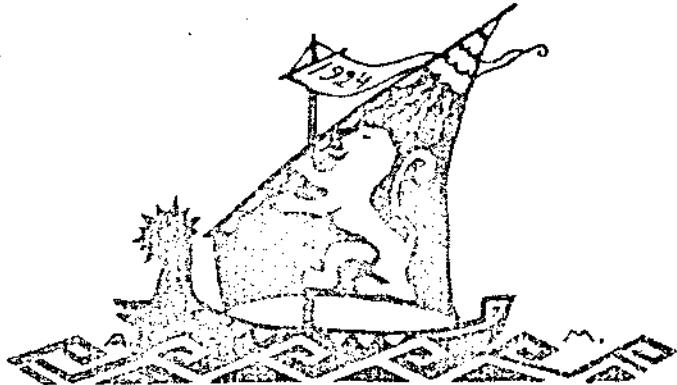




МОРСКИ СЛОВОРЪ



ГОДИНА VIII
КНИЖКА 8
ВАРНА
ОКТОМВРИЙ 1931 год.

УРЕЖИЦА КНИЖНО-ПРОСВЕТИТЕЛСТВОТО ОТДЕЛЕНИЕ НА БЪЛГАРСКИЯ ИМРОДЕНТ МОРСКИ СЛОВОРЪ
Главен редактор - СЛЕДИ Н. КИЛНОВЪ

Редактори: ПРОФ. Я. АРНДУДОВЪ, Д-РЪ П. Д. СКОРЧЕВЪ, ИНЖ. ХИМ. Н. ПЕНЕВЪ



БЪЛГ. АКЦ. Д.ВО
за строене кораби,
локомотиви и вагони.
Варна

ТЕЛЕФОНЪ 326

Строежъ на кораби и всички видове лодки като:
Моторни, рибарски, спортни, луксозни, платноходни и др.
Строежъ, монтажъ и поправка на всъкакви видове машини и инсталации.
СПЕЦИАЛЕНЪ ОТДЪЛЪ ЗА ЖЕЛЪЗНИ КОНСТРУКЦИИ,
РЕЗЕРВУАРИ И ЕЛЕКТРОЖЕННИ ЗАВАРКИ.
Гарантирана вешта и прецизна работа при най-конкурентни цени.

10-9



Произвежда първокачествени памучни прежди

Най-голъма издръжливост, еднакво равни
жици, най-износни цени — ето какво отли-
чава българските прежди от чуждите.

Предпочитайте българското производство!

Продажби чрезъ генералните представители: Сузинъ и С-ие А. Д., София — Варна

ТЪРСЕТЕ ПРЕЖДИТЕ „ДАРЪ БОРИСЪ“

10-7

Към Морето и Дунав за напредък!



МОРСКИ СГОВОР

ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

ГОДИШЕНЪ ЯБОНАМЕНТЪ:

За България 150, за чужбина — 200 лева.

УРЕЖДА КНИЖОВНО-ПРОСВѢТНИЯ ОТДѢЛЪ.

Отдѣлъ брой 20 лева
Г. редакторъ САВА Н. ЯНКОВЪ

РОДИНА VIII. БРОЙ 8:
ВАРНА, октомври 1931 год.

Николай Пеневъ,
Изв.-химикъ

РИБАРСКИЯТЪ КОНГРЕСЪ ВЪ СВИЩОВЪ.

По починъ на Русенската Търговско-Индустриална Камара, на 6 и 7 септември т. г. се уреди рибарски конгресъ въ гр. Свищовъ.

Инициативата на камарата намѣри удобрението и похвалата на всички участващи въ конгреса съ своята навременност и съ важността на въпросите които бѣха сложени на разглеждането въ конгреса.

Свикването на този конгресъ показва, че Русенската Търгов. Индустр. Камара следи отблизо всички прояви въ нашия столански животъ и има пристърдце болкитъ на столанските съсловия, като търси начини и средства да подобри поминъка имъ, въ тежките времена, които страната преживява.

Окръжното, което Русен. Търг. Инд. Камара изпрати до всички обществени и столански организации за свикването на конгреса говори най-красноречиво за това:

„Рибарството у насъ като поминъкъ и като столански отрасълъ не заема днесъ онова място въ нардното ни столанство, което би следвало да заема, като се иматъ предъ видъ съществуващите благоприятни условия за неговото развитие. А би могло чрезъ целесъобразни грижи и насърдчения рибарството да стане единъ доходенъ поминъкъ, доставляващъ евтина и питателна храна за населението.

Изхождайки отъ тия съображения, както и да може да се спре и вниманието на ржководните фактори у насъ върху днешното състояние на риболовството специално по Дунава и дунавските блати намиращи се у насъ, да се изтъкнатъ нуждите на това рибарство, както и да се посочатъ належащите мѣрки за неговото рационализиране и подобрене, камарата ни свиква на 6 и 7 септември т. г. въ гр. Свищовъ рибарски конгресъ“.

Тази констатация, направена отъ Русен. Търг. Индустр. Камара е бивала не веднажъ правена и отъ Б. Н. М. Сговоръ, но само хората, които стоятъ начело на риболовното дѣло у насъ не се интересуватъ и нехаятъ за безплатицата въ която се на-

мира риболова, може би само по тѣхна вина; нѣщо повече, този тъй важенъ за риболова по Дунава конгресъ не можа да послужи и за мотивъ, да се срещнатъ и опознаятъ хората що ржководятъ риболова отгоре съ рибаратъ-практици...

Конгресъ се откри съ привѣтствена речь отъ председателя на Русен. Търг. Инд. Камара, г. Ат. Ц. Буровъ, въ която той изложи развой на риболовното дѣло отъ освобождението до днесъ, като припомнъ за цвѣтущото състояние въ което се на мирало риболовството нѣкога.

Уладъка, започналъ преди повече отъ 20 години продължава и се усилва изъ день въ день, безъ да се взематъ нуждните мѣрки за подобрене и рационализиране на този отрасълъ. Не току така ние се спрѣхме на гр. Свищовъ за място на конгреса, каза г. Буровъ. Точно преди двадесетъ години, на сѫщото място гдѣто заседаваме днесъ, се състоя първия рибарски конгресъ въ България. И тогава ние избрахме Свищовъ, понеже той е биълъ отъ най-стари времена центъръ на риболовство по Дунава и културенъ и търговски центъръ за цѣла съверна България. Ако днесъ Свищовъ е западналъ, една отъ многото причини е и западането на риболова по Дунава.

Една голѣма част отъ решенията на първия рибарски конгресъ не сѫ изгубили своето значение и днесъ. Голѣма част отъ тѣхъ сѫ легнали въ основата на закона за риболовството, а други искания още чакатъ своето приложение.

Следъ речта на г. Буровъ, реферира г. Проф. Т. Моровъ върху Столанското значение на р. Дунавъ въ риболовно отношение. Споредъ г. Моровъ край Дунава имаме блати съ 28,000 хектара наводняема площ и 3000 хектара постоянни блати при спадане водите на Дунава. Нашите блати представляватъ само 1—1.5%, отъ всички блати по долния Дунавъ, т. е. въ Ромжния има блати съ площ 70—80 пъти по-голѣма отъ българските блати.

Въ долния Дунавъ се лови 50—60 милиона

кгр. риба на стойност 450—550 милиона лева, а заедно съ есетровите риби, които достигат до 3—4 милиона кгр. на стойност около 100 милиона лева, всичко въ долния Дунавъ се лови годишно, риба на стойност 500—600 милиона лева.

На България се пада 1—1.5%, от общия риболовъ на Долния Дунавъ, т. е. около 500—600 хиляди кгр. на стойност 20—24 милиона лева. Фактически, обаче, у насъ се лови до 1.5 милиона кгр. риба по Дунава и блатата. По-големата доходност на нашите блати се дължи на това, че нашите блати съ по-високи, по-скоро се отводняват и става пълно излавяне на рибата.

У насъ съществуват всички естествени условия въ Дунава и морето за единъ по-интензивенъ риболовъ. Необходима е, обаче, една по-добра организация. За увеличение доходността на Дунавските блати е нужно преди всичко оправяне гърлата за да се опресни водата въ Дунава, а при спадане на Дунавските води да се задържи рибата съ нужните съоружения въ блатата, като околните терени се употребятъ за други култури.

Референчика е противъ изкуственото рибовъдство, като недоходно и нерентабилно. За да се пригодятъ блатата като развъдници на риба е необходимо да се удълбае тъхното дъно. Удълбането на 1 хектаръ земя на 1 м. дълбочина изисква изхвърлянето на 10,000 куб. м. пръстъ, по 15 лева кубическия метъръ, ще костува 150,000 лв. Лихвите на този капиталъ по 10% годишно правятъ 15,000 лева. Добива отъ единъ рибникъ е 50 кгр. риба на хектаръ годишно, по цена 10 лв. килограма, прави 500 лв. Отъ тази малка сметка се вижда, че отъ 1 хектаръ ще се добие годишенъ доходъ 500 лв., а само лихвите на вложения капиталъ по почистване съ 15,000 лв. годишно.

Вториятъ рефератъ — на г. Гр. Ив. Грозевъ върху условията за развитието на нашето риболовство по Дунава и Дунавските блати, не се състоя поради неявяване на референчика. Председателя на конгреса изказа своето недоумение и очудване, че следъ като референчика е далъ съгласието си и въ дневния редъ на конгреса е биль вписанъ рефеата му, той не се е явилъ, нито е уведомилъ бюрото за това.

Реферата на г. Д-ръ Мирчо Иордановъ — *Рационализация на риболова въ крайдунавските блати и изкуствени рибници, въ връзка съ болестите на рибите*, разглежда вързките които съществуват между рационалното използване рибните богатства и изкуственото ръзвъждане на рибата и нейните болести. Споредъ референчика, до сега у насъ се е отдавало по-голямо внимание на риболова, а не и на рибовъдството и че рационалното стопанисване е невъзможно безъ основно проучване условията за рибовъдството. Налага се едно всестранно проучване блатата съ изгответяне планъ за стопанисването имъ.

Въ реферата на г. Георги Защевъ — *състояние на нашия риболовъ по Дунава и съврзанието съ него блати*. следъ като се направи едно изчерпателно описание и характеристика на дунавските блати, се дадоха много ценни данни за Дунавския риболовъ презъ последните години:

Броя на риболовците по Дунава и блатата по нашето крайбрежие е сърдно 929 души съ 610 лодки. Отъ тъхъ българи съ само 403 души, турци 221, румънци 231 и разни — 74 души. Въ различни години и въ различни сезоni този брой се менни и при усилена работа броя на риболовците достига до 2500 души.

Уловеното количество риба постепенно намалява презъ последните години, което се вижда отъ следната таблица:

Уловена риба въ килограми	1925 г.	1926	1927	1928	1929	1930	Средно
Дунава	377,600	506,000	922,000	469,900	356,600	236,000	478,000
блатата	700,000	1,010,000	1,081,000	572,800	435,900	317,000	686,000
Всичко	1,077,600	1,516,000	2,003,000	1,042,700	792,500	553,000	1,164,000

Забележка: Цифрите съ закръглени.

Големото намаление на количеството на уловената риба въ Дунавските блати презъ последните две години се дължи на пресушаването на Карабацкото и Вардимско блато.

Блатата край Дунава съ държавна собственост и риболова въ тъхъ се дава подъ наемъ или на концесия:

Оръховското блато е дадено подъ наемъ; въ него работятъ 17 рибари, които използватъ инвентара си за риболовъ и по Дунава.

Козлодуйското блато е дадено подъ наемъ на частно лице за 10 години, съ годишенъ наемъ 210,000 лв.

Островското блато е дадено подъ наемъ за 10 години на кооперация „Бръшлянъ“ отъ Русе. съ годишенъ наемъ 150,000 лв.

Бъленското блато — дадено на концесия на кооперация „Дойранско езеро“, за 10 години, съ годишенъ наемъ 30% отъ стойността на уловената риба.

Свищовското блато, дадено на концесия на кооперация „Моруна“ съ годишенъ наемъ 40% отъ стойността на уловената риба. Кооперацията има 65 члена, съ 30 лодки които работятъ и въ Дунава.

Батинското блато е дадено подъ наемъ съ 60,000 лв. годишенъ наемъ.

Пирговското блато — дадено подъ наемъ, 42,000 лв. годишенъ.

