѣгъ на острова, — следъ половина часъ хвърлихме котва въ аванпорта, гдето тревожнитъ ни сигнали съ сирената бързо доведоха агента и дизбаркатора ни съ две праздни мауни за разтоварване на стоката. Изкочихъ на брѣга съ параходнитъ документи... Портовия капитанъ, митническия управителъ и единъ офицеръ, вѣроятно, началника на гарнизона — ме посрещнаха на стълбата... Тѣ били вече научили, че ескадра окупирава островитъ. Телеграфирали имъ били по кабела отъ Смирна, а Смирна получила била известието отъ Чешме. Потвърдихъ имъ новината и имъ разказахъ какъ сме вървѣли на чело на ескадрата и какъ я шевствуваме още.

— А где сж тѣ сега? — леко потръпвайки, запитаха тримата висши сановници на острова.

— Вѣроятно, малко по на югъ отъ Зейтинъ...

— Колко сж?

— Бѣха четири, двата взѣха направление къмъ Смирна, а два — идатъ тука...

Следъ даденото интервю — бързо ми подписаха книгата и безъ всѣка забава скочихъ въ лодката си. Тримата благоволиха да ме изпратятъ чакъ до стълбата.

Както въ Хиосъ така и тука навреме успѣхме. Едва бѣхме успѣли да дигнемъ котвата — ето че и „Атлантик“ потатрузи котвената си верига ъ сивия си бортъ и следъ нѣколко минути спушна лодка съ червени пумполи по главитъ на матрозитъ. А следъ други нѣколко минути и „Аустрелицъ“ хвърли котва на миля отъ брѣга, а надъ Митилинъ се развѣ френското знаме...

Точно по обѣдъ бѣхме се дигнали отъ Митилинъ за къмъ Дарданелитъ. Разстоянието е 72 мили. Ако не ни се случеше нѣкаква задръжка изъ пѣтя — щѣхме да успѣемъ точно на единъ слънчевъ дискъ преди захождането на слънцето — да стигнемъ въ Чанакъ-кале. А влизането въ Дарданелитъ следъ слънце-залѣза не се позволяваше — подъ страхъ на потопяване... Пресѣкохме носъ Баба точно въ желанното време, отминахме и Тенедосъ съ нѣколко минути по-рано, „прерѣзахме“ и Хелесъ, и точно по три слънчеви диска надъ морето преди още „Елеонора“ да бѣ хвърлилъ котва, азъ, съ четирма гребци, се откъснахъ отъ борта и ударихъ по перпендикулярна линия къмъ брѣга, въ момента, когато разстоянието бѣ най-малко до скелата на Чанакъ-кале...

На стълбата ме посрещнаха нѣколко турски сановници. Портовия капитанъ ме хвана подъ ржка и тръгнахме за канцеларията му. Още изъ пѣтя имъ дадохъ интервюто... Навсѣкжде се било знало за окупацията на островитъ, но само подробноститъ не се знаели... Моитъ показания се

записаха. Поднесоха ми локумъ и кафе и поискаха да имъ кажа, ако съмъ знаелъ, имената на параходитъ. Казахъ имъ ги. Тѣ отвориха атлаза на военнитъ флоти, заприказваха и следъ половина часъ ме изпроводиха до скелата, отгдето пъкъ, като никога, съ тѣхенъ катеръ, бѣхме буксировани до парахода ни...

... На другата сутринъ, като стигнахме въ Цариградъ и като излѣзохъ на Галата върху кея съ книгата ни, пресрещнаха ме — нашия параходенъ агентъ съ три цивилни лица, които бързо извадиха моливъ и хартия, и преди да бѣхъ се явилъ въ портовото управление — тѣмъ дадохъ интервюто. Тукъ интервюто бѣше по-дълго, защото въпроситъ имъ се сипѣха единъ следъ другъ, а следъ това се повръщахъ назадъ въ събитията за да дообяснявамъ. Започнахъ съ описанието на морскитъ огне-бълвачи, които хвърлиха котва въ Митилинъ и послегователно, въ обратенъ редъ, свършихъ съ заминаването ни отъ Пирей на чело на ескадрата... Сжщата вечеръ въ цариградския вестникъ „Stamboul“ излѣзе дълга статия подъ заглавие „Аферата на кейоветъ“, гдето по-малко се писа за самата афера, а повече за нашето пътуване отъ Пирей до Митилинъ, като наредъ съ това дадохъ описание на параходното ни дружество и напечатаха моето име, като ме нарекоха „прямъ очевидецъ на тревожнитъ събития въ близкия изтокъ“...

София, 22/VI 1924 г.

МОРСКИЯ СПОРТЪ ВЪ ВАРНА.



Решителенъ скокъ.

Фот. К. А. Терзистоевъ.



А. Н.

МОРСКА ЗМИЯ.

Въ старата литература, която третира морските въпроси, тукъ-тамъ се срещатъ описания на едно странно морско животно, прилично на голъма змия, което е било наблюдавано въ различнитъ участъци на открития океанъ. Тия описания, понѣкога, сж толкова фантастични, че поради липсата на точни данни, научния свѣтъ смѣташе това същество за митъ, създаденъ отъ прекомѣрната фантазия на пътешественицитъ.

Презъ 1892 година се появи голѣмия трудъ на г. Удеманъ, който събра всичкитъ известни описания на морската змия и, въ резултатъ на критичното имъ сравнение, дошелъ до заключение, че такава действително съществува. Съпоставяйки около 150 наблюдения, Удеманъ създаде следното представление за формата на змията.

Тѣлото ѝ е дългесто и има обща дължина до 20—30 метра. Главата прилича на тая на тюлена и, при движението си, змията я държи високо надъ водата. Очитъ сж голѣми съ червенъ блѣсъкъ; устата широко разцѣпена, шията дълга и тѣсна. Трупътъ е широкъ до 2 метра и има два чифта крайници: гръдни и коремни. Опашката е дълга и се изтънява къмъ край. При бавно движение змията използва крайниците, а при побързо — се движи чрезъ вертикални извивания на тѣлото си. При движението си змията диша толкова силно, че се чува своеобразенъ шумъ и се вижда парата, излизаща отъ ноздритъ ѝ.

Книгата на г. Удеманъ не е произвела голѣмо впечатление и е минала почти незабелѣзана, но отъ 1898 год. насамъ въ литературата сж се появили нови описания на змията, които заслужаватъ пълно довѣрие. Така, напр., професоръ Грювелъ въ своята книга за Индо-Китай привежда доклада на лейтенантъ Лягрезиль, който е ималъ възможността да срещне три пѣти змията въ Китайското море. Неговитъ описания се сходятъ съ тѣзи на г. Удеманъ. Общата дължина е около 20—25 метра, диаметъра на трупа 2—3 метра. Тя се движи чрезъ вертикални извивания на тѣлото си и при дишането изхвърля пара съ свирене. Главата прилича на тая на тюлена, но е двойно по-голѣма. Цвѣтътъ на тѣлото отгоре е тъменъ, а отдолу е по-свѣтълъ. Тя има нѣколко крайници и изглеждало да е раздѣлена на сегменти (членове).

Въ последно време морската змия е била наблюдавана нѣколко пѣти. Капитана на параходъ „Пасификъ“ я срещналъ презъ 1924 год. веднажъ въ района на Нова-Каледония, а по-късно близо до пристанището Нумея. Правителствения чиновникъ на острова Корсика е сполучилъ да установи нейното присѣствие и въ Средиземното море, въ района на Аячио.

Разпитанитъ отъ проф. Грювелъ китайски и аномитски рибари сж казали, че тѣ доста често иматъ възможностъ да видятъ морската змия. Тя

не допуска на близо никого и никога не напада преследователитъ си. Обаче, единъ аномитски рибаръ е намѣрилъ умрѣла змия и се е указало, че тя е покрита съ люспи или щитове, които при чукане издаватъ сжщия звукъ, както при чукането на костенурката. Споредъ него тѣлото на змията е раздѣлено на сегменти, отъ които всѣки има по единъ чифтъ крайници. Проф. Грювелъ е на мнѣние, че благодарение на честитъ срещи на мѣстнитъ обитатели съ морската змия, нейниятъ образъ е послужилъ като идея при създаването на индо-китайския националенъ гербъ, който представлява драконъ.