Бръшлянското блато — дадено подъ наемъ на кооперация „Братска помощ“ съ годишенъ наемъ 150,000 лв.

Риболовъ въ Дунава е свободенъ и държавата получава 20% отъ стойността на уловената риба отъ частни лица и 15% — отъ кооперациите. Риболовъ по Дунава е непостоянът, той намалява значително.

Референчика се обявява противъ рибовъдството у насъ, защото не съществуватъ обективни условия за него. Налага се подобрение на съществуващите условия за риболовъ, главно въ блатата, като се предприеме отваряне и почистване на приточните гърла, съ което ще се избегне бързото затлачване на блатата.

Разискванията върху рефератите представляваха най-голямъ интересъ, защото въ тъхъ се изтъкнаха причините за упадъка на рибарството у насъ и като последствие отъ него, мизерното положение въ което се намиратъ риболовците и високата цена на рибата, която я прави недостъпна за широката народна маса.

Една отъ главните причини е липсата на обща стопанска политика по отношение на риболова; до сега не съ правени никакви проучвания за подобрение естествените условия за риболовъ по Дунава и Дунавските блати и за възможностите за подобрение самия риболовъ. До колко хората натоварени съ експлоатацията на Дунавските блати познаватъ условията за риболовъ се изтъкнаха курьози, като следния: въ поемните условия за отдаване подъ наемъ блатата е било изрично упоменато че наемателя се задължава да затвори приточните гърла на

блатата . . . навърно за да не избъга рибата! Това задължение въ поемните условия е станало причина да се затлачватъ почти всички дунавски блата, защото при прииждането на Дунава, високите води заливатъ всички низини, а при спадане на Дунава отцеждането става бавно, на дъното на блатата се отлага всичката тина която носятъ дунавските води и само бистрата вода се отцежда и отчасти изпарява. За да се подобрятъ днесъ блатата, за да станатъ тъ по-доходни за риболовци, па и за самата държава, налага се прочистване и удълбочаване на всички сегашни приточни гърла и отваряне на нови гърла, съ което ще се получи едно опресняване на водата въ блатата и промиване на дъното имъ.

Едновременно съ това се налага почистване дъното на блатата отъ съществуващата въ тъхъ растителност, която пречи за редовния риболовъ, а отъ друга страна спомага и за затлачване на блатата. Така, напр. въ Островското блато риболовъ съ мрежи е невъзможенъ поради изобилната блатна растителност.

Изтъкна се, че развоя на нашия риболовъ се спъва отъ редица административни и фискални пречки и тъхното отстранение, безъ да засегне фискалните интереси на държавата, ще допринесе за увеличение добива отъ риболова.

Риболовното право, което взема държавата отъ уловената риба по свободния Дунавъ и Черно море е 20% за частните лица и 15% за кооперациите. Този данъкъ е много голъмъ, той тръбва да се намали даже да се премахне съвършено, до като риболовството е тъй ограничено и тъй примитивно. Държавата, за да поощри нѣкои индустрии или занаяти, ги освобождава отъ известни данъци и берии; на същото основание, за да се поощри, развитие и модернизира риболова, тръбва да се премахне това голъмо риболовно право, което много малко ползва държавата, но въ замъна на това, ще отиде като голъма помощъ за рационализиране и подобрене риболова, както и за значителното поевтиняване на рибата.

Патента за риболовъ е 500 лв. годишно, а за членовете на рибарския съюзъ е 50 лв. По своя уставъ рибарския съюзъ е спортна организация, но закона задължава всички професионални рибари да членуватъ въ съюза ако искатъ да плащатъ 50 лв. год., иначе тръбва да плащатъ 500 лв., а това не съ малко пари за единъ беденъ рибаръ. Единъ парадоксъ: по силата на единъ законъ, една спортна организация обединява всички професионални рибари.

За да се поощри частната инициатива и за да се създаде единъ модеренъ и рационаленъ риболовъ, съ необходими уреди и съоръжения които съ доста скъпи и голъма частъ отъ тъхъ тръбва да се доставятъ отъ странство. Митата съ извънредно голъми и дребните рибари нѣматъ възможност да подновяватъ и модернизиратъ своя инвентаръ. Необходимо е да се разреши безмитенъ вносъ на всички риболовни уреди и материали, употребявани отъ нашите рибари.

Също така изрично тръбва да се упоменатъ и всички други облаги, предвиддани въ закона за наследчение на мѣстната индустрия, които тръбва да се дадатъ на рибарството и отраслитъ му, по аналогия съ ония давани на индустриалци и занаятчии.

България може би е единствената страна въ която рибните консерви се третиратъ като луксозна храна и съ обременени съ голъмъ акцизъ. До като съществува това положение, рибно-консервна ин-

дустратия у насъ е невъзможна и немислима. А тази индустрия тръбва да се развие, за да може, при изобиленъ риболовъ въ известенъ сезонъ, да се консервира по възможност по-голямо количество риба, която да се продава презъ цѣлата година на извънредно ниски цени. Ето защо, налага се намаление до минимумъ акциза върху консервираната риба. Също така есетровите хайверени риби плащатъ голъмъ акцизъ. Купувачите на рибното търгище си правятъ смѣтка и при наддаването пре-смѣтъ върху покупната цена и акциза който тръбва да платятъ. Съ това се ощетява риболовеца. Отъ друга страна черния хайверъ се продава на баснословни цени, отъ което печели пакъ търговеца, а фиска печели много малко, почти нищо, защото лова на хайверените риби е крайно ограничено и постепенно намалява.

Голъмтъ навла по Б. Д. Ж., както и липсата на хладилници, въ които да се запазва за по-дълго време и превозва прѣсната риба, съ една голъма пречка за да имаме и въ най-отдалечените населени мѣста евтина риба. Често при голъмъ риболовъ въ нѣкой центъръ, рибата се разваля и става негодна за консумация поради липса на хладилници, въ които да се запази въ добро състояние за по-дълго време прѣсно уловената риба; превоза по Б. Д. Ж. на прѣсната риба не е уреденъ. За да се изпрати известно количество прѣсна риба, необходимо е да се постави въ кошове съ ледъ. Това покачва цената съ най-малко 3—4 лева на килограмъ. Навлата съ също така голъми и всѣки килограмъ риба, стигната на мѣсто назначението има разноски 8—10 лв., а понѣкога и повече; всичко това се отразява върху цената на самата риба.

По тия именно съображения се налага да се построи хладилници въ по-главните риболовни центрове. Въ последствие тѣзи хладилници биха могли да се употребятъ за запазване и на други хранителни продукти, като месо, масло, сирене и др., нѣщо което е отъ голъмо стопанско значение за насъ. Превоза на прѣсната риба по Б. Д. Ж. тръбва да става бързо и евтино и до най-отдалечените консумативни центрове, като се доставятъ специални хладилни вагони и други подходящи съоръжения отъ ж.-пжтната ни администрация. Същите вагони могатъ да се употребятъ за превозъ и на други хранителни продукти, подлежащи на развала, отъ което ще спечели само името и качеството на българските произведения.

Нашите риболовци, особено по Дунава, иматъ голъми конкуренти въ лицето на чужденците, които идватъ у насъ и риболовствуватъ само презъ усиления риболовъ и следъ това си заминаватъ, безъ да плащатъ на държавата данъци и берии, съ които съ обременени рибарите — български поданици. Въ всички други държави риболова въ териториалните води е забраненъ за чуждите поданици — така е въ Ромжния, въ Турция, Гърция и др. Ние за сега имаме достатъчно риболовци българи, които мизерствуватъ поради намаление риболова. Вънъ отъ това Рибарското училище е дало вече нѣколко выпуска теоритически подготовени младежи, които нѣма кѫде да пласиратъ своя трудъ. Ето защо, налага се не само отъ стопански, но и отъ държавни съображения, да се забрани риболова на чужденци въ териториалните води на нашите крайбрѣжия.

Закона за рибарството забранява лова на риба съ бомби и други взривни материали. Въпрѣки това по Дунавскиятъ блата и днесъ продължава

лова на риба, особено на шарани, съ бомби и други непозволени начини и сръдства. Този начинъ на ловене риба се отразява извънредно зле върху цълния риболовъ, защото срещу 1—2 големи шарани които могатъ да се уловятъ, се избиватъ съ хиляди дребни риби, излупени през лътото и негодни за нищо. Престъпността на контрабандистите рибари, които си служатъ съ бомби е допринесла извънредно много за намаление рибата въ блатата и Дунава. Необходими сѫ строги санкции срещу всички, които си служатъ съ бомби или други непозволени отъ закона средства за ловене на риба.

Следъ приключване разискванията на конгреса се изработи и прие резолюцията, въ която намериха място всички справедливи искания на рибарите по Дунавското крайбръжие за които поменахме по-горе, както и всички мероприятия които биха допринесли за развитието на нашия риболовъ и увеличение добива отъ него.



Я. Арнаудовъ.

МОРСКАТА ЛИТЕРАТУРНА ВЕЧЕРЬ НА БЪЛГАРСКИТЕ ПИСАТЕЛКИ ВЪ ВАРНА И ТЪХНАТА ЕКСКУРЗИЯ ПО ЧЕРНОМОРСКОТО НИ КРАЙБРЪЖИЕ.

Въ дирене на сръдствата, съ които да приближи морето и неговия миръ до душата на нашия народъ, Българският Народен Морски Сговоръ налучка през последните години единъ отъ най-правите пътища за постигане на тая си най-съществена задача. Главното управително тѣло схвана правилно, една прочувствана пѣсень за морето, едно изживѣто стихотворение за неговия вѣчно промѣниливъ обликъ, единъ добъръ разказъ изъ живота на моряците, рибари и другите обитатели на морето и неговото крайбръжие могатъ много по-бързо и по-успешно отъ разни теоритизирания да събудятъ въ разните слоеве на народа ни, а особено въ по-младите поколения, единъ копненъ по тая огромна стихия, който постепенно би се обърналъ въ любовь и стремежъ къмъ нея. Ако въ единъ периодъ отъ 20—25 години туризмътъ взе такива големи размѣри въ нашата страна и странствованията по родните гори, чуки и планини ежегодно се увеличаватъ, то се дължи, покрай наслояването съ вѣкове у народа на влечението къмъ гората и планината, не на последно място и на красивите поетически описания на Балкана, Пиринъ, Рила и Родопите, които завещаха на поколенията Вазовъ и Алеко Константиновъ, а така също и на художествения образъ на Балкана възъздаденъ въ поезията на Ботевъ и Пенчо Славейковъ. Ако това е възможно съ планините, горите и полята, защо да не стане то и съ морето? Ето защо трѣбва да се приближать до морето преди всичко нашите писатели, а главно ония отъ тѣхъ, които се намиратъ въ периода на оформяването си като творчески индивидуалности или поне ония, на чието творчество още предстои известно развитие. Разбира се, както и другъ път сме изтъквали, нашата морска поезия не ще се създаде съ единъ замахъ като съ магически жезълъ. Достатъчно е, обаче въ течение на 20—30 години да се яви единъ пѣвецъ на морето и усилията въ това направление биха били възнаградени стократно.

Ръководенъ тѣ тия съображения, Книжовно-просвѣтниятъ отдѣлъ при Главното управително тѣло се старае да заинтересува за морето писателите ни, предимно по-младите, чрезъ литературни кон-

курси, писателски екскурзии, улеснение на ония отъ тѣхъ, които желаятъ да прекаратъ известно време на морето или да пътуватъ по него. Както се каза и миналата година отъ това място, тия усилия, подкрепени отъ другата пропаганда, вършена отъ организацията, започватъ да даватъ известни резултати. Докато по-рано морето се явяваше въ нашата поезия съвсемъ случайно, повече като сръдство за образност и украса на речта, а много рѣдко като самостоятеленъ сюжетъ за разработка или като източникъ на вдъхновение, отъ петъ-шестъ години насамъ морските мотиви у насъ по-често заставатъ въ повече, на морето и живота на него и край него се посвещаватъ цѣли пѣсни, стихотворения и разкази, а даже и цѣли сбирки отъ такива. Така се създаде вече началото на морска поезия у настъ.

Така стана възможно попълването на програмата на една литературна вечеръ отъ изключително морски творби, какта бѣ случяло съ морската литературна вечеръ на писателки, уредена отъ Г. У. Т. на 12 августъ т. г. въ Варненския лѣтенъ общински театъръ. Това бѣ изобщо първата морска литературна вечеръ у настъ. Поканени отъ организацията да гостуватъ въ Варна и да изнесатъ въпросната вечеръ, казаните писателки се отзоваха съ готовност и на 8 августъ пристигнаха. Отъ 14-ти членки на клуба дойдоха 9: Евгения Марсь, Дора Габе, (която пътуваше въ Гъзикенъ), Люба Касжрова, Магда Минева, Мария Грубешлиева, Е. Северина, Санда Йовчева, Калина-малина и Вѣра Бояджиева. Всички бидоха настанени въ Института за глухонѣми, гдето имъ бѣ указано сърдечно гостоприемство отъ директора на института г. Медниковъ и домакина на сѫщия г. Тютюнджеевъ. Самата литературна вечеръ биде изнесена съ добъръ успѣхъ предъ не особно многобройна, ала отбрана публика — присъствуваха почти всички варненци, които образуватъ постоянната контингентъ отъ посетители на уредби отъ по-серийенъ характеръ. Евгения Марсь и Санда Йовчева четоха по единъ разказъ съ морски сюжетъ, Дора Габе даде стихове, посветени на поробена Добруджа, Вѣра Бояджиева чете една част отъ художественото описание на пътуването си до Цариградъ и Египетъ,



Изъ екскурзията на писателкитѣ по Българския черноморски брѣгъ, устроена отъ Б. Н. М. С. —
Въ Месемврия, августъ 1931 г.

Фот. Ст. Цаневъ.

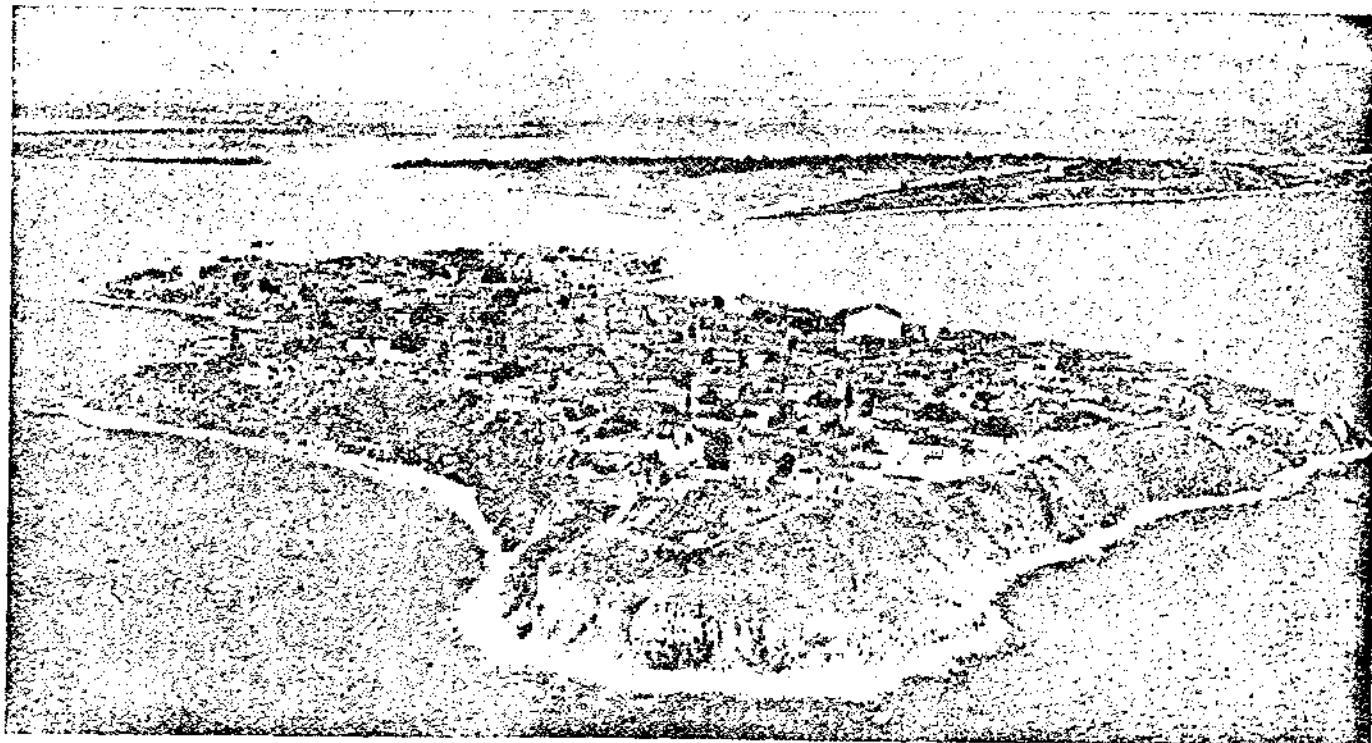
а всички останали рецитираха морски стихотворения. Повечето отъ писателкитѣ притежаватъ отлична дикция, приятенъ гласъ, добра интонация и фрезировка и дадоха внушително и прочувствувано изпълнение на собственийтѣ си творби. Въпреки обстоятелството, че театърът е откритъ и че тѣ не бѣха свикнали съ акустиката му, рецитацията бѣше напълно ясна и задоволителна. Също така успѣшно изнесоха писателкитѣ и общата си литературна вечеръ на 14 августъ.

Пребиванието си въ Варна писателките използваха да се запознаятъ съ града и забележителностите му, а така също и съ околностите му. Тѣ бидоха заведени въ археологическия музей, където добиха представа праисторическото и историческото минало на Варна. Посетиха и единствения у насъ морски музей, който имъ направи много силно впечатление съ съвсемъ новия миръ, разкритъ имъ отъ него. Разходката изъ него бѣше едно предвкусие на екскурзията, която имъ предстоеше да направятъ по нашето крайбрѣжие и за която повечето отъ тѣхъ все още не смѣха да се решатъ поради страхъ отъ морска болестъ и наплашени отъ разни легенди за морски опасности. Предметитѣ, моделитѣ и картинатѣ, изложени въ музея, като че импулсираха и най-обезкуражениитѣ отъ тѣхъ и ги настроиха въ полза на екскурзията (обаче, редица обстоятелства и съображения въследствие разколебаха отново нѣкои отъ тѣхъ). Направиха посещение и на аквариума, въ който макаръ и още ненареденъ окончателно и неоткритъ, любезніятъ му уредникъ г. Д-ръ Паспалевъ, асистентъ при Държавния университетъ, и господжата му ги разведоха и имъ показаха всички досега уредени басейни като дадоха компетентни обяснения по всички зададени имъ въпроси.

Благодарение на крайната любезнность на на-

чалника на гарнизона г. Генералъ Жечевъ и г. Чирпански, тогавашния председателъ на Окръжната постоянна комисия, отпуснаха се удобни автомобили, съ които писателкитѣ направиха излетъ до двореца Евксиноградъ, до окръжното стопанство манастиря Св. Константинъ и до Аладжа манастиръ — най-красивия кѫтъ отъ околностите на Варна, отгдѣ величието на морето се чувствува много повече, отколкото отъ самия градъ. Особно издѣланиятъ на значителна височина въ скалите Аладжа манастиръ остави дълбоко впечатление съ своята стариинностъ.

На 17 августъ б часа сутринта започна гореказаната морска екскурзия, въ която участвуваха шестъ писателки. Тая разходка стана съ кораба „Дръзки“ отъ Морската, полицейска служба, съ командиръ лейтенантъ отъ запаса Стефанъ Цаневъ, чиито любезнсть и услужливостъ, съчетани съ дискретностъ и дѣловитостъ, очароваха екскурзианткитѣ. За голѣмо съжаление служебни причини наложиха да се измѣни и съкрати първоначалниятъ проектъ за тая екскурзия: вместо да се обходи цѣлото крайбрѣжие чакъ до турската граница, направи се разходка само до Созополъ съ спиране въ Месемврия. Пѫтуването по морето въпрѣки голѣмитѣ опасения на писателките мина безъ особенъ трагизъмъ. Следъ като повечето отъ тѣхъ си платиха данъка на морето вследствие на мъртвото вълнение, което готви най-коварни изненади на пѫтниците, а понѣкога и на олитнитѣ моряци, отвѣдъ Емине тѣ се успокоиха, и дойдоха на себе си и даже проявиха хуморъ въ разговори съ моряците. Въ Месемврия групата направи почивка отъ три часа, презъ която се разгледаха 6—7 старинни църкви. Къмъ 5 часа вечеръта корабътъ хвърли котва въ Созополското пристанище. Благодарение на любезността и услужливостта



Месемврия — снимка отъ въздуха.

на г. лейтенантъ о. з. Цицелковъ, председател на Созополския клонъ на Б. Н. М. С., и на отзивчивостта на кмета на града г. Динковъ, на председателя на училищното настоятелство г. Читаковъ и на неговата извънредно много услужлива съпруга, за екскурзиантите дадоха импровизирани легла въ основното училище, построено на стръмния морски бръгъ. Оттукъ се откриваща великолепна гледка къмъ морето, което се вдава въ сушата и образува редица красиви заливчета, всѣки частъ се менѣше гледката и морският ширъ се представяше на очарования взоръ на гостите въ все по-нови тонове и настроения. Изобщо въ Созополъ морето се вижда и се преживѣва на всѣка стълка и то въ винаги разнообразни картини. Г-нъ лейтенантъ Цицелковъ се даде изцѣло въ услуга на гостите и имъ показа всички тия красоти. Той ги разведе следващите два дни изъ града и близките му околности. Обходиха се високите скалисти бръгове, на които е разположенъ градътъ, съ тѣхните фантастични форми (напр. „Свинкътъ“); разгледаха се и двете стари църкви. Въ едната отъ тѣхъ,строена преди 300 години, свещеникътъ показа една стара, изкусно изработена чаша отъ сребро, направена споредъ изрѣзания на нея надпись отъ Софийски презъ 18 вѣкъ. Въ сѫщата църква се констатира единъ обичай, който, доколкото ми е известно, не е познатъ на нашето общество, и който разкрива съвсемъ нова областъ отъ народните вѣрвания у настъ. Предъ една икона на олтаря бѣха накачени разни фигури отъ сребро: ржце, крака, сърца, глави, деца и др. Свещеникътъ обясни, че тѣ сѫ подарени и поставени на това място отъ вѣрващите богомолци, които сѫ ги купили отъ самата църква; той показа и цѣлъ наизъ отъ такива фигури на пангара, готови за проданъ на желающите. Купуватъ ги, за да се прогони съответната болестъ или да се предпази вѣрващия или неговите близки отъ нея. Напримѣръ, ако се касае за болна ржка, купува се фигурука, представляваща ржка, за боленъ кракъ се взема сре-

бъренъ кракъ, за болно дете — дете и т. н. Тоя обичай се явява толкова по-интересенъ, особено за сравнителния фолклоръ, че подобни обичаи сѫществуватъ и въ католическите центрове на западна Европа, особено на р. Рейнъ. Върху какъвъ обичай е изградената балада на Хайне „Die Wallfahrt nach Kevlaag“ (на поклонение въ Кевларъ), въ която се рисува, какъ въ градчето Кевларъ, близо до Кьолнъ, гдето има чудотворна икона на Божията майка, болни отъ известна болестъ принасятъ въ даръ на Богородица съответната частъ на тѣлото, направена отъ востъкъ. И съ силата на внушението, чието въздействие изпитватъ вѣрващите, не рѣдко болните сѫ се излекували.*). Посетиха се и дветри кѫщи въ града, за да се запознаятъ писателките и съ обстановката, всрѣдъ която живѣе местното население. При единъ излетъ до носъ Колокитъ, отгдѣто се открива много красива гледка къмъ заливчетата между града и тая нось, се констатира, че за запознаване съ крайбрѣжието, трѣбва непременно то да бѫде обходено и по сухо, тъй като много отъ неговите красоти отъ морето не могатъ да се забележатъ.