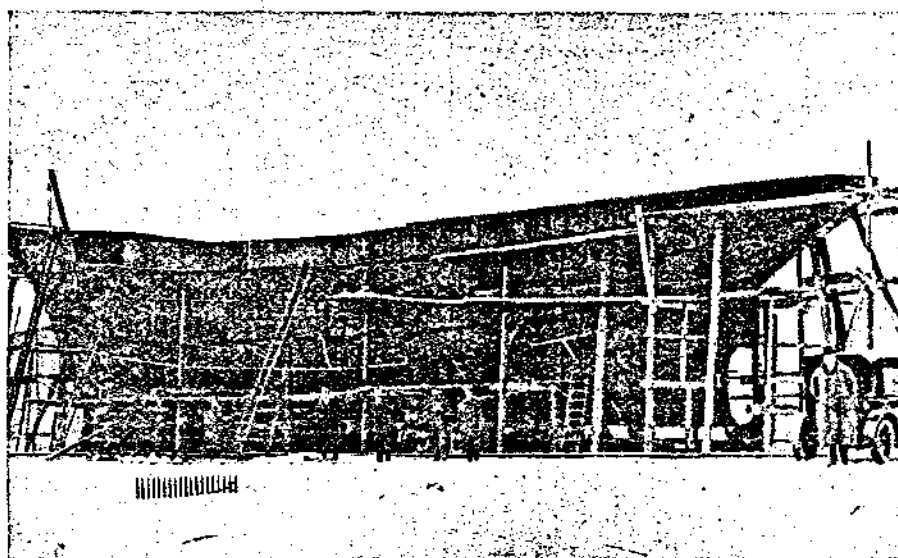
Както се вижда отъ гореизложеното, по настоящемъ едва ли може да се съмняваме, че странното животно — морската змия — действително обитава морето. Обаче, още нищо де може да се каже по въпроса за нейната принадлежностъ къмъ една или друга група въ животинското царство, зашото описанията сж непълни и, при сходството въ едни пунктове, се разхождатъ въ други. Последното е лесно обяснимо, понеже повечето наблюдения сж били направени при условия, изключващи възможностъ на ясно виждане: отъ движуия се корабъ и на разстояние не по-малко отъ 50—60 метра.

Трѣбва да се надѣваме, че въ скоро време тайната ще се разбули, зашото кораба за научнитъ изследвания при Индокитайското Правителство е получилъ нареждане да потърси и улови морска змия.

Италианското риболовно д-во Societa Anonima Italiana Industria Pesca e Sottoprodotti, съ седалище въ Римъ, въ 1924 год. започна своята дейностъ въ северното море, като се базира на германското риболовно пристанище Куксхафенъ. Д-то притежава 18 модерни рибарски трални параходи и необходимитъ за тѣхъ брѣгови постройки (въ Куксхафенъ), като работи съ единъ капиталъ отъ 12 милиона италиански лири. Уловената риба е предназначена главно за италианскитъ рибни пазари.

Напоследъкъ дружеството се е обърнало къмъ датското правителство да му разреши да устрои своята база въ островитъ Ферйоеръ (датско владение въ Атлантическия океанъ, северно отъ Англия, между брѣговетъ на Шотландия и Исландия), вѣроятно въ пристанището Торехавнъ, като пренесе инвентара си отъ Куксхафенъ (Германия). Д-вото възнамѣрява да уреди базата си като построи ремонтна работилница за своитъ параходи, работилница за риболовни мрежи, плаващъ докъ, — вжглищно депо и складъ отъ соль. Сжщо така проектира да уреди периодическо параходно съобщение на островитъ направо съ Италия. Премѣстванieto на базата си д-вото мотивира съ желанието да бжде по близо до риболовнитъ райони въ Северното море и около островъ Исландия.

Датското правителство проучва по настоящемъ предложението на д-вото.



Корпусът на рибарският кораб, който се строи въ Виена за нуждите на Рибарското училище.

Медицинското рибено масло се добива отъ черния дробъ на рибата „треска“, която живее въ севернитѣ морета и океани. Тази риба най-много се лови въ Норвегия, около острова „Исландия“ и въ района на „Нова-Земля“; въ Черно море треската не се среща. У насъ рибеното масло се нарича „моруново масло“, което име произхожда не отъ думата „моруна“ (една отъ несетровитѣ риби), но отъ френското название на треската: „морио“.

Моруновото масло се приготвя по следния начинъ. — Черния дробъ на току що уловенитѣ трески се нарязва на парчета, които се поставятъ въ особенни казани, имащи двойни стѣни. Помеждутия стѣни се пропуска пара, която нагрява парчетата отъ черния дробъ и втечнява маслото, намираще се въ тѣхъ.

Първата партида масло, което се получава при сравнително слабо нагрѣване и безъ разбъркване се нарича „бѣло масло“, то е бистро, прозрачно и почти безцветно.

При по-силното нагрѣване, придружено съ разбъркване, се събира второ-качественото масло, което има жълтеникавъ цвѣтъ.

Ако остатъка седъ нагрѣването се пресува, то отъ него изтича гъсто и тъмно масло или, тъй нареченото, „черно масло“.

Само бѣлото масло притежава всичкитѣ свойства, които го правятъ толкова ценно отъ медицинска гледна точка. Обаче, консуматоритѣ рѣдко го получаватъ въ чистъ видъ, защото то обикновено се смѣсва съ маслата отъ второ и деже трето качество, които се обезцветяватъ съ помощта на различни химикали.

Четвъртата германска конференция на морското риболовство, която се е състояла на 1 февруарий т. г. въ Алтона и въ която сж взели участие представителитѣ на: крайбрежнитѣ търговски камари, съюза на параходнитѣ риболовни предприятия, съюза на голѣмитѣ риботърговски фирми, съюза на рибнитѣ индустриални фабрики, сдруже-

нието на дребнитѣ риботърговци, рибарският съюзъ, конференцията на управленията на рибнитѣ тържища, съюза на вносителитѣ на риба, всевъзможнитѣ стопански рибарски организации и пр. е взела между другото следнитѣ решения:

1. Да се поведе широка и енергична пропаганда за морската риба като храна, за да се засили рибната консумация и достигне тия размѣри, каквито тя има въ Англия и Норвегия, кждето рибната консумация е много по-голѣма, отколкото въ Германия. При уредбата на тази пропаганда да се привлече и съдействието на държавата.

2. Да се въведе вносното протекционно мито само за рибата ловена въ блатата и езерата; вносното мито за морската риба се отхвърля, като съвършено ненуждно за запазване германското производство.

3. Да се даде подобающе мѣсто на риболовството и рибната, търговия при сключването на нови търговски договори съ чуждитѣ държави, както това е било направено по отношение риболовството въ Бѣло-море при договора съ Съветска Русия и пр.

4. Да се ускори транспорта на морската риба по желѣзопѣтнитѣ линии къмъ Швейцария, Северна Италия, Чехословашко и Австрия, до такава степенъ, че прѣсната морска риба да се доставя на голѣмитѣ рибни тържища въ тѣзи страни най-късно следъ 24 часа, както това се прави съ бързитѣ рибни влакове на нѣкои съседни страни, особено въ Франция и Белгия. Отъ друга страна да се намали превозното навло по желѣзнитѣ линии, за да стане германската морска риба напълно конкурентноспособна на поменатитѣ чужди пазари.

5. Да се намалятъ такситѣ на телефоннитѣ разговори и телеграмитѣ при рибарскитѣ предприятия, като по тоя начинъ се улеснятъ съобщенията, нѣщо което е отъ голѣмо значение при транспорта и търговията съ единъ продуктъ, който бърже се разваля, какъвто е рибата.

6. Да се настоява за допусането въ висшиятъ държавенъ стопански съветъ не само единъ общъ представител на рибарството, а по на единъ за морското и сладководно риболовство и по единъ за рибната търговия и рибната индустрия.

7. Да се иска безмитенъ вносъ на морската соль, употребявана въ рибната индустрия.

А. Н.

Къмъ историята на риболовството съ парни кораби.

Първия опитъ да се лови риба съ помощта на параходи е билъ произведенъ въ Франция. Презъ 1865 год. булонското риболовно дружество е изпратило две малки параходчета за ловъ на риба, обаче резултатитъ не сж били задоволителни. Презъ 1872 г. другото дружество, пакъ въ Булонъ, е приспособило малкъ параходъ за херинговия ловъ, но и този пжтъ предприятието не е сполучило. Това не обезсърди френскитъ риболовци, които презъ 1879 и 1881 г. г. сж направили нови опити, отъ които последниятъ се е завършилъ съ успѣхъ. Отъ тогава количеството на рибарскитъ параходи въ Франция почна бързо да се увеличава и сега надминава нѣколко стотинъ.

Въ Англия първиятъ параходъ е почналъ лова презъ 1880 година. Той е билъ обикновенъ влекачъ, приспособенъ за риболовни цѣли. Отъ 1883 г. въ Англия (пристанище Аберденъ) се е започналъ строежа и на специални рибарски параходи, като постепенно се е изработилъ особенъ типъ на кораба — „траленъ параходъ“, който притежава из-

вънредно добри морски качества. Броятъ на рибарскитъ параходи въ Англия сега не е по-малкъ отъ 3,000.

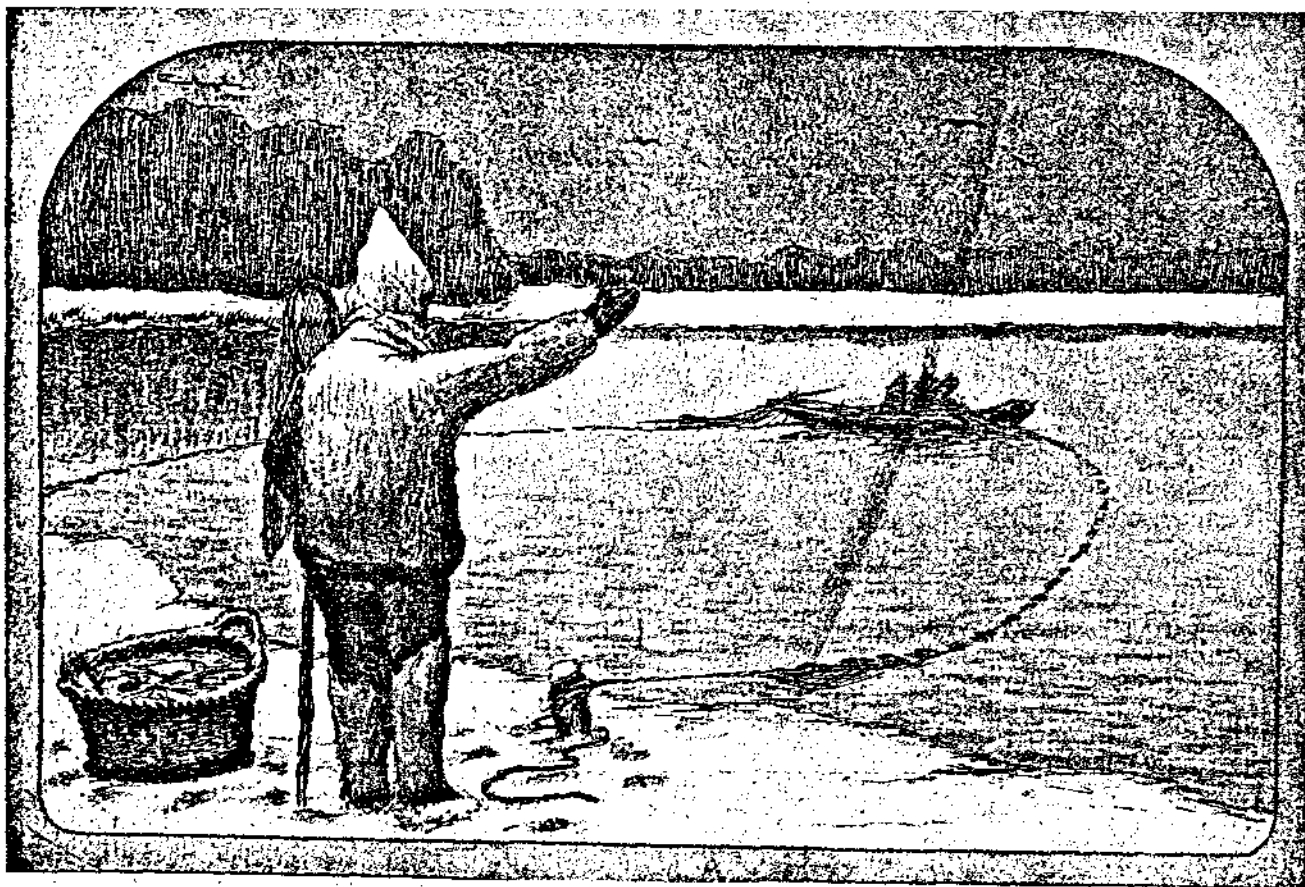
Въ Германия първиятъ рибарски параходъ влезе въ морето отъ Хамбургското пристанище презъ есента 1885 г. Резултата на неговата опитна ловидба е билъ отличенъ: той уловилъ толкова риба, че запазили само частъ отъ нея, а останалитъ помалко ценни риби сж били изхвърлени обратно въ морето. Въ настоящето време Германия разполага съ повече отъ 400 рибарски параходи.

Отначало рибарскитъ параходи сж имали малки размѣри, но постепенно тия размѣри сж се увеличавали. Като примѣръ на съвремения рибарски паренъ корабъ може да послужи парахода „Исландия“, който наскоро е билъ пуснатъ на вода въ Франция.

„Исландия“ има дължина 68 метра, широчина 10.4 метра и гази 5.6 метра. Машинитъ му сж съ мощностъ 950 конски сили, които му позволяватъ да развива скоростъ до 11 мили въ часъ. Хамбаритъ, предназначени за товарене на рибата иматъ вместимостъ 1100 куб. метра.

На кораба има инсталация за добиване на моруново масло въ количество до 30 тона. Неговитъ винчове сж способни да повдигатъ тралъ отъ най-големъ размѣръ и товаръ до 30 тона риба.

Екипажа на кораба се състои отъ 10 офицери и 42-ма моряка. На кораба е направено всичко за да се осигури възможния комфортъ за персонала. Всички помѣщения иматъ парно отопление и електричество осветление. Голѣмитъ електрически лампи на палубата позволяватъ да се работи и презъ нощта...



Зименъ риболовъ



Въ отговоръ на изпратената телеграма до Н. В. Царя по случай тезоименния му день, е благоволил да отговори:

Двореца — София

Хубавитъ думи и благопожелания, които Вие и членоветъ на Морския Сговоръ изпращате по случай именния ми день ме радватъ много и азъ Ви благодаря сърдечно.

Царьтъ.

Н. В. Царя е поздравенъ съ следната телеграма:

Негово Величество Царя

Двореца — София.

На любимия Върховенъ Покровителъ на морската идея отъ името на цѣлата организация изпращамъ най-сърдечни пожелания по случай тезоименния ми день. Нека Богъ Ви дарява здраве и дълголетие за благо на родината и осъществяване нейнитъ идеали по сухо и на море.

Председателъ Морския Сговоръ: Стояновъ.

Вести изъ живота и дейността на Б. Н. М. С.

Гл. Упр. Тѣло. — На 18 априлъ се е състояла втората среща, свикана отъ Г. У. Т. въ гр. Варна, по въпроса за нашия излазъ на Бѣло-море, а на 25 априлъ е била третата и последна среща за размѣна на мисли по сжиятъ въпросъ.

— Въ касата на Г. У. Т. сж постъпили 20000 лв., субсидия отъ министерството на земледѣлието.

— Канцеларията на Г. У. Т. временно се помѣщава, заедно съ библиотеката и читалнята, въ приземния етажъ (сутерена) на девическата гимназия, наредъ съ помѣщението на Морския музей въ източното крило на зданието; — това за сведение на идващитъ въ Варна членове на Б. Н. М. С., колкото се отнася до преписката, тя следва да се адресира: „Главно Управително Тѣло на Българския Народенъ Морски Сговоръ, — Варна“, а за телеграми — „Морски Сговоръ — Варна“.

Пловдивъ. — Въ знакъ на адмирация къмъ най-силния и деятеленъ клонъ — Пловдивския, Н. В. Царя е подарилъ на сжия единъ голѣмъ свой портретъ 1.10 X 0.90 м. въ морска форма, въ разкошна рамка и съ саморъчния му подписъ. Клона е отправилъ до Н. В. следната благодарствена телеграма: „София — Двореца. На Първия морякъ и Покровителъ на Морския Сговоръ, управителното тѣло на Пловдивския клонъ отъ свое име и отъ това на членоватъ си дължи да изкаже сърдечна благодарностъ за голѣмото внимание, изразено чрезъ подаряването на Височайшия си ликъ, въ хубавата морска форма, който на вѣчни времена ще украси канцеларията на организацията ни. Председателъ П. Дрънски“.

— При клона е формиранъ „Ръченъ спортенъ легионъ“, подъ главатарството на г. капитанъ Райчевъ и г. К. Петровъ. Легиона прави редовно своитъ учения по гребание по рѣка Марица съ отпуснатитъ отъ 2 пионерна дружина две понтонни лодки.

Легиона на 6 май, празника на ордена за храбростъ и бойния празникъ на армията, е взелъ за пръвъ пѣтъ участие въ парада и манифестацията съ 35 члена въ пълна униформа.

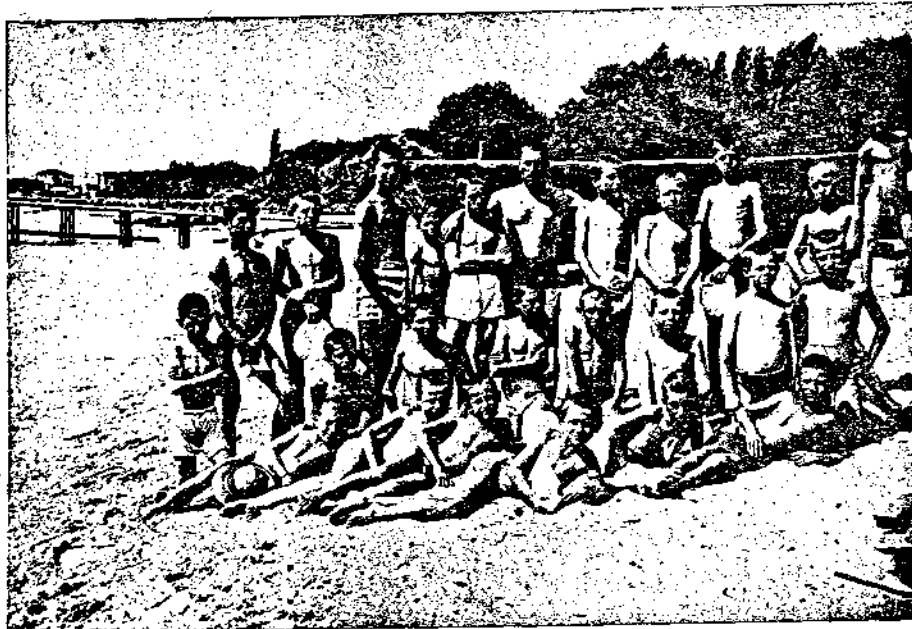
— Съ благосклонното съдействие на американското консулство въ София, Пловдивския клонъ урежда за членоветъ на Бѣлг. Нар. Морски Сговоръ отъ цѣлата страна голѣма презокеанска екскурзия до Северо-Американскитъ Съединени Щати съ културно-столански и наученъ характеръ, целейки опознаването на страната отъ Новия свѣтъ и сближение съ американския народъ, който не веднѣжъ е доказалъ симпатитъ си къмъ нашето отечество и винаги се е притичвалъ на помощъ въ тежкитъ за народа ни дни.