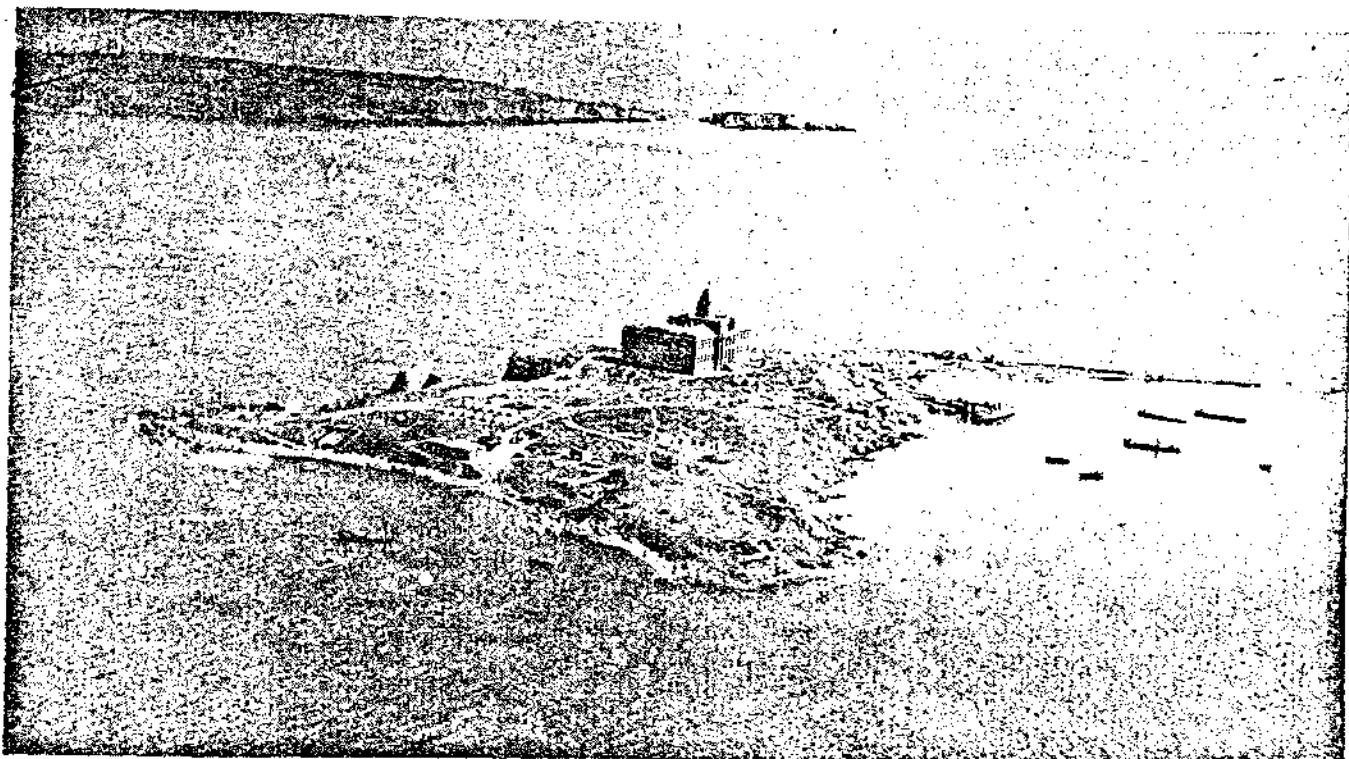
На 20 августъ групата потегли за Ропотамо (Царската рѣка) съ моторната лодка на созополския търговецъ г. Софокъль Станковъ, която той бѣ така любезенъ да я даде на разположение. За това пожтуване, както и за цѣлата екскурзия, ще се дадатъ поетически описание отъ нѣкой отъ участвущите писателки.**) Настоящите бележки целятъ да дадатъ само едно обективно и дѣлово изложение за литературната вечеръ и ходъ на екскурзията.

На 21 августъ писателките потеглиха съ параходъ „Евдокия“ обратно за Варна.

Варна, 1 септември 1931 г.

*) Отъ трагичния завършъкъ на Хайневата балада, обаче, става явно, че сърдечните болки могатъ да бѫдатъ излекувани само чрезъ смъртта.

**) Такова описание ще дадемъ въ единъ отъ следващите броеве отъ Дора Габе.



Созополския заливъ и островите „Св. Иванъ“, „Св. Петъръ“ и „Св. Кирилъ“ съ Рибарското училище на него.
(Снимка отъ въздуха).

Ив. Батаклиевъ,

Доцентъ по география въ университета.

ОПРЕДЕЛЕНИЕ И РАЗМЪРИ НА НАШИЯ ЧЕРНОМОРСКИ БРЪГЪ.

Бръгът е главния посрѣдникъ за използване на морето. Значението му въ това отношение зависи отъ неговото географско, респективно морфологично устройство. Можемъ да имаме едно богато и отворено море, но ако бръговетъ му сѫ стрѣмни, тѣсни и неразчленени — изобщо пречка за слизане до водите му, не ще има блага ше останатъ неизползвани, населението на бръговетъ ще се чувствува винаги чуждо къмъ него. И напротивъ: при удобни широки и полегати бръгове, които позволяватъ и събиране на повече население, могатъ се използватъ напълно богатствата на морето. Често пъти по-бедно море, но съ благоприятни бръгове доставя на жителите си по-голямо благосъстояние, отколкото богато море съ неудобни бръгове.

Нашата задача тукъ не е да излагаме цѣлото морфологично устройство на нашия черноморски бръгъ, а — да се занимаемъ само съ неговата дължина, ширина и пространство, които сѫ въ тѣсна връзка съ морфологичното му устройство, следователно иматъ значение за използването на морето.

Нашиятъ черноморски бръгъ се простира съ посока северъ—югъ отъ незначителна издаднина южно отъ устието на р. Екрене до носъ св. Иванъ при устието на р. Резовска. Заключава се между $41^{\circ}59'36''$ и $43^{\circ}19'52''$ геогр. ширина и понася всичко $1^{\circ}20'16''$ геогр. ширина. Географската дължина на най-западната му точка — най-вдадената част на Бургаски заливъ, е $27^{\circ}54'24''$ източно отъ Гриневичъ, а географската дължина на най-източната му точка при устието на р. Екрене е $28^{\circ}3'54''$ или понася всичко $9'30''$ геогр. дължина.

Дължината на нашия черноморски бръгъ е 311.2 км., която представя около $\frac{1}{15}$ отъ дължината на цѣлия черноморски бръгъ. Преди Балкан-

ската война той не бѣше много по-дълъгъ — 318 км. Загубихме добруджанска части отъ него, а увеличихмеstrandжанска.

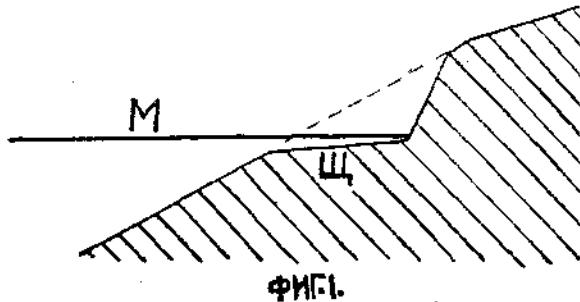
По-важенъ е въпроса за ширината и пространството на нашия черноморски бръгъ, които представлятъ главно предмета на настоящата ни статия. Бръгът, билъ той морски или рѣченъ, не е математическа линия, дето се допиратъ водата и сушата, а пошироки или по-тѣсна изица отъ суша и водна по-върхнина отъ дветѣ страни на тази линия, която се нарича брююва линия. Трѣбва да забележимъ, че у насъ, въ обикновения говоръ, дори и въ научната литература, почти винаги за бръгъ разбиратъ и езиматъ бръговата линия. Това е погрѣшно. Сѫщо така, погрѣшно и схващането на твърде употребявато понятие „крайбръжие“. Подъ това понятие у насъ разбиратъ сушата непосрѣдно до бръговата линия, значи, сѫщинския бръгъ, когато въ сѫщността крайбръжие е сушата, която иде следъ бръга, който може да бѫде $1, 2, 3, 5, 10$ и повече километри широкъ. Сѫщо така, крайбръжие имаме и въ морето, именно следъ тази част отъ него (морето) до бръговата линия, която влиза въ бръга. Така опредѣлено понятието крайбръжие, то може и трѣбва да има съвсемъ малка употреба, както въ чуждата литература.

Ширината на морския бръгъ зависи отъ това: кѫде ще поставимъ границите му отъ къмъ сушата и отъ къмъ водата. Тукъ дохождаме до въпроса: какъвъ видъ граница искаме да дадемъ? Въ географско отношения можемъ да имаме първо морфологична граница и оттамъ морфологично определение на бръга. Можемъ да имаме и антропогеографска или културногеографска граница.

Въ морфологично отношение границата на морския бръгъ, па и устройството на сѫщия, зависи

отъ устройството, вида на самата суша, а устройството, видът на сушата съж плодъ, както на вътрешните земни сили, така и на външните — главно морската дейност. Разбира се тукъ има значение и геологичното минало. Границата на морския бръгъ на сушата започва оттамъ, откъдето започва спускането на сушата към бръговата линия, защото на тази именно суша произхода е най-вече свързано съ морето и върху нея се изразява предимно въздействието на морето. А откъмъ водата бръгът заема ивицата морски плиткости непосредно до бръговата линия. Въ тези морски плиткости, които нѣкъде могат да имат ширина нѣколко стотинъ метра, обикновено става колебанието на морското ниво.¹⁾

Ако до бръговата линия се допира перпендикулярна планина, значи имаме дискордантъ бръгъ, то последния бива по-често твърде тъсенъ. Такъвъ е случая съ старопланинската част отъ нашия черноморски бръгъ. Намѣста даденъ стръменъ или отвесенъ планински бръгъ може да съвпадне съ самата бръгова линия. При конкордантно положение — когато планината е успоредна на бръговата линия, имаме най-естествено и ясно очертание на границата на бръгъ. Въ такъвъ случаи склона на планината, който се спуска къмъ бръговата линия, представя сѫщевременно бръга. Колкото планината е по-близко до бръговата линия, толкова бръгът е по-тъсенъ. Но въ всѣй случаи, той не бива така тъсенъ, както дискордантния бръгъ. У насъ при Странджа имаме ясноизразенъ конкордантъ морски бръгъ. Много трудно се опредѣля границата и оттамъ ширината на бръгъ въ морфологично отношение въ равнинни земи. Тукъ по-мъчно може да се види морфологичната генетична връзка съ морето и намѣри въздействието на последното. Затова на мѣста границата на такъя бръгъ се поставя условно. Обикновено подобенъ бръгъ е по-широкъ, отколкото планинския. Въ равнинни земи сравнително по-рѣзко може да се разграничи бръга, когато въ сушата следва пустиня или степъ, които спиратъ въздействието на морето.



Подводната часть на морския бръгъ — морските плиткости — бива по-широка особено когато е произлѣзла отъ бивша суша чрезъ абразионната (ерозионата) дейност на морето. Въ такъвъ случаи въ нѣмската географска литература тя носи името щрандъ (strand) (вижъ фиг. 1), а въ наша още бедна на изрази география нѣма име. Нашиятъ черноморски бръгъ е богатъ на щрандъ. По него, по бръговата линия, твърде често ставатъ срутвания. Напоследъкъ вестниците съобщиха за голѣмо

¹⁾ Такова опредѣление на морския бръгъ дава германскиятъ географъ професоръ Ал. Пенкъ въ съчинението си *Morphologie der Erdoberflächen*, ч. II, стр. 546; сѫщо и проф. Я. Филипсонъ, пакъ германски географъ, въ съчинението си *Grunbzüge der allgemeinen Geographie*, II, кн. 2 частъ, стр. 285.

срутване при гр. Кюстенджа. Всичко това е за смѣтка на подводната част на бръга. За образуването на морски плиткости по нашия бръгъ спомага и морското течение съ посока северъ-югъ, което влечи много пѣсъкъ. Единъ потъващъ морски бръгъ е съ сравнително по-тѣсна сухоземна частъ и увеличаваща се морска частъ, особено тамъ, дето е засилена абразионната дейност на морето. Такъвъ е случаятъ на нашия черноморски бръгъ. А при единъ издигащъ се морски бръгъ — обратно, сухоземната частъ расте за смѣтка на морската. Такъвъ е отчасти случаятъ съ скандиизкиятъ бръгове.

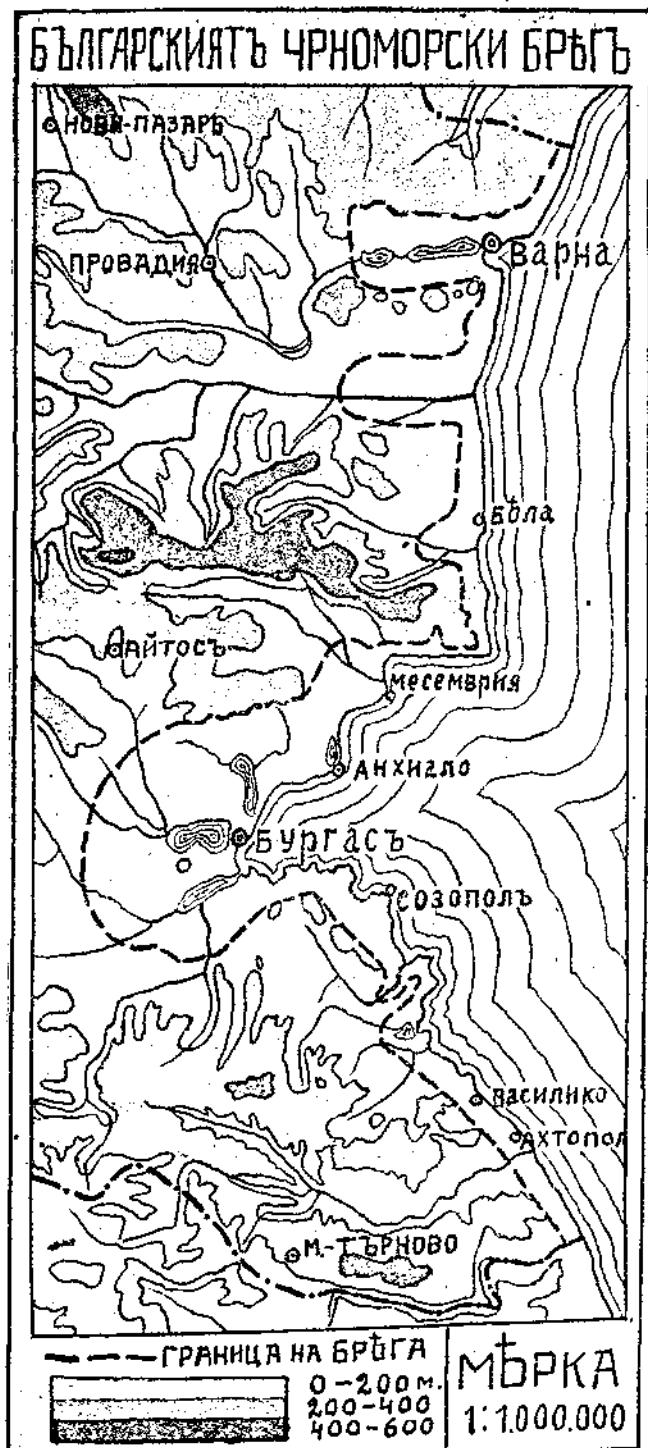
Антрапогеографски или културногеографски морския бръгъ обхваща тѣзи селища, живота на които е свързан съ морето. Тукъ ще влѣзватъ тѣзи селища, населението на които ако не изцѣло, то до голѣма степень се занимава съ риболовство, морска търговия и сѫобщения, солов производство и др. И тукъ откъмъ морето бихме могли да причислимъ морските плиткости непосредно до бръговата линия, които обикновено сѫ съ най-голѣмо рибно богатство. Културногеографското разграничение на морския бръгъ доста много се обуславя отъ морфологичното. Както изтѣкнахме въ началото, само единъ морски бръгъ сѫ удобни земноповърхни форми и ширина за заселване и слизане на морето спомага използването на последното. Но рѣдко има съвпадение на границата на морфологичния бръгъ съ този на културногеографския. Често пожи може много селища влизати въ морфологичния бръгъ да нѣматъ нищо общо съ морето, особено у насъ, дето има селища на самата бръгова линия, но населението имъ страни отъ морето. Тукъ дохаждаме до въпроса за влиянието на известни историкopolитични причини и национални навици за голѣмината на културногеографския бръгъ. Понѣкога известенъ народъ и да има море, поради застоесть въ борби съ неприятели откъмъ сушата или поради навикъ да си изкарва прехраната не отъ морето, а отъ сушата, не се трупа на морския бръгъ и не се занимава съ използване на морето. Такъвъ е примѣръ съ нашия народъ въ миналото.

И културногеографскиятъ морски бръгъ е ту по-тѣсенъ, ту то-широкъ, ту зависимъ отъ броя и мѣстото на селищата, които влизатъ въ него.

Насъ тукъ ни интересува по-важното опредѣление и очертание на нашия чѣрноморски бръгъ — морфологичното. Това ще направимъ възъ основа отчасти на нашите лични наблюдения и главно съ помощта на триверстовата карта на България — съ мѣрка 1:126,000. За културногеографското опредѣление и очертание се изисква по-обстойно проучване, именно да се проплѫтува бръга стѣжка по стѣжка и се види коя селища се занимаватъ съ използването на морето, до каква степень и др.

Споредъ изложеното по-горе морфологично схващане на морски бръгъ, границата и ширината на сухоземната част на нашия бръгъ сѫ следнитѣ. (Вижъ картата на бръга). Отъ височината при р. Екрене на румънската граница, границата на бръга върви въ южна посока по ръба на платовидните височини северно и южно отъ Бѣль манастиръ.*.) Отъ този ръбъ надолу, било чрезъ тераси, било направо, бръгът се спуска къмъ бръговата линия. Този ръбъ държи срѣдна височина 210 м. надъ морето, която височина следва бръговата граница и на югъ по Франгенското плато. Този ръбъ (мѣсто на прекупване профилната линия на платото) е

*.) Владжа манастиръ.



много изразителна бръгова граница, защото от него нагоре веднага иде заравненото гърбище на платото. От началото бръгът има 1 км. ширина, но на югът се увеличава на 2 и дори повече, като обхваща във себе си и с. Кестричъ.

Въ областта на Варненски заливът бръгътъ се разширява твърде много. Той тукъ обхваща Гебедженското и дори Девненското езеро, по който начинъ достига 22 км. ширина. Тези езера, бивши части на залива, ние не можемъ да не вземемъ като продължение на морето, особено Гебедженското, което е свързано съз искусственъ каналъ съз залива. Така границата на бръга отъ Франгенското плато спрещу Варна завива на западът и все по рѣба 210 м. в. стига при с. Емирлеръ естественото стъсняване

на Провадийската долина между Франгенското и Яренско плато; следъ това се спуша на югъ заради отъ Девненското езеро, за да се покачи на Яренското плато и въ източна посока по сѫшото плато пакъ на височина 210 м. дохожда на Галатански рѣтъ. При последния бръгътъ се стъснява на 2 км.

На югъ отъ Галатански рѣтъ бръгътъ се отчасти разширява. Но наближи ли Камчия границата на бръга завива на западъ по южните полегати склонове на Яренското плато, при с. Сардиръ на 20 км. отъ бръговата линия пресича рѣката и минава южно отъ нея, за да приближи отново бръговата линия по височините южно отъ с. Ново-Орѣхово. По Камчия бръгътъ заслужава това разширение, защото нейната долина геологично е свързана съ морето и защото блатливостта ѝ е също във връзка съ морето; освенъ това, самата рѣка при пълноводие или запришване устието ѝ отъ морски пътъ става плавателен.

Южно отъ Камчийската долина ширината на бръга се мени между 3 и 4 км., докато стигне долината на Чифте-дере, дето се увеличава на 9 км. По-нататъкъ, на югъ около Еминската планина бръгътъ се стъснява, като при носъ Емине има ширина по-малка отъ 1 км. Тукъ бръговата граница върви по горната част на склона на Еминската планина на височина надъ 200 м.

Въ областта на Бургаския заливъ е най-трудно да се опредѣли морфологичната граница на бръга, защото тукъ сушата (Тракийската низина) на голъмо разстояние отъ вътрешността се спуша къмъ бръговата линия съвсемъ полегато — незабелязано. Въ всъки случай и тукъ въ обсъга на бръга влизаътъ всички езера и блата, както при Варненския заливъ. И тукъ бръгътъ достига 20 км. ширина. Само на северъ спрещу склоновете на Айтоската планина и на югъ спрещу северните склонове на Странджа, ширината на бръга е 8—10 км.

Както Варненскиятъ бръгъ, така и Странджански се лесно разграничава. Разбира се, при Странджа нѣма да простремъ бръга чакъ до билото ѹ. Въ близко съседство съ бръговата линия тукъ се редуватъ височини, които рѣзко отдѣлятъ бръга отъ сушата. Така бръговата граница тукъ върви по праволинейно редуващите се височини Росенъ баиръ, Бакърълька, Караманъ и Бурганъ, които започватъ западно отъ Созополъ; следъ това, границата се вдава по долината на камчиоподобната р. Ропотамо*), изкачва се на Ченгеръ баиръ, завива на югозападъ, за да обхване Дяволското езеро и се отправя на югъ къмъ височината Суруле спрещу Василико и височината Малка Папия спрещу Ахтополъ. Най-после, бръговата граница съ височина не по-малка отъ 200 м. стига граничната р. Резовска. Странджанскиятъ бръгъ има ширина отъ 2 до 8 км.

По този начинъ ограничена сухоземна граница на нашия черноморски бръгъ има 2256·385 кв. км. На нея сѫ разположени 77 села и 7 града. На мѣста въ бръга влизаътъ 2 реда селища успоредно на бръговата линия, на други — най-малко единъ редъ селища.

За опредѣление на морската частъ на бръга е нуждна изобатна карта на морето, съ каквато ние не разполагаме; нуждно е сѫщо и специално изследване Въ всъки случай въ областта на заливътъ тя е по-широва, както сухоземната, а на други мѣста е по-тѣсна.

* Царската рѣка.

ПОДВОДНОТО НАДМОЩИЕ.

Единъ важенъ флотски въпросъ, по който гледищата на Англия и Франция днесъ не се съгласуватъ и който изглежда отдалечава все повече бившите сили отъ Сърдечното съглашение, е въпроса за подводниците.

Известно е, че на състоялата се миналата година въ Лондонъ Морска конференция, Англия и Америка предложиха унищожението на подводниците; къмъ тъхъ въ последствие се присъедини и Италия. Франция, обаче, подкрепена отъ Япония, направи всичко възможно за запазване на подводника като средство на морската война. Една истина е, че днесъ въ френския флотъ подводника се ползва съ най-голъмо благоволение. На него Франция разчита много при една бъдеща война, затова се стреми да си осигури отъ сега единъ голъмъ подводенъ флотъ.

Френската морска програма предвиждаше постройката на 96,000 тона подводници. Този тонажъ съгласно Римското морско споразумение отъ 1 мартъ т. г. се намали на 81,989 тона. Франция официално заяви, че прави голъма жертва като намалява до този размѣръ своите подводници. Англия, обратно, съмѣтна, че отстъпката на Франция е недостатъчна и намѣри за необходимо да впише следния важенъ пасажъ въ самото морско споразумение:

„ . . . Англия намира, че цифрата 81,989 тона подводници, която се разрешава на Франция, е твърде висока . . . Тя очаква ревизията на този въпросъ. . . Въ случай, че на генералната конференция въ Женева въ 1932 г. ще се постигне едно задоволително равновесие между френския подводенъ тонажъ и английския изтребителенъ тонажъ, Британската Империя си запазва правото да уголъмива — въ размѣръ каквъто тя намѣри за добре — нейната цифра отъ 150,000 тона изтребители. . . “

Така на Франция се даде правото да разполага съ 81,989 тона подводници, докато останалите четири Велики морски сили — Америка, Япония, Италия и Англия — останаха съ правото да могатъ да пазятъ въ строя само по 52,700 тона подводници. Задоволено отъ тоя успѣхъ на своята дипломация, френското обществено мнение не закъсня да даде изразъ на своето задоволство. Въ френския печатъ се появила редица статии, които намѣриха причини да поздравятъ г. г. Дюмонъ и Бриянъ, а покрай това — да отправятъ и известна доза лъскателство и къмъ английското адмиралтейство. Една статия съ такава тенденция се появи въ голъмото френско списание „Revue des deux Mondes“, на която органът на Британското адмиралтейство — „Naval and Military and Record“ въ броя си отъ 15 априлъ т. г. дава следния интересенъ отговоръ, на който ние спирате вниманието си:

Въ списанието „Revue des deux Mondes“ се появява статия отъ добре известния френски морски техникъ г. René La Bruyère, въ която той поздравява „приятелството на Британското Адмиралтейство“, загдето е признало Франция като „най-голъмата подводна сила въ свѣта“. Въпроса се нуждае отъ известно пояснение.