Екскурзията ще се състои къмъ 20 юлий т. г., минаването на океана ще стане съ най-голѣмия луксозенъ 56000 тоненъ параходъ Мажестикъ, ще трае около 50 дни и ще има маршрутъ: София — Триестъ — Милано — Парижъ — Шербургъ — Нью-Йоркъ — Ниагара — Торонто — Квебекъ — връщане презъ Ливерпулъ — Лондонъ — Анверсъ — Виена и по Дунава — Ломъ — София. Престой по 1—2 дена ще има въ всички по-голѣми градове на Европа, а въ Америка пребиванието ще бѣде около 15—20 дни.

Записванието ще трае до 1 юлий т. г., а подробности по екскурзията могатъ да се получатъ отъ клоноветъ на Б. Н. М. С. въ България, а тамъ дето нѣма такива — отъ Пловдивския клонъ на адресъ: „Морски Сговоръ — Пловдивъ“.

— † На 27 мартъ т. г. е починалъ членъ отъ Б. Н. М. С. — Пловдивски клонъ — Янчо Хр. Бузовъ, търговецъ. Миръ на праха му!

София — голѣмата морска изложба, уредена отъ клона е имала отличенъ успѣхъ. Всички зали даващи представа за морския ни брѣгъ, флората и фауната на Черно-море, риболовството, солопроизводството, корабоплаването, морелѣчението, водниятъ спортъ и развитието на Б. Н. М. С., сж будили голѣмъ интересъ средъ софийското гражданство и учащата се младежъ. Изложбата е била посетена отъ Н. Величество Царя, подъ чието върховно покровителство е била уредена, отъ Н. Ц. В. княгиня Евдокия, много отъ г. г. министритъ, народнитъ представители, професоритъ, общественицитъ, журналиститъ и пр., цѣта на столицата и изобщо българската интелигенция. Изложбата е траяла отъ 2 до 16 май. По-подробни сведения за изложбата, посещението ѝ и резултатитъ отъ нея ще дадемъ чрезъ специална статия въ следующата книжка.



Питомците от лятната ученическа колония, въ гр. Варна презъ 1925 год., организирана отъ Плевенския клонъ на Б. Н. М. С. (Вижъ помѣстената статия въ брой 3 отъ списанието, стр. 5).

— Успоредно съ изложбата клона е уредилъ три беседи, а именно: на 3 май отъ председателя на клона проф. Д-ръ Ст. Консуловъ на тема „Чертъ изъ живота на морето“, придружена съ свѣтливи картини; на 5 май отъ гл. секретаръ Г. Славяновъ на тема „Нашиятъ черноморски брѣгъ“ също съ свѣтливи картини и на 7 май отъ проф. д-ръ П. Стояновъ на тема „Морето като лѣчителъ“, придружена съ филмъ. Всички беседи сж били отлично посетени и сж събудили още по-голямъ интересъ къмъ морската изложба, къмъ дѣлото на Б. Н. М. С., а което е най-важно — къмъ морето и морската идея.

Варна — клона е ималъ на 16 май общо събрание, на което управителното тѣло е дало отчетъ за своята дейность, приетъ е билъ бюджета на клона за 1926 год., който възлиза на 114,085 лв., по-важнитѣ разходни пера сж: 60,000 лв. за спортни лодки, по 5,000 лв. за фондовете при Г. У. Т. „Лѣтни морски колонии“ и „Черноморски наученъ институтъ“, 10,000 лв. за морски домъ и пр. Избрани сж делегати за събора. Събранието е провъзгласило царскиятъ български консулъ въ Александрия г. Миланъ Поповъ, заради неговитѣ голѣми заслуги къмъ дѣлото на Б. Н. М. С. и морската идея, за почетенъ членъ на Варненскиятъ клонъ.

Русе — На 9 май клона е ималъ общо събрание, на което е даденъ отъ упр. тѣло отчетъ за дейността му, приетъ е билъ бюджета на клона за 1926 год., възлизащъ на 60,000 лв. и е избрано ново управ. тѣло въ следния съставъ: 1) председателъ Иванъ Недковъ, търговецъ; 2) подпредседателъ Сава Христовъ, зап. морски офицеръ; 3) секретаръ Константинъ Донева, адвокатъ; 4) касиеръ Мичманъ Остревъ и 5) съветници кап. II р. Ив. Михайловъ и Асѣнъ Лингоровъ, търговецъ.

— Клона подготвя реорганизирането на своя рѣченъ спортенъ легионъ.

— Подготвя се за русенскитѣ деца лѣтна морска колония.

— Изпратени сж на пловдивския клонъ една моторна лодка и една русалка, отъ които първата за временно ползване отъ пловдивци и за изучаване режима на р. Марица.

Шуменъ. — Отъ отчета на клона се вижда, че презъ 1925 г. е ималъ 32,905 лв. приходъ и 33,079 лв. разходъ.

— На 20 априлъ е починалъ члена отъ Б. Н. М. С. — Шуменски клонъ — Д-ръ Димитръ Я. Димитриевъ, запасенъ санитаренъ подполковникъ, на 59 годишна възраст. Миръ на праха му!

Търново. — На 28 февруарий клона е ималъ общо събрание. Избрано е ново управ. тѣло въ съставъ: 1) председателъ Юрданъ Пенчевъ, търновски окръженъ управителъ; 2) подпредседателъ Ст. Тенекеджиевъ, нотариусъ; 3) секретаръ Николай Ев. Мартиновъ, сжд. кандидатъ; 4) касиеръ Николай Г. Фурнаджиевъ, търговецъ; 5) ржководители на спорта Йосифъ Великовъ, учителъ и Бр. Братовановъ, жбболѣкаръ; 6) съветници Никола Михайловъ, учителъ, капитанъ Богданъ Велизаровъ и Борисъ Геновъ, счетоводителъ.

Борисовградъ. — На 28 февруарий клона е ималъ общо събрание. Избрано е ново управ. тѣло въ съставъ: 1) председателъ Недю Петровъ; 2) подпредседателъ Георги Капановъ; 3) секретаръ-касиеръ Василъ Христовъ и 4) съветници Богданъ Симеоновъ и Георги Димитровъ.

— За времето отъ I.VI до 31.XII. 1925 год. клона е ималъ приходъ 6481 лв. и разходъ 5248 лв., наличность къмъ 1 януарий т. г. 1233 лв.

Месемврия. — На 7 априлъ клона е ималъ общо събрание, въ което между другото е било решено да се увеличи състава на управ. тѣло отъ 5 на 9 души, обаче това решение не е утвърдено отъ Г. У. Т., тъй като съ нищо не е оправдано. Избраното ново управ. тѣло също така не е утвърдено отъ Г. У. Т., като е предложено отъ него



Питомките от летната ученическа колония, въ гр. Варна през 1925 г., организирана от Плевенския клонъ на Б. Н. М. С. (Вижъ бр. 3 отъ М. С., стр. 5).

да излизатъ всички членове, които сж влизали въ досегашното управ. тѣло; като временно управ. тѣло сж посочени отъ Г. У. Т. да останатъ следнитѣ новоизбрани членове: М. Маждраковъ, Петровъ, Ив. Славовъ, Гугушевъ и Хр. Харизановъ, които въ най-скоро време да свикатъ ново общо събрание за изборъ на редовно управ. тѣло.

— На 11 до 13 май, съгласно решението на II редовенъ съборъ и това на Г. У. Т., на клона е направена ревизия, като всички негови дѣла и смѣтки отъ основаването му и до днесъ сж прегледани отъ подпредседателя и секретаря на Г. У. Т. — г. г. Яковъ Найденовъ и Ксенофонъ Янковъ. Анкетата установява доста нередовности отъ организационенъ и финансовъ характеръ.

— Чрезъ обстойно и добре мотивирано изложение, клонъ е направилъ постѣпки за постройка на желѣзопѣжната линия Анхиадо — Месемврия.