Въ годишния Прегледъ на свѣтовните флоти сѫ дадени следните подробности относително подводните единици: Велико-Британия — построени 59; въ строежъ 7. Франция — построени 54; въ строежъ 56, или общо за Англия 66 подводника,

а за Франция 110. Ако настъпи едно враждебно съперничество въ корабостроението между дветѣ страни ние мислимъ, че Англия много скоро ще настигнала нивото на френското подводно надмощие и ще го надминала — стига само да поискат това. Но ние по известни съображения, не мислимъ да се стремимъ да си осигуряваме подводно надмощие. Резултата отъ сравнението на числата между дветѣ страни не е отъ естество да илюстрира нашия инферноритетъ, защото това не е едно сравнение между „застрашаване“ и „отговоръ“. Онова, което придава на въпроса особена важност то е — френската политика, която стои задъ претенцията да заеме положението на най-голъмата подводна сила въ свѣта.

Една морска политика трѣбва винаги да има известна цель — предполагаема или реална. Думата „надмощие“ ни кара да мислимъ, че преследваната целъ е следващата най-силна страна. Въ миналото съществуваше нѣщожно различие между разните типове кораби, които съставляваха морската сила. Единъ флотъ се описваше по общъ начинъ, като съставенъ отъ еди колко си „платна“. Но днесъ ние трѣбва да правимъ голъмо различие. Да сочимъ нашето надмощие въ линейни кораби, като задоволителенъ отговоръ на френското подводно надмощие би значило да си правимъ илюзии. Нѣкога разликата между кораба за бойната линия, фрегатата и корветата, бѣше незначителна. Но днесъ сравнението между линейния корабъ, изтѣбителя и подводника съвсемъ не ни дава такъвъ резултатъ. Споменатата първа тройка представляваше индентични методи за бой, колебаещи се само въ степень; втората тройка представлява отдѣлни отличителни форми на бой, а корабите отъ сѫщата изразяватъ съвършенно различни методи, за следване на войната.

Насъ ни се струва, че г. Рене ла Брюеръ взема „приятелството на Английското Адмиралтейство“ за дадено въ твърде голъма степень. Не е адмиралтейството, което трѣбва да бѫде „приятелско“ спрѣмо нѣкакво състояние на едно чуждо морско развитие, което крие въ себе си елементи за доминиране на нашата отбранителна организация. Въ промѣнилите условия на свѣта днесъ Адмиралтейството е принудено да приема известни накърнения, които предшествуващето поколение съвсемъ не би търпѣло и никола не би опитало. Твърде много компромиси направи Англия и твърде много безсмислици се разпространяватъ днесъ изъ нея — подъ социалистическия режимъ, който мрази идеята за воюване, а въпреки това, допушта „щото всички други страни да се готвятъ за война. Франция днесъ е твърде добра приятелка на Англия. Между дветѣ страни не сѫществува никаква мисъль за война. Но защо нашата добра приятелка иска да бѫде „страница на най-силия подводенъ флотъ въ свѣта“, тъй както и страната на най-силния въздушенъ флотъ? — Подводника е едно оръжие за война съ близъкъ съседъ, оръжие за операции въ единъ театъръ — не твърде отдалеченъ отъ родните води. Съедин. Щати и Япония, две отъ трите най-голъми морски сили днесъ, въпрочемъ нѣ малко не сѫ заинтересовани отъ френското положение на „най-голъма подводна сила въ свѣта“. Тѣ могатъ прекрасно да гледатъ на това положение съ „приятелство“. Но отноше-

нието на Англия не може да бъде такова. При това, тръбва да отбележимъ, че ние разглеждаме въпроса отъ една напълно безпристрастна гледна точка. Ние хранимъ твърде добри чувства къмъ Франция и и французите. Но да претендирате, че не съществува възможност — двете нации нѣкога отново да се скаратъ, това значи да забравяме много отъ дълбоко записаните въ историята факти и да третираме по недостоенъ начинъ интелигенцията на двете страни. Френското подводно надмошне означава подготовката за посрещането на нѣкакво критическо положение, което може внезапно, да избухне, — тъй както съ избухвали почти всички критически събития въ историята до сега. Първия принципъ на националната защита е да се подготвишъ срещу онова, което една въоръжена сила може действително да стори срещу тебъ. Отбранителните мѣрки се диктуватъ винаги отъ стремежа да се предотврати войната, а не да се предизвика. Да строи подводници въ съперничество съ Франция би било една забележително глупава политика за нашата страна. Именно защото подводника за настъ е по-голяма угроза, отколкото за която и да било друга страна, затова за настъ той има по-малка ценность, отколкото за която и да е друга страна. Английскиятъ флотъ би посрещналъ твърде радостно пълното премахване на подводника, което е, може би, най-главната причина, заради която той не ще биде премахнатъ.

Щомъ като французите гледатъ на нашето съгласие — тѣ да бѫдатъ въ подводно отношение най-силни въ свѣта — като на единъ изразъ на приятелство (а простата истина е тая, че ние не можемъ да ги спремъ да бѫдатъ най-силни въ тая областъ, макаръ съ това да разстройватъ напълно нашите морски програми), тѣ не бива да гледатъ на нашето настояване върху необходимостта отъ надмошне въ противоподводните сили, т. е. изтребителите, като на неприятелска проява. Ако френското подводно надмошне не е насочено срещу настъ, нашето противоподводно надмошне въ никой случай не би било насочено противъ Франция. Нашето настояще положение е обезпокоително, въ сравнение съ способността на Франция да затвори тѣсните морета за морския трафикъ. Франция се радва на грамадни стратегически преимущества, въ сравнение съ условията при които германците развиаха тѣхната подводна война. Дължината на френската брѣгова линия е около 6 пъти по-голяма отъ тая, отъ която действуваха германците презъ свѣтовната война. При това френските бази съ тѣхни собствени и — много добре обзаведени, а не импровизирани въ окупирания чужда територия, — каквъто бѣше случая съ Германия.

Отговора на подводното надмошне на нашата добра приятелка е съответна сила въ кръстосвачи и изтребители. Положението на нашата кръстосвачна сила е твърде добре известна за да има нужда отъ повторения. Но нашето положение въ изтребителите е лошо, — значително по-лошо, отколкото това въ кръстосвачите. Ако ние залагаме въ строежъ всяка година по една флотилия изтребители до 1936 г. — до когато ние ще тръбва да извадимъ отъ строя 80 единици, като такива които съ минали пределната си възрастъ — ние ще притемнили тогава 108 изтребители, или 2 единици по-малко отъ общото число на френските подводници — 110. Но ние не залагаме по една флотилия всяка година. Осемътъ изтребители отъ проекцията 1930 още не съ заложени. Нашия изтребителенъ

тонажъ въ 1936 г. ще включи само флотилията, която ще бѫде започната въ 1934 год. При подписването на Лондонски договоръ ние имахме 146 изтребители въ строя. Между 1930 г. и 1936 г. около 80 единици ще бѫдатъ извадени отъ строя, вследствие на което въ списъка на ефективите ще останатъ само 68 единици. Ако къмъ последните прибавимъ числото 32 — представляващо ония флотилии, които ще бѫдатъ заложени въ периода 1931—2—3—4 г., ще получимъ точно числото 100 единици.

Английското адмиралтейство не може да гледа на това положение съ равнодушие, поради много причини. Първия Лордъ на Адмиралтейството (морския министър — г. Александъръ) прави всичко възможно за да улеснява задачите на своя колега г. Артуръ Хендерсонъ, който се надява да бѫде председателъ на разоръжителната конференция, която ще се свика въ Женева презъ идущата пролѣтъ. Начина отъ 1924 — годината на последното министерствуване на г. Макдоналдъ — ние сме намалили нашите разходи за въоръженията съ 10%; Япония е единствената страна въ свѣта, следъ настъ, която също е намалила своите военни разходи презъ този периодъ: Нейното намаление възлиза на 1½%. Италия е увеличила своите военни разходи съ 36%, Съед. Щати съ 28%, а Съветска Русия — доколкото сме уведомени — съ 184%. Тези цифри подсказватъ нѣщо важно за този, който ги разбира. Насъ не ни занимаватъ политически доктрини или пасифистки идеали, а суроритетъ и неумолими факти. Франция предлага Парижкия пактъ — който отрича войната като средство на националната политика, а е повече отъ удвоила своите разходи за военни приготовления. Съед. Щати предлагатъ пакта Келогъ, отричайтъ войната като инструментъ на националната политика, а съ увеличили техните разходи за въоръжения съ 28%. Италия, на своя редъ, също. Ние сме единствената страна въ свѣта, която е намалила своите военни разходи. Само ние си затваряме очите предъ действителността и се приспиваме. Нищо чудно, следователно, въ това, че французите съмѣтали нашето Адмиралтейство за „приятелско“!

Фактъ е, че ние започваме да гледаме на срѣдствата за националната защита, не като на една жизнена необходимост, наложена отъ строгата сурова действителност, а — като на единъ родъ затруднително наследство, съ което тръбва да се ликвидира презъ преходния стажъ на този старъ и твърде несъвършенъ свѣтъ. Социалистическите пазители на британска сигурност съмѣтатъ това за велиъкъ идеалъ. А повечето отъ настъ мислятъ, че това е единъ страшно сериозенъ рисъкъ. Хвърлете единъ погледъ къмъ увеличените военни разходи на Франция, Италия и Америка (на Русия не тръбва да се отдава значение на голъма морска сила) и вижте, въ свѣтлината на цифрите, какъ тия страни тълкуватъ и отговарятъ на съвършенниятъ идеалъ? Въ единъ моментъ на 1889 год. нашата страна изтреби пън въ една паника отъ разкритието на едни планове, които тръбващи да осигурятъ за Франция положението на свѣтовно надмошне; прѣката последица отъ това бѣше изработването на голъмия Актъ за морска защита. Отъ тогава ние пропътувахме доста надалечъ. Нека се помолимъ на Проридението и настоящето ни пожелешествие да не е по лошъ путь.

П. А. Шишковъ.

ПО СЛЕДИТЪ.

Разказъ.

Развиваше се сериозенъ конфликтъ между Русия и Китай по поводъ на Корея. Вестниците се пълниха съ разни предположения и схеми за бъдещите военни действия между двете държави.

И, въ разгара на този дипломатически конфликтъ, ненадейно пристигна въ Кандия въ цивилно облекло единъ руски морски офицеръ, Феодоръ Иполитовъ Ларсенъ, който врачи запечатанъ пакетъ на капитана втори рангъ Иванъ Григориевъ Уралски, който командуваше кръстосвачъ „Кагулъ“, изпратенъ преди година, като стационаръ въ островъ Критъ.

Пратеникътъ съ запечатания пакетъ и съ друго още тайно поръжение, щомъ стъпти на борта на кръстосвача, облече морската си униформа, съ пагонътъ на капитанъ-лейтенантъ, прие длъжността старши-офицеръ на кораба, а на другия ден смѣнениятъ старши-офицеръ си замина съ малъкъ локаленъ параходъ за на северъ, гонейки пътя за къмъ отечеството си.

На другата сутринь „Кагулъ“, ненадейно за останалиятъ стационари, вдигна котва и взе северно направление. Зажари съ своятъ бѣсентъ алюръ отъ двадесетъ мили въ чашъ, пресече последователно траверсите на островите: Карави въ лѣво, Фалконера въ дѣсно, Хидра въ лѣво, Св. Георги въ дѣсно, и малко следъ обѣдъ той хвърли котва въ аванъ-порта на Пирей. Следъ два часа той седеше закотвенъ съ дветѣ си котви и съ кърмови вижета въ пирейския басейнъ. Старшиятъ-офицеръ Ларсенъ пакъ навлѣче цивилното си облекло, слѣзъ въ корабната двойка съ чанта подъ мишищата си (отбъсна отъ кораба) за къмъ брѣговата стълба; а оттамъ съ трамвая той се отправи за Атина, за къмъ своето посолство.

А като се върна отъ доклада си въ посолството, той видя, че пристигаше другъ воененъ корабъ, който хвърли котвите си паралелно на тѣзи на „Кагулъ“ и едва що ги не възседна. Кораба, по типъ кръстосвачъ, подаде въже на брѣга и затегли кърмата си. . .