Станимъка. — На 27 априлъ клонъ е уредилъ беседа на тема: „Панамския и Суецкия канали“ съ свѣтливи картини, държана отъ г. Разбойниковъ, пловдивски окр. учил. инспекторъ. Сказката е била отлично посетена.

Поправка. Въ брой 3 год. III на списанието „Морски Сговоръ“, стр. 2 подъ снимката на делегатитѣ на областната конференция въ гр. Пловдивъ, погрѣшно е отпечатано, че Д-ръ Таневъ е отъ Ямболъ. Д-ръ Георги Таневъ е делегатъ на Ново-Загорския клонъ отъ Б. Н. М. Сговоръ.



Разговоръ съ изследвателя на Гренландия — капитанъ Микелсенъ.

Въпреки поройния дъждъ, който вали и вѣтрътъ що помита вълнолома „Волтеръ“, капитанъ Микелсенъ се връща отъ разходката си безъ парадесю и дъждобранъ, съ шапка въ ржка.

— Тия, които сж прекарвали двадесетъ години въ полярнитѣ страни, каза той, усмихвайки се при нашето очудване, нѣматъ нужда отъ върхни дрехи въ нашитѣ климати.

Капитанътъ Микелсенъ, датчанинъ съ прегорѣло грубо лице, за първи пѣтъ е тръгналъ за Гренландия, още когато е билъ на осемнадесетъ години. Отъ тогава насетне той е направилъ петъ дъл-

ги пѣтувания въ полярнитѣ страни, като се връщаль въ Дания, само за да си „почине“, както каза той.

— Едно отъ пѣтешествията било особено трудно, ни разправи той. Въ 1909 год. бѣхъ ходилъ да диря следитѣ на експедицията Милиусъ — Ериксинъ, която се бѣ изгубила въ ледоветѣ. Параходътъ, който ме бѣ довелъ си замина и азъ останахъ самъ съ единъ другаръ въ тая съвършено пуста страна. Въ продължение на осемъ месеци ние ходихме да изследваме източното крайбрѣжие до фиорда на Дания. Нашитѣ запаси бѣха се привършили и ние излядохме едно следъ друго всичкитѣ си кучета, дори и ония що бѣха умрѣли отъ гладъ и чийто черъ дробъ поради това, бѣ отровенъ. Ние бихме могли да умрѣмъ отъ това и

го знаехме, ала какъ да противостоимъ на изкушението да ядемъ месо, когато умирахме отъ гладъ?

При все това нашитѣ усилия бѣха увенчани съ успѣхъ. Ние можахме да намѣримъ тѣлата на Милиусъ-Ериксинъ и на неговитѣ другари и тѣхния цененъ пжтенъ дневникъ, къмъ който азъ прибавихъ собственитѣ си географически и топографични бележки върху Гренландия. И азъ съ задоволство все пакъ мога да кажа, че сега вече цѣла Гренландия, тоя грамаденъ островъ, е напълно позната и може да бѣде начертана на карта.

На запитването ни, какво мисли тоя доблестенъ изследователъ за усилията, които по настоящемъ се правятъ отъ норвежцитѣ и отъ американцитѣ, за да прелетятъ съ хвърчило северния полюсъ, той отговори: „Азъ съмъ отъ старата школа на полярнитѣ пжтешественици и тия опити едва ли ме интересуватъ. Разбира се, че северния полюсъ може да се прелети съ хвърчило, ала не може да се изследва съ хвърчило полярния океанъ, а въ това именно и се състои нашата главна целъ.“

Отъ френски: Н. П. И.

Загубитѣ въ свѣтовното мореплаване. Споредъ английската осигурителна статистика общата загуба въ кораби на свѣтовното търговско мореплаване за 1925 год. възлиза на 176 кораба отъ 500 и по-вече тона, съ обща вмѣстимостъ отъ 345,732 тона, което при свѣтовенъ тонажъ на всичко 34,000 кораба съ по-вече отъ 64,000,000 тона, съставлява едва около $\frac{1}{4}$ %. Отъ тия загуби 140 кораба съ 306,209 тона сж параходни и моторни, а 36 кораба съ 39,523 тона сж вътроходни. Най-големата частъ отъ тия загуби — 28 кораба съ 65,676 тона — се пада на Англия; следъ нея идватъ Америка съ 43 кораба и 55,728 тона, Япония съ 25 кораба и 45,138 тона, Италия съ 11 кораба и 34,833 тона, Гърция съ 9 кораба и 21,162 тона, Норвегия съ 11 кораба и 14,434 тона, Испания съ 10 кораба и 16,517 тона, Франция съ 6 кораба и 10,262 тона и пр. Забележително е, че германския търговски флотъ, който държи едно отъ първитѣ мѣста въ свѣтовното мореплаване, не е понесълъ никакви загуби, въпреки неговата твърде усилена дейностъ.

Насърдчение мореплаването въ Англия. За да насърди развитието на търговското мореплаване английското правителство редовно дава на дееспособнитѣ корабоплавателни предприятия кредити за постройка на нови кораби; така, напоследъкъ на 5 корабоплавателни предприятия за постройката на общо 14 различни видове кораби е било отпуснато отъ държавата кредитъ общо 1,380,000 лири (близо единъ милиардъ лева).

Французскитѣ законъ за задължително носене отъ търговскитѣ кораби на радиотелеграфни станции отъ 6 априлъ 1923 год., е измѣненъ, като корабитѣ съ по-малко отъ 1600 тона сж освободени отъ това задължение. Всички по-големни отъ тази норма (1600 тона) търговски, пжтнически и риболовни кораби, които носятъ на себе си общо 50 души съ прислугата или 12 пжтници, сж задължени да иматъ предавателна и приемателна радиотелеграфна станция.

Втрешното корабоплаване въ Сърбия. Поради много злоупотребления, постоянни загуби и др. нередовности, сръбското правителство недавно бѣ унищожило субсидираното отъ държавата дунавско параходство подъ името „Бродарски синдикатъ“, като го взе изцѣло въ свои ржце. Сега се съобщава, че правителството проектира образу-

ването на едно акционерно дружество, въ което за държавата ще се запази абсолютно болшинство при управлението.

Крайбрѣжното корабоплаване въ Турция отъ 1 юний т. г. ще мине изцѣло въ турски ржце. Стоящето по-рано на сравнително ниско стъпало на развитие, турско мореплаване отъ известно време насамъ, благодарение на енергичната дейностъ на националистичното правителство, започва съ бързи крачки своето организиране и развитие. Отъ една страна засилената държавна подкрепа, отъ друга — обединението на турскитѣ корабоплавателни д-ва, въ скоро време ще направятъ отъ турския търговски флотъ модеренъ и мощенъ инструментъ за защита на външитѣ и вътрешни стопански интереси на Турция. До сега крайбрѣжната (каботажна) служба се е поддържала отъ 60 и по-вече параходи, принадлежащи на различни чужди компании, между които първо мѣсто, е заемала „Лойдъ Триестино“, която поддържа турския каботажъ още отъ 1836 г. До 1 юний всички чужди кораби ще трѣбва да напуснатъ турскитѣ води, като на тѣхно мѣсто параходнитѣ линии ще се обслужватъ изключително отъ турското знаме и на пръвъ планъ отъ най-големото д-во Сеиръ-Сефайнъ, на чело на което стои енергичниятъ директоръ Садулла-бей.

— Успоредно съ постройката на новото *турско пристанище въ Самсунъ* на Черно-море, започва и постройката на желѣзната линия Самсунъ — Сивасъ.

Международна изложба за вътрешното корабоплаване и използването на воднитѣ сили се урежда въ Базелъ. Тя ще има 38 отдѣла, разположени върху 100,000 кв. метра площъ и върху едно значително протежение на Рейнъ. Ще бждатъ изложени модели на всевъзможни водни строежи, пристанищни съоръжения, силози, шлюзове, докове, на разни видове кораби, корабостроителници, отдѣлни машини, материали за снабдяване, на всѣкакви силопроизводни водни инсталации и пр. На изложбата ще се четатъ редица реферати, ще заседаватъ нѣколко международни конгреси и т. н. Тя ще се открие на 1 юлий и ще трае до 15 септември 1926 г.

Плаването презъ Сулинското дунавско устие става все по-мжчно и по затруднително. Засипването на устието, въпреки голѣмитѣ и скъпи работи по прочистването му отъ страна на Европейската дунавска комисия, става все по-застрашително и безъ всѣкакви изгледи, че може да бѣде спрѣно. Минаването на голѣмитѣ морски кораби презъ устието и отиването имъ до Галацъ и Браила става почти невъзможно, търговцитѣ сж принудени да претоварватъ своитѣ стоки въ Сулина, а това предизвиква губение на много време и силно заскѣпване на транспорта. Заинтересованитѣ кржгове въ Ромжния използватъ положението за една усиленa компания срещу Европейската дунавска комисия и въ полза на ромжиската национална кауза — премахването на комисията. Отъ друга страна ромжискитѣ специалисти и компетентни лица все по-настойчиво изтъкватъ проекта за изоставянето на Сулинското устие и пригласяването на Килийското — за нуждитѣ на морското корабоплаване до Галацъ и Браила.

Частно за насъ българитѣ, сега е най-удобния моментъ за отклоняването на нашиятъ дунавски трафикъ, насоченъ къмъ долното течение на Дунава и морето. Ако ний създадемъ удобства

въ Русенското и Варненското пристанища за бързо и евтино претоварване на стокитъ отъ вагонитъ въ корабитъ и обратно, ний можемъ, чрезъ нефтенитъ превозни такси да насочимъ не само нашиятъ, а даже цѣлиятъ сръдноевропейски дунавски трафикъ да отива къмъ морето, вмѣсто презъ Браила—Сулина, презъ Русе—Варна.

Най-големиятъ шлюзъ*) въ свѣта. Холандското пристанище Амстердамъ се свързва съ Северното море освенъ чрезъ залива Зюйдерзее, още и чрезъ единъ изкуственъ каналъ, дълъгъ 24 километра и излизащъ на брѣга на откритото море при знаменитото рибарско пристанище Юмюйденъ; чрезъ тоя каналъ твърде много се скъсява пътя на корабитъ отиващи отъ Амстердамъ къмъ Английскитъ каналъ (Ламаншъ) или обратно. По дължината на тоя каналъ има три шлюза, единия отъ които построенъ въ 1896 год., съ дължина 225 метра, ширина на повърхността 25 м. и дълбочина 9'7 метра е минавалъ тогава за най-големъ въ свѣта. Предъ видъ на това, че движението по тоя каналъ, наричанъ „Северно морски“, постоянно се увеличава (презъ 1890 год. сж минали кораби съ общъ тонажъ 1,800,000 Bt. R T., а чрезъ 1913 год. тонажа на преминалитъ кораби се възкачва вече на 3,170,000 Bt. R T.), холандското правителство още въ 1917 год. е решило постройката на единъ новъ, четвърти шлюзъ и едно ново значително разширение на цѣлия каналъ. Започнатиятъ вече новъ шлюзъ ще има 394 метра дължина, 50 метра ширина и 14'70 м. дълбочина. Профилътъ на северноморскитъ каналъ, който за сега е по-големъ отъ профилътъ на Суецкия каналъ, чрезъ предприетото понастоящемъ разширение и удълбочение ще стане по своитъ размѣри по-големъ отъ профилътъ и на Панамскитъ каналъ; въ основата си северноморскитъ каналъ ще бжде разширенъ на 100 м., а при водната повърхностъ на 190 метра, когато Панамскитъ каналъ при водната повърхностъ е широкъ 100 метра. Следователно, въ близкото бжде Холандия ще притежава най-широкиятъ и най-дълбокъ плавателенъ каналъ и най-големиятъ шлюзъ въ свѣта.

Воденъ пътъ между Загребъ и Нишъ. Главната дирекция на воднитъ пѣтища въ Югославия е изработила напоследъкъ единъ проектъ за свързването чрезъ воденъ пътъ на Загребъ съ Нишъ. Споредъ тоя проектъ ще бжде необходимо да се удълбае коритото на р. Сава отъ Загребъ до Сисекъ, за да се създаде рѣчното съобщение Загребъ—Бѣлградъ (и даага града лежатъ на р. Сава). Следъ това ще се пристъпи къмъ осъществяването на втората частъ отъ проекта — превръщането въ плавателенъ воденъ пътъ на рѣката Морава между Бѣлградъ и Нишъ. Пътя по р. Сава, между Загребъ и Бѣлградъ, ще бжде удълбоченъ до толкова, че да могатъ да минаватъ по него и най-големитъ рѣчни параходи. За изпълнението на проекта се предвижда сключването на заемъ, чиито лихви и погашения ще се плащатъ отъ доходитъ

*) Шлюзътъ представлява отъ себе си изкуственъ прагъ на водниятъ пътъ, чрезъ когото отъ една страна се избѣгватъ голѣмитъ наклони отъ пътя, а отъ друга — корабитъ удобно преминаватъ отъ едно по-низко ниво въ друго по-високо или обратно. Въ случая шлюзоветъ улесняватъ движението на корабитъ при разликата въ нивото на морето, предизвикана отъ приливитъ и отливитъ; — чрезъ такива шлюзове сж затворени входоветъ на всички пристанища, които сж построени по брѣговетъ на открититъ морета и океанитъ.

Шлюзоветъ по текущитъ води, освенъ за улеснение на корабоплаването, почти винаги се използватъ и за получаване голѣми количества евтина електрическа енергия.

на новиятъ воденъ пътъ. Ако необходимитъ кредити бждатъ отпуснати своевременно, работата ще почне още тази пролѣтъ.

Подобенъ проектъ е сществувалъ още въ 1908 год., разработенъ отъ тогавашното унгарско министерство на търговията. Поради голѣмитъ рѣчни препятствия въ долното течение на Сава, унгарскитъ проектъ е предвиждалъ тѣхното обхождане чрезъ канална връзка дълга 56 клм. между р. Дунавъ при Вуковаръ и р. Сава при Шамацъ. Отъ Шамацъ до Сисекъ рѣката Сава е трѣбвало да се направи плавателна, а отъ Сисекъ нагоре е трѣбвало да се построи каналъ, като се използва р. Кулпа, чакъ до областта на Карстъ, близо до Фиуме; прехвърлянето на самата планина обаче е било намѣрено за много трудно, за това и канала не се е предвиждалъ до пристанището на Фиуме.

Положението на ромжискитъ пристанища Браила и Галацъ въ последно време, поради голѣмиятъ застои въ износната търговия, е силно влошено. Съ изключение износа на дървенъ материалъ, който е малко по-оживенъ, износа ни житни храни и петролъ почти напълно е спрѣлъ. Много отъ параходитъ сж принудени да се връщатъ празни; корабнитъ навла сж силно спаднали. Сжщо така, значително е намалѣлъ и вноса на колониялъ, манифактура, и желѣзария, чиито главенъ търговски центъръ винаги е билъ Галацъ.

Търговската камара въ Галацъ се занимава съ издирване средства за съживяване на търговията въ пристанището. Тя е протестира на ново предъ правителството за скъсяването рейситъ на държавното морско паракходство „Serviciul Maritim Român“ до Кюстенджа, като Галацъ и Браила отъ 6 януарий 1922 г. повече не се посещаватъ. Търговската камара иска да се възстанови старото положение и държавнитъ морски параходи да не спиратъ до Кюстенджа, а да идватъ до Галацъ и Браила. Камарата е протестира сжщо за закриването собственитъ агенти на държавното паракходство въ Галацъ и Браила и прехвърлянето агентската служба върху една частна холандска агенция.

Вмѣсто западащата търговска дейностъ на пристанищата Галацъ и Браила, малко по-оживена е дейността на Кюстендженското пристанище. До голѣма степенъ това се дължи и на невъзможността, поради засипването на Сулинскитъ каналъ, за голѣмитъ параходи да влизатъ въ устието на Дунава. Особено оживена е вносната търговия въ Кюстенджа, а отъ износната най-оживена е търговията на петрола; износа на житни храни и тукъ, както въ дунавскитъ пристанища, е слабъ.

Отъ Солунското пристанище гърцитъ проектиратъ да направятъ напълно обзаведена за търговското мореплаване база. Успоредно съ това работватъ се плановѣтъ за постройка на пристанища въ Деде-Агачъ и Кавала.

Сърбитъ се оплакватъ, че гърцкитъ власти имъ правели много пречки въ югославянската свободна зона въ Солунъ. Напр. поставя се въпроса дали зоната е свободна само въ морско или въ континентално отношение. После, гърцитъ настояватъ шото пристанищната администрация да бжде управлявана само отъ гръцки чиновници. Изобщо гърцитъ пречатъ на функционирането на югославянската свободна зона, като считатъ, че при наличието на недавна учредената гръцка свободна зона, тя е излишна и че сърбитъ настояватъ на нейното сществувание само по политически причини, т. е. отъ желание да прикриятъ стремежътъ си за политическо проникване къмъ Бѣлото море.



(Приключенъ на 20 май 1926 г.).

Ди. Кам. — „Тритъ изложби“ (в „Свободна Речъ“, год. III, Брой 652, София 6.V.1926 год., стр. 3).

Ямичестъ, Е.М. — „Въ машинното отделение на единъ параходъ.“ — Превелъ Йоле — (в „Морски Ратникъ“ год. I, брой 6, Варна 15.V. 1926 год., стр. 3 и 4).

Ляновъ, Г. — „Нашитъ черноморски градове“ (в „Бургаска Поща“, год. I, брой 2 и 3, Бургазъ, V.1926 год.).

Alvanitino. — „За експорта на свинско месо.“ (в „Търговско-промишлена защита“, год. XIV, брой 733, Варна, 14 май 1926 год., стр. 1).

Безсребърни Люб. — „Вечеръ.“ — „Копнежъ“ — стихове (Сп. „Морски Сговоръ“, год. III, брой 5, Варна V.1926 г., стр. 1).

Б. Ф. — „Песенъ на моряка.“ (сжиятъ брой на списанието „Морски Сговоръ“, стр. 1).