— А, — рече капитанъ Уралски на своятъ новъ помощникъ, който излѣзе на палубата и погледна на новодошлия корабъ, — и Албиона е напустнала стационарството си въ Критъ!

Кръстосвачътъ, който въ най-близко съседство гърмотевично отпушаше котвените си вериги и чрезъ кърмовите си вижета се притегляше къмъ кейовата стена, приближавайки се паралелно на „Кагулъ“ — бѣ английскиятъ кръстосвачъ „Калиопа“, стационаръ въ Кандия.

— Интересно съвпадение, — промълви пакъ очудено Уралски, — изведнажъ ний и той напуснахме водите на Критъ! . . . Съ нѣкакво поръжение ли е и той? . . .

— Поръжение? — подвоуми се Ларсенъ и се замисли.

Уралски познаваше командира на „Калиопа“: младъ способенъ морски офицеръ, съ чинъ капитанъ-лейтенантъ, късъ, дебель, вѣчно засмѣнъ, съ валчесто меснато лице, съ леко-плешива глава, голѣмъ гастрономъ и смукачъ на виски и на всѣ-какви други питиета, добъръ разказвачъ и комикъ, занимателенъ въ дамско общество, добъръ танцуващъ, и, доколкото по баловете въ Кандия бѣ приказливъ, дотолкова отъ друга страна знаеше да мѣлчи, когато службата му налагаше да мѣлчи...

Уралски познаваше командира на „Калиопа“ само de vue и по слухове за него: Никога до сега той не бѣ ималъ разговоръ съ него. Тамъ гдето приличието или вежливостта изискваша да се поздравявватъ, тѣ само хладно и гордо вдигаха очи единъ къмъ другъ, повдигаха рѣка до козирката си и отминаваха. Уралски дружеше единствено съ командира на френския стационаръ, дружеше съ френския консулъ и съ нѣкои лица отъ елитата на френската колония въ Кандия. . . А сега слуячъ го постави въ съседство съ единъ колега, съ когото нито случаятъ, нито взаимното имъ желание презъ цѣла година не бѣха ги сближили. А взамъна на тѣхната отчужденостъ, хората отъ обслугите имъ се познаваха, а нѣкои водѣха и отлично приятелство. И, щомъ „Калиопа“ се завѣрза окончателно, нѣкои отъ борта ѝ весело се провиниха къмъ „Кагулъ“:

— Ей, руски... Come on shore! Хайде на брѣга!

— Yes, Джони! — отзоваха се отъ „Кагулъ“.

И, преди да успѣятъ да се повидятъ моряците отъ двата кръстосвачи изъ баровете и кръчмите на Пирей и Атина, следъ два дена рано сутринта „Кагулъ“ вдигна котвите си и почти дебнишкомъ се изтегли изъ пристанището, завивайки задъ островъ Саламинъ. . .

Следъ два часа на разстояние двадесетъ мили отзадъ — „Калиопа“ пѫтуваше по изминатия пътъ на „Кагулъ“ . . .

И, докато „Кагулъ“ отправяше пилота отъ борта си на западното отверстие на Коринтския каналъ, въ сѫщото време „Калиопа“ нетърпеливо очакваше пилотъ на борта си при източния отворъ на сѫщия каналъ. . .

И, докато „Кагулъ“ бѣрзо рѣжеше водите на Коринтския заливъ по неговата дължина, въ това време „Калиопа“ бавно и внимателно се движеше съ най-малъкъ ходъ посрѣдъ обривистите скали на пресъчнениятъ отъ човѣшка рѣка каналъ...

Коринтскиятъ заливъ спѣше въ яснотата на априлския денъ. Продългованъ и ограденъ съ възвищения и назъбености, той представляваше красиво грамадно езеро. Столина плавателни корита, отъ най-различни величини, го прекрътосваха по всички направления . . . отъ Морея до Ливадия и отъ Коринтъ до Патрасския заливъ. . .

Върху моста на „Кагулъ“ важно и повѣрително се разговаряха командирътъ и старшиятъ офицеръ.

— Такъ среща съ „Калиопа“ въ Пирей никакъ не ми се харесва. Тя ми нахвърля много подозрителни мисли, Феодоръ Иполитовичъ! — реши командира.

— Вѣрно! Загадъченъ е кръстосвачътъ следъ насъ, — отвѣтна Ларсенъ.

— А имате ли нѣкакво правдиво предположение за неговата мисия? . . . За мисията му по следите ни?

— Ако още виднѣшъ той се яви по нашата килватерна линия и ни намѣри въ онова пристанище, гдето ний сме вече хвърлили котва — то моето предположение ще се обѣрне въ увѣреностъ, Иванъ Григориевичъ!

— А, ако действително той осъмне утре съ насъ въ Патрасъ?

— Бѫдете сигуренъ тогава, че той е съ мисията — да ни следи въ развитието на нашия конфликтъ съ Китай.

— А, ако ли се не срещнемъ вече?

— Тогава — срещата ни въ Пирей остава само едно съвпадение, — реши Ларсенъ.

— Още колко повърителни пакети има да разнесемъ.

— . . . Три. Единъ за посланика въ . . . Римъ, единъ — за Парижъ и единъ — за Вашингтонъ.

Капитанъ-лейтенантъ Ларсенъ бѣ военно морско аташе при руската парижка легация. Щомъ избухна конфликта между Русия и Китай, веднага бѣ отзованъ телеграфически въ Петербургъ, предадоха му четири пакети за четири посолства и го отправиха на Кагула съ тайно предписание до Уралски.

Татъкъ въ далечината, на югъ, отпреде и на северъ изникваха кораби като че ли изъ сушата, откъсваха отъ нея и, движейки се по своите пътища, като че ли безистемни и хаотично си пресичаха курсовете. Браздъка по леко-разиграната гръдь на залива и отлитаха къмъ бръговете, подъ които изчезваха, като да се залепваха о сушата . . .

Двамата най-висши хора на „Кагула“ машинално повдигаха биноклите до очите си, машинално поемваха фигурите на корабите въ стъклата си, даваха пътъ въ ляво или дясно на срещнатите кораби и, вдадени въ загадъчното поведение на „Калиопа“, разсаждаваха за най-доброто решение, което тръбаше да взематъ, ако случайно пакъ се срещнатъ съ английския кръстосвачъ.

— Ако стане втора среща съ „Калиопа“, Иванъ Григориевичъ — срещнете се направо съ нейния капитанъ. Стрелнете го съ очи! — отсъче Ларсенъ. Срещнете се съ него и дайте видъ, че неговата среща не е нищо друго освенъ съвпадение на курсовете на двата кораба! Нищо повече! Ни дума за тайното ни поръчение! Словоохотливи бѫдете и изтръгнете каквото можете отъ него! Каквото можете . . .

— А хората отъ нашата обслуга би ли тръбвало да се срещатъ съ тѣхните хора?

— Щомъ ги пушчаме въ отпуска, не можемъ да имъ забраняваме да се не срещатъ. Нека се срещатъ! Забраната — да се не срещатъ — е още по-опасна. Ний нищо нѣма да измѣнимъ отъ наредбите си за другарството на моряците ни съ чуждите моряци . . . Ний двамата ще преценяваме всѣко действие, всѣки жестъ на командния персоналъ на „Калиопа“ и оттамъ ще вадимъ заключенията си . . . Не и нѣма да забравяме да давамъ докладъ въ Петербургъ за този кръстосвачъ!

Слабия западенъ вѣтъ леко разиграваше водите, които боязливо лиежаха носътъ и бортовете на „Кагула“.

Кръстосвача наблизаваше къмъ носъ Псаромвта, върху който имаше фарова кула. Пресъкоха траверса на фара, съграденъ всрѣдъ красивия фонъ на южната разстителност: на смокинитѣ, маслинитѣ, лимонитѣ, портокалитѣ, нарковитѣ, които бѣха въ пълния си пролетенъ разцвѣтъ.

По два часа следъ обедъ пресъкоха фара на Дрелано, а къмъ три — хвърлиха котва въ басейна на Патрасъ.

... Въ четири и половина „Калиопа“ се изтегна съ лѣвия си бортъ на четири мили иззадъ носъ Рионъ и въ петь — наново бѣ съседъ на „Кагула“.

Двамата, командиръ и старши-офицеръ, които бѣха на палубата въ този моментъ, се изгледаха многозначително, а Ларсенъ късно отсъче:

— Въ шпионажъ следъ настъ — като: две и две — четири!

Надвечеръ, когато Уралски излѣзе на бръга

за да се поразходи по приятната сѣнчеста алея на бръга, който нагоре водѣше въ едно добро уредено казино, място за разтуха при комфортна обстановка съ избранъ оркестъ — нѣкой викна задъ гърба му:

— Капитанъ Уралски!

Уралски се обѣрна: предъ него стоеше английскиятъ командиръ, който му подаваше ржка.

Една секунда колебание и Уралски хвана протегнатата ржка. Още две секунди, ако бѣше за къснѣлъ — дуела щѣше да му бѫде предложенъ. Уралски си спомни думите и на Ларсена и изведенъкъ изненаданото му лице доби приятно изражение. Той дружелюбно погледна англичанина, който словоохотливо говорѣше:

— Нито баловетъ, нито тържествата не ни свързаха въ Кандия. Цѣла година стоехме на единъ и сѫщъ рейдъ и не можехме да се запознаемъ по-отблизо . . . Е, да — тамъ имаше френски командиръ и англичанина тръбваше да остане въ сѣнка, ха, ха, ха . . . Нищо! . . . А сега въ обратния ви путь за къмъ Балтийското море . . Да? За Балтийското море? . .

— Да, за Балтийското море! — натърти Уралски.

— Ще имаме възможността да се срещаме по-често въ разните пристанища, гдето случаятъ или заповѣдятъ на нашите адмиралтейства ни за ведатъ, а? Нѣма да можете да ми убѣгните, защото, вѣроятно, и ний къмъ Англия ще се насочимъ . .

— Вѣрно е, че нѣма да мога да ви убѣгна, капитанъ . . . капитанъ . . .

— Хенри Джонсонъ!

— Yes, Captain Хенри Джонсонъ!

Разговаряйки, тѣ стигнаха до казиното. Джонсонъ покани да влѣзатъ въ казиното и стори путь на Уралски. Влѣзоха. Седнаха на една масичка, обичена съ пролѣтните цвѣти, повикаха келинера и Джонсонъ поръжча:

— Бутилка шампанско!

И Джонсонъ се впусна да разказва за баща си, за майка си, че той и родителите му били родомъ отъ Йоркширъ. Разказваше за първото си кръгосвѣтско плаване, за първото си командуване на миноносецъ, за маневрите на австралийската ескадра преди петъ години, непреставайки да поръчва за нова бутилка шампанско, щомъ се изпразнѣше поставената на масата . . .

Развързаха се устата и на Уралски и заприказва за деството си, за школските си години, като гардемаринъ, за руските адмирали и по едно време къмъ полунощъ, когато казиното бѣ на опраздане, той вдигна чашата си и запѣ:

Let every good fellow now

Fill up his glass

Vive la compagnie!

And drink to the health

Of his glorious class

Vive la compagnie!

Въ два гласа двамата командирни, съ вдигнати чаши, преповтаряха пѣсента . . .

Следъ частъ Уралски се прибра въ кораба си, вдигна котва и замина на северъ . . .

На другия денъ „Кугалъ“ хвърли котва въ Бриндизи, оттуде Ларсенъ веднага замина съ първия влакъ за Римъ.

На сутринта „Калиопа“, нераздѣлниятъ „Калиопа“ наново пакъ бѣ въ съседство на „Кагула“.

Двамата командирни приятелски се поздравиха отъ височината на своята мостове.

А същата вечер пред бутилка лакрима-кристи наново пъхах „Vive la Compagnie“, като разказваха житията си, въ които включваха и майчиното си малко, но относно тайните си порожчения, които имаха — пазеха велика тайна. Пазеха велика тайна, дебнейки се единъ другъ . . .

Д моряците от двата кръстосвача, хванати ржка подъ ржка, или ржка презъ вратъ на вратъ — пъхах по кръмтѣ на Бриндизи.

Презъ деня започнаха товарене на въглища въ „Кагула“, следъ два часа същата операция се започна и въ „Калиопа“.

— Интересната комедия разиграва този англичанинъ! — каза Уралски на Ларсена.