Бурилковъ, Д-ръ Вл. — „Варна или Бургазъ.“ (в „Бургаска поща“, год. I, брой 10, Бургазъ, 16.V. 1926 год., стр. 1).

Б. С. — „Излазятъ на Бѣло море.“ (в „Време“, год. II, брой 95, Варна, 25 април 1926 год., стр. 1).

Български Народенъ Морски Сговоръ. (в „Търговско-промишлена защита, год. XIV, брой 732, Варна, 9.V.1926 г., стр. 1).

Български Народенъ Морски Сговоръ (в „Подофицерска защита“, год. XI, брой 412, София 10.V.1926 г., стр. 4).

Busch. — „Kreuzerfahrten“. Leipzig 1926. (Verlag E. Nebel-land, 269 страници, цена 450 зл. марки).

В. Т-въ. — „Житиата износна кампания по Дунава.“ (в-къ „Търговско-промишлена защита“, год. XIV, брой 732, Варна, 9.V.1926 год., стр. 1).

W. W. — „Къмъ югъ.“ (в „Миръ“, год. XXXII, бройове 7755, 7757, 7760, 7764, 7766, София, май 1926 год.).

В. В. Г. — „Концесията и Българското Параходно Дружество.“ (в „Търговско-промишленъ гласъ“, год. IV, бр. 349—350, София 14.V.1926 год., стр. 3).

Weyer. — „Taschenbuch der Kriegsflootten, Jahrgang 1926“. München 1926 (Verlag I. F. Lehmann, 383 стр., цена 12 зл. марки).

Дръиски, П. — „Видрата, като неприятелъ на рибата.“ (Сп. „Ловецъ“, год. XXVI, брой 7, София, III.1926 год., стр. 12 и 13).

Дръиски, П. — „Авиатика у рибитъ.“ (Сп. „Естествознание и География“, год. X, кн. 4, София XII, 1925 год., стр. 134—135).

Дръиски, П. — „Рибовъдството въ чужбина и у насъ.“ (Сп. „Естествознание и География“, год. X, кн. 5 и 6, София 1926 год.).

Dittmar-Pittmann. — „Ein Menschenalter auf dem Meere.“ (Berlin, K. F. Koehler, 1925; 124 страници, цѣла платнена подвързана, цена 6 зл. марки).

Ивановъ, Сава Н. — „Океанография“. Варна 1926 год (Издание на Бѣлг. Нар. Морски Сговоръ, съ 160 страници и по-вече отъ 30 чертежи и карти изъ текста. Цена 30 лева).

Ивановъ, Сава Н. — „Цѣтъ и позрачностъ на черноморската вода.“ (Сп. Морски Сговоръ, год. III, брой 5, Варна, май, 1925 год., стр. 9—11).

И. М. — „Никола Рачевъ.“ — По случай годишнината му отъ трагичното му загинаване подъ развалинитъ на Св. Недѣля.“ — (Сп. Морски Сговоръ, год. III, брой 5, Варна, V, 1926 год., стр. 7—8).

Изложбата на Българския Народенъ Морски Сговоръ. — (в „Миръ“, год. XXXII, брой 7758, София, 10. V. 1926 год., стр. 1).

Консуловъ, Д-ръ Ст. — „Първата морска изложба.“ (в-къ „Слово“, год. V, брой 1172, София, 4.V.1926 г. стр. 4).

Консуловъ, Ст. — „Морската лисица“ (Сп. „Природа“, год. XXVI, кн. 7 и 8, София 1926 год., стр. 116—117).

Концесията за износъ на преработено свинско месо и преитъ параходни съобщения съ Англия. — Изложение на Българския Народенъ Морски Сговоръ — (Сп. „Морски Сговоръ“, год. III, брой 5, Варна, V, 1926 год., стр. 1—7).

Каназирски, Г. — „Бургазъ — пристанище на Южна България“ (в „Бургаска поща“, год. I, брой 1, Бургазъ, 7.V. 1926 г., стр. 1).

Коломбие, А. — „Използване на морскитъ вълни за получаване на електрическа енергия“ (в „Варненска поща“, год. IX, брой 2296, Варна, 20.V. 1926 г., стр. 2).

Каменова, А. — „Престоитъ на „Царъ Фердинандъ“.“ — Подъ четирисетъ кандила (Иерусалимъ). — Стѣната на риданията (Хайва) — Свинскътъ е слѣпъ (Каиро) Острова на Сафо. (О-въ Митилинъ). — Съкровищницата на Али-Баба. (в „Слово“, год. V, бройове 1173, 1175, 1178, 1181 и 1184, София, май 1926 г.).

Кашевъ, Д-ръ С. Г. — „Една инициатива къмъ морето.“ (в „Слово“, год. V, брой 1177, София, 11.V.1926 г., стр. 2).

Московъ, М. — „Морето“ — Стихове — (Сп. Морски Сговоръ, год. III, брой 5, Варна V, 1926 год. стр. 1).

М. П. Р. — „Моряци въ Иерусалимъ“ — Превелъ отъ руски П. А. Шнишковъ. (Сп. „Морски Сговоръ“, год. III, бр. 5, Варна, V. 1926 г., стр. 13—14).

Монтегацца, П. — „Морякътъ.“ (в „Морски Ратникъ“, год. I, брой 5, Варна, 1 май 1926 год., стр. 2 и 3).

Магеръ. — „Морето зове“ (в „Бургаска поща“, год. I, бр. 5, Бургазъ, 11 май 1926 год., стр. 2 и 3).

Милковъ, В. — „За английската концесия“ (в „Търговско-промишленъ гласъ“, год. IV, брой 348, София, 11. V. 1926 год., стр. 1).

Нечаевъ, А. — „Морския ни риболовъ.“ (Сп. „Морски Сговоръ“, год. III, брой 5, Варна V., 1926 год., стр. 15—16).

Нашето морско дѣло (в „Радикалъ“, год. XXI, брой 84, София, 16. IV. 1926 год., стр. 1).

Отчетъ на Главното Управително Тѣло на Българския Народенъ Морски Сговоръ за дейността на организацията за времето отъ 31 юний до 31 декемврий 1925 год. Варна 1926 г. Цена 10 лева.

Писмо отъ Ю. Милде по риболовството у насъ. (Сп. „Естествознание и География“, год. X, кн. 7 и 8, София 1926 год.).

По солопроизводството — (Сп. „Морски Сговоръ, год. III, брой 5, Варна V. 1926 г., стр. 17).

По дисбаркото (в „Морски Ратникъ“, год. I, брой 5, Варна I. V. 1926 г., стр. 3).

Protzen, Ound Rauscher, R. — „Rudern und Paddeln“ (Verlag von Georg Westermann, Hamburg 1923).

Паспалевъ, Д-ръ Г. — „Единъ фаръ на естествознанието — Неаполитанската зоологическа станция — аквариумъ.“ (Сп. „Природа“, год. XXVI, кн. 7 и 8, София 1926 год., стр. 110—112).

П. Б. — „Концесията на Английското Дружество“ (в „Търговско-промишленъ гласъ“, год. IV, брой 346, 347 и 348, София, V. 1926 год., стр. 2 и 3).

Reinecke — „Hamburg“ (Bremen, Friesen-Verlag, 1925. Страници 289 цена 650 зл. марки).

Стайновъ, Петко. — „Морето ни зове“ (в „Слово“, год. V-брой 1173, София, 5. IV. 1926 год., стр. 1).

Станчевъ, Б. — „Гласъ отъ Дунава“ (в „Морски Ратникъ“, год. II, брой 6, Варна, 15 май 1926 год., стр. 2).

Скорпионъ. — „Обичамъ го азъ!...“ (сжиятъ брой на вестника, стр. 2 и 3).

Симеоновъ, А. П. — „Договорътъ за концесията за износъ на свинско месо“ (в „Миръ“, год. XXXII, брой 7765, София, 18 май 1926 г., стр. 3).

Страшната морска катастрофа (в „Варненска поща“, год. XIII, брой 638, Варна, 30. IV. 1926 г. стр. 1).

Станковичъ, К. М. — „Морскіе разказы“ — Наша библиотекa № 1 — (Издательство В. Сяльскій и А. Крейшманъ, Берлинъ. Намира се за продажъ въ София — Книгоиздателство „Зарницы“, Раковска 123 а.).

Траяновъ, Т. — „Морски вѣтъръ“ — Моряшки маршъ — (Сп. „Морски Сговоръ“, год. III, брой 5, Варна V. 1926 год., стр. 1).

Taine, Vироліе. — „Венеция“ — Превелъ отъ френски Н. П. Ивановъ — (Сжщата книжка на списанието М. С., стр. 14 и 15).

Получиха се въ редакцията ни:

Ловна просвета, год. I, брой 8—9, Варна 1926 г.
 Земледелие, год. XXX, книжка 2—4, София 1926 г.
 Техникъ, год. III, № 11 и 12, Варна 1925 год.
 Списание на Българското Инженеро-Архитектно Д-во, год. XXVI, брой 6—9, София 1926 г.
 Месечни статистически известия на Главната Дирекция на Статистиката на Българското Царство, год. XV, № 1—3, София 1926 год.
 Здраве и сила, год. XXII, брой 12—16, София 1926 год.
 Земледѣлско-стопански прегледъ, год. II, брой 4—5, Образцовия чифликъ край гр. Русе, 1926 г.
 Известия на Бургазската Търговско Индустриална Камара, год. IX, брой 51 и 52, год. X, брой 1—7, Бургазъ 1926 г.
 Морски ратникъ — Свободна трибуна на морски въпроси, факти изъ морето и морска бележистика, год. I, брой 3—6, 1926. Годишенъ абонаментъ 60 лева. Администраторъ Боянъ Станчевъ, кварталъ 581/16 Варна.
 Славянски гласъ, год. XIX, кн. 4, София 1926 г.
 Духовна култура, книги 26 и 27, София 1926 г.
 Огнище, год. VI, кн. 1, София 1926 г.
 Юридически прегледъ, год. XXVI, кн. 3, София 1926 год.
 Свѣтулка, год. XXI, книжка 6—7, София 1926 г.
 Нашата конница, год. VIII, бр. 1—8, София 1926 г.
 Ловецъ, год. XXVI, брой 3—7, София 1926 г.
 Младъ туристъ, год. XI, кн. 7, София 1926 г.
 Училищенъ прегледъ, год. XXV, кн. 1, София 1929 год.
 Българско овощарство, год. VII, кн. 3—4, София 1926 г.
 Свѣтлина, год. XXXIV, кн. 4, София 1926 г.
 Природа, год. XXVI, кн. 7 и 8, София 1926 г.
 Славянска библиотека, год. V, № 3 и 4, София 1926 год.
 Варненски окръженъ вестникъ, год. VI, брой 32—34, год. VII, брой 1—3, Варна 1926 г.
 Търговско-промишленъ гласъ, год. IV, бр. 300—351, София 1926 г.
 в. Бургазски фаръ, год. IX, брой 1120—1185, Бургазъ 1926 г.
 в. Търговско-промишлена защита, год. XIV, брой 727—733, Варна 1926 г.
 в. Трибуна, год. VIII, бр. 377—381, Ямболъ 1926 г.
 в. Технически гласъ, год. I, брой 13—16, София 1926 год.
 в. Подофицерска защита, год. III, брой 402—412, София 1926 год.
 в. Спортъ, год. III, брой 101—110, София 1926 г.
 в. Ново общество, год. III, брой 47—48, София 1926 год.
 Вестникъ на жената, год. V, брой 231—237, София 1926 год.
 Църковенъ вестникъ, год. XXVII, брой 12—21, София 1926 год.
 в. Читалищна искра, год. I, брой 11—12, год. II, брой 1 и 2, София 1926 год.
 Балкански търговски вестникъ, год. VI, брой 2—4, София 1926 год.
 в. Трибуна, год. IX, брой 440—446, Нова-Загора 1926 год.
 в. Тракиецъ, год. III, бр. 116—120, Ямболъ 1926 г.
 в. Русенска поща, год. V брой 1290—1318, Русе 1926 год.
 в. Време, год. II, брой 92—97, Варна 1926 г.
 в. Бургазска поща, год. I, брой 1—14, Бургазъ 1926 год.

в. Библиотечна мисль, год. I, брой 1—3, София 1926 год.
 в. Читалищно ехо, год. I, бр. 4, Плевенъ, 1926 г.
 Bulletin de la chambre de commerce française en Bulgarie, 6-e Année, № 50—52, Sofia 1926.
 Bollettino Mensile del Lloyd Triestino Società di navigazione — Ann. VI № 2—4, Trieste 1926.
 Forschungen und Fortschritte, 2 Jahrgang, № 4—8, Berlin 1926.
 Information Sociales, Vol. XVII, № 10—13; Vol. XVIII, № 1—6 Genève 1926.
 Die freie Donau, 11 Jahrgung, № 6—11, Regensburg 1926.
 L'Italia Marinara, Anno VIII, № 2—3, Roma 1926.
 Sul Mare, Anno II, № 1, Roma 1926.
 Јадранска Стража, год. IV, брой 3—4, Сплит 1926.
 Статистика за търговията на Царство България съ чуждитѣ държави презъ 1924 год. — Вносъ, износъ, антрепозитъ и транзитъ — (Издание на Главната Дирекция на Статистиката), София 1925 год.
 Концесията за износъ на преработени продукти отъ свинско месо. — Изложение на министера на земледѣлието Д. Христовъ — София 1926 г. (Издание на Министерството на Земледѣлието и Държавнитѣ имоти).
 Статистически сведения за българскитѣ държавни желѣзници и пристанища презъ финансовата 1923/1924 година. (Издание на Министерството на Желѣзницитѣ, Пошитѣ и Телеграфитѣ) София 1925 г.
 Грамотностъ на населението въ България отъ Ж. Чанковъ. (Отдѣленъ отпечатъкъ отъ сп. Училищенъ прегледъ) София 1926 г.
 Отчетъ за дейността на управителния съветъ на Съюза на българскитѣ индустриалци презъ 1925 год. София 1925 г.
 Съкратени протоколи на Софийската Търговско-Индустриална Камара, сесия XXIX, презъ 1924 год. София 1924 год.
 Съкратени протоколи на Соф. Търг.-Инд. Камара, сесия XXX, презъ 1925 год. София 1925 г.
 Отчетъ на Главното Управително Тѣло на Българския Народенъ Морски Сговоръ за състоянието и дейността на организацията за времето отъ 31 юний до 31 декемврий 1925 год. Варна 1926 г. Цена 10 лева.



До г-н К. Пашев
у. бр. Георгиевски 36
Въ Варна

СЪДЪРЖАНИЕ: 1) Нещастieto при с. Бѣла; 2) Екскурзията на Софийския клонъ отъ Б. Н. М. Сговоръ до Цариградъ презъ 1925 год. отъ А. М. Златаровъ; 3) Болѣститѣ на моряка отъ Проф. Д-ръ Карлъ Занеманъ; 4) Каиро — Иерусалимъ отъ Хаджи Фонъ; 5) Ледени планини отъ Сава Н. Ивановъ; 6) Посетете Созополъ отъ Созополецъ; 7) Историята на дунавския островъ „Матей“ отъ Ив. Ангеловъ — зап. капитанъ II р.; 8) Предъ ескадрата отъ П. А. Шишковъ; 9) Морска змия отъ А. Н.; 10) Рибарство и отраслитѣ му; 11) Официаленъ отдѣлъ; 12) Морски новини и 13) Морски книгописъ.

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

ОТПЕЧАТАНА Е И Е ПУСНАТА ВЪ ПРОДАЖБА

ОКЕАНОГРАФИЯ

отъ Сава Н. Ивановъ.

Издание на Българския Народенъ Морски Сговоръ. Книгата има 162 страници и 35 чертежа и карти изъ текста. Цена 30 лева.

Само предварително платени поръчки се изпълняватъ.

Ръководителитѣ на Морския Музей при Главното Управително Тѣло на Б. Н. М. Сговоръ проектиратъ да издадатъ альбумъ съ фотографии (рисунки) на всички досегашни български вѣтроходи и параходи, било то морски или рѣчни. Молятъ се всички, които притежаватъ подобни фотографии (рисунки) да ги подарятъ на Морския Музей или поне да ги изпратятъ временно за да се префотографира.

Адресъ: Български Народенъ Морски Сговоръ — Варна. Отдѣлъ Морски Музей.

Въ склада на Главното Управително Тѣло на Българския Народенъ Морски Сговоръ се намиратъ следнитѣ

печатни издания:

Морска библиотека № 1 цена 3 лева
Морска библиотека № 2 цена 4 лева
Морска библиотека № 3 цена 5 лева
Морска библиотека № 4 цена 6 лева
Морска библиотека № 5 изчерпана
Морска библиотека № 6 изчерпана
Морска библиотека № 7 цена 11 лева
Морска библиотека № 8 цена 11 лева
Морска библиотека № 9 цена 11 лева
Морска библиотека № 10 цена 11 лева
Морска библиотека № 11 цена 10 лева
Морска библиотека № 12 цена 5 лева
Сп. „Морски Сговоръ“ год. I изчерпано

Сп. „Морски Сговоръ“ год. II цена 100 л.
Гребене и вѣтроходство . . . цена 4 л.
Правилникъ за морскитѣ и
рѣчни спортни легиони цена 2 л.
Черно море (общодостъпни
студии) отъ С. Н. Ивановъ цена 30 л.
Практически указания за
предсказване на време-
то отъ Сава Н. Ивановъ цена 8 л.
Метеорология отъ Сава Н.
Ивановъ цена 25 л.
Океанография отъ Сава Н.
Ивановъ цена 30 л.

Всички поръчки се изпълняватъ само следъ предварително внесена сума и се отправятъ на адресъ:

Български Народенъ Морски Сговоръ
Книжовно-Просвѣтенъ Отдѣлъ — Варна.