— И не виждамъ начинъ какъ да се откажемъ отъ него. Той има тридесет мили ходъ, а ний само двадесет и две. Както и да бъгаме, той все ще ни настигне.

На сутринта „Кагулъ“ потегли на югъ, следъ два часа по килватерната му линия — пакъ се носеше „Калиопа“, като истинско-ревнича жена.

Събрали се по палубата на „Кагула“ офицери весело сочеха по кърмата.

— Нашиятъ конвой се носи задъ насъ!

. А моряците решиха:

— Въ следното пристанище пакъ ще приемъ и ще пътвъмъ съ англичаните!

А Уралски отчаяно заяви на Ларсена:

— Пакъ ще се държи компания въ нѣкое казино на англичанина! На видъ добрякъ, предобрякъ, а какво ли има задъ тази външна доброта? — вдигна рамене той на пълно неведение.

— Два сфинкса, които се гонятъ за да се разгадаятъ! отреши Ларсенъ.

Четири дененощия се следваха двата кръстосвачи единъ задъ другъ — ту на двадесетъ, ту на тридесетъ, ту на четиредесетъ, ту на шестдесетъ мили: „Кагулъ“ напредъ, „Калиопа“ отзадъ . . .

И, какъ като наблизиха Тулонъ, „Калиопа“ свърна въ дѣсно къмъ островъ Поркероль.

Напразно очитѣ на Уралски и Ларсена очакваха да видятъ кръстосвача, който ги следва въ ариергардъ отъ Кандия до тука. „Калиопа“ изчезна задъ Поркероль и не се вести повече . . . Уралски си отдъхна: дѣло вече съвсемъ да си е отишъл този нахалникъ!

... И два дена следъ това, когато Ларсенъ се върна отъ визитата си въ Парижъ, Уралски радостно посрещна старшия си офицеръ:

— Йоркширеца благоволи да запраши нѣгде и отъ онзи денъ насамъ — нигде не се е вестявалъ по хоризонта.

— Да не му се довѣряваме много! Едно положение можемъ да използваме сега: Понеже ще пътуваме за Ню-Йоркъ, то вмѣсто да вземемъ въглища отъ Гибралтаръ, най-изгодното е — тукъ да натоваримъ. Пресрещне ли ни „Калиопа“ нѣгде изъ морето — нека пакъ да заповѣда да ни следва! Нека да ни следва съ остатъка отъ въглищата си, ако смѣе, ха, ха, ха!

— Ха, ха, ха . . . Разбрало! Ний — съ пълни въглищни ями, а англичанина съ празни въглищи ями ще засѣчимъ напрѣки Атлантика, ха, ха, ха. . .

— И, за да не остане безъ гориво посрѣдъ океана, ще-не-ще, ще се върне въ Гибралтара, а ний презъ това време ще го изпреваримъ и ще избѣгнемъ.

— Еврика! — плесна Уралски ржце. — Потрудете се, Феодоръ Иполитовичъ, още сега да се започне натоварването на въглищата!

Цѣла ноќь товариха каменни въглища.

На сутринта въ ранни зори „Кагулъ“ вдигна котва и се насочи на юго-западъ, къмъ испанските брѣгове. . .

Веднага следъ това иззадъ канаритѣ на Поркероль се видѣха стълбове димъ и постепенно се изтегна силуeta на единъ корабенъ корпусъ . . . Върху блѣскавата ивица на морето на северо-изтокъ, по направление отгдето изгрѣващо сълнце, се обрисува ясно очертанъ силуетъ: едномачтовъ съ три реи, дву-коминенъ, съ високъ носъ и низка кърма.

— Той е, той е! — недоволно отсъче Уралски. Пакъ той. . .

Силуетъ се движеше, правъщо голѣма циркуляция, а следъ това влѣзе въ килватерната линия на „Кагула“.

— Ще ти дамъ да разберешъ, нахалнико! Ще ти се отплати съ лихвите оттатъкъ Гибралтара! — изпрати Уралски закана къмъ силуета, който вземаше по-плътна форма.

Денонощие и половина пѫтувала на разстояние двадесет мили единъ отъ другъ. . .

Пресокаха Гибралтаръ по обѣдъ, пресѣкоха носовете Тарифо и Трафалгаръ. А отъ тамъ Уралски тръгна паралелно на брѣга, а не съ крусь за Америка.

— Защо не приложимъ правъ курсъ върху Ню-Йоркъ, Иванъ Григориевичъ? — полюбопитствува Ларсенъ.

— За да мисли йоркширеца, че ще пѫтуваме за Балтийското море. Тъй бѣхъ му казаль въ Патрасъ.

— И отлично, Иванъ Григориевичъ, преотлично

И надвечеръ, когато пресѣкоха травеса на носъ Св. Викентий, Уралски даде курсъ върху Ню-Йоркъ и рѣзко обърна на лѣво, почти на цѣлъ квадратъ по компаса.

Цѣли десетъ минути „Калиопа“ продължи по стариятъ курсъ, който минаваше паралелно на брѣга, а после като извѣрна на дѣсно, като даде кърмата си въ килватерната линия на „Кагулъ“ — бѣзъ започна да намалява силуета си, издребня, обърна се въ малко черно петно, въ малко димово облаке, и по залѣзъ слѣнце, той бѣ слѣзълъ подъ хоризонтовата черта, вѣроятно, по направление на Кадикъ.

— Отлично изиграхме йоркширеца! — засмѣха се въ единъ гласъ командиръ и старши-офицеръ.

— Можемъ и да се почерпимъ за сполуката! — додаде Уралски.

... Пѫтувала четири дененощия по океана безъ силуетъ на омразния кръстосвачъ. . .

И изведнѣжъ на сутринта на петото дененощие отъ марса на фокъ-мачтата дежурниятъ обади:

— Английскиятъ кръстосвачъ по кърмата!

И по стария редъ — „Кагулъ“ напредъ, „Калиопа“ отзадъ — следъ други три дененощия и двата влѣзоха въ Ню-Йоркския басейнъ, гдето, по нареждането на пристанищните власти, бѣха поставени единъ до другъ, пакъ въ непосредствено съседство. . .

Изтичаще вече третия денъ, Ларсенъ ходи до Вашингтонъ и се върна, а Уралски още не бѣ решилъ да излѣзе на брѣга. . . Като никога, Уралски се бѣ залостиълъ въ кабината си, гдето се бѣ отдалъ да пише дѣлги рапорти и доклади, и бѣ решилъ кракътъ му да не стъпли въ Но-Йоркъ. Тамъ, на брѣга, вѣроятно, той щѣше да бѫде дочаканъ пакъ отъ капитанъ Джонсонъ, когото той вече мразеше, мразеше . . . мразеше. Той не искаше да се среща съ него. Колкото е по-далечъ отъ него — толкозъ е по-добре за Уралски, както и

за мисията на „Кагула“! . . . Знае ли Уралски за какво Джонсонъ се влачи по килватерната му линия? Не! Не е ли тогава по-умно да нѣма никакви връзки съ лица, които могатъ отъ всѣка една негова дума да си разнищятъ цѣла политическа енигма и съ това той, Уралски, неволно да изложи интересите на отечеството си? Не, Уралски бѣ решилъ да не напушта кораба си, още повече, че капитанъ Джонсънъ на денъ по два пъти излизаше на брѣга. Тамъ той можеше да го спре, както въ Патрасъ.

На третия денъ надвечеръ Уралски нареди да не се дава повече отпуска за излизане на брѣга и заповѣда да повдигнатъ пара.

Доколкото упорствуваше Уралски да не излѣзе на брѣга, дотолкова отъ друга страна пъкъ Джонсонъ искаше на всѣка цена да се види съ Уралски. И ето че на третия денъ вечерът, по залѣзъ слънце, следъ сваленето на флага - той пристана съ своята разкошень велботъ на дѣсната стълба на „Кагула“, съобщавайки, че иде на визита на командира. Фалгребнитъ го пресрещнаха на долната площадка, дежурнитъ подофицеръ и офицеръ го приеха въ „подъ козирогъ“ и — по законитъ, по елементарнитъ закони на вежливостта, на военнитъ постановления и на човѣщината Уралски бѣрзо захвѣрли перото си и съ подобаващъ приветствия посрещна своята гость съ лицемѣрно засмѣто лице.

— Отъ три дена насамъ ви чакамъ за да отидемъ въ нѣкое заведение да се повеселимъ, — започна Джонсонъ, щомъ седна на канапето въ салона на Уралски. — Ида при Васъ, като къмъ колега, за да излѣземъ на брѣга. Започнатото приятелство въ Патрасъ бихъ желалъ да продължава и тука . . . па и на всѣкїждѣ, гдето бихте пожелали. . . Я тази вечеръ, за ваша голѣма изненада — ще ви водя на една руска опера, въ която взема участие единъ вашъ великъ пѣвецъ. . .

— Спиридовъ?

— Сѫщиятъ — Спиридовъ. Великиятъ Спиридовъ, за когато цѣлата американска преса е изпълнена съ най-възторжни отзиви, за неговата роля въ „Борисъ Годуновъ“.

Разлѣ се доволна усмивка по лицето на Уралски.

— Да, *Captain* Уралски, взехъ ложа за двама ни. И най-късно следъ половинъ часъ трѣбва да бѫдемъ на брѣга. Азъ отправихъ моятъ велботъ на кораба и сега съ вашиятъ ще трѣбва да излѣземъ . . .

Доволната усмивка по лицето на Уралски още по-силно се разлѣ и кѫсно отрѣза:

— Да ще излѣземъ! — натисна електрическото копче, яви се дежурниятъ подофицеръ и

Уралски даде заповѣдъта си да пригответъ командирския велботъ.

Следъ малко двамата командири се носѣха къмъ брѣга въ шестъ-веслената лодка на „Кагула“. Пристигнаха на една пристанищна стълба. Джонсонъ пръвъ изкочи на стълбитѣ, а следъ него — Уралски, който се обрѣна къмъ старшия подофицеръ въ лодката и му заповѣда:

— Ще чакате, докато се върна! и отмина.

Следъ часъ, седнали въ една ложа, двамата командири слушаха увертура на операта „Борисъ Годуновъ“ . . .

А, въ първия антрактъ, следъ половина часъ, Уралски поискава разрешение отъ своя колега — да отиде да изпуши една цигаря въ пушалната.

Щомъ Уралски тракна вратцата на ложата, веднага се яви въ гардеробната, подаде номера си, взе шапката си и съ бѣрзи крачки закриволичи по кръглата стълба надолу. На улицата той се метна на единъ автомобилъ и рече на шофьора:

— Бѣрзо — на пристанището!

А следъ десетъ минути командирския велботъ подъ най-оживѣто гребане носѣше Уралски къмъ кръстосвача. И щомъ лодката спрѣ до долната площадка на дѣсната стълба на кораба, Уралски твърдо, но тихо заповѣда:

— Машината да направи проба! Всички по мястата си! Тръгваме следъ четвъртъ часъ!

Тихо, безъ много шумъ и безъ грѣмогласни команди, „Кагулъ“ дебнишкомъ се изтегли изъ басейна и, излѣзъ следъ малко въ широко отвореното море — той увѣрено се насочи на северъ.

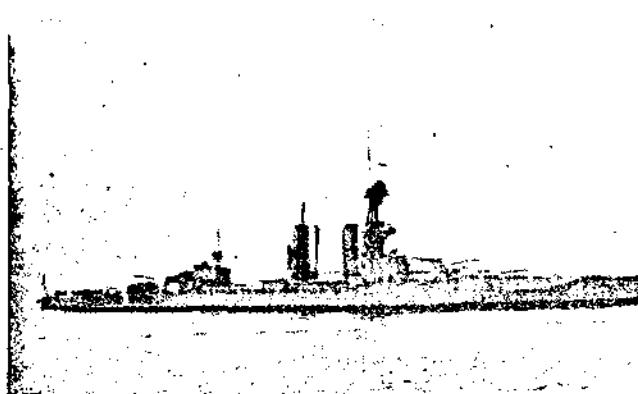
— Ей ти, йоркширска свиня, — ела сега да ме гонишъ! — отправи той победителска закана къмъ Джонсона.

И, като се обрѣна къмъ Ларсена, добави:

— Срещу нахалството — нахалство! На такава глава — такъвъ бръсначъ! — и той му обясни какъ остави своя колега въ театъра.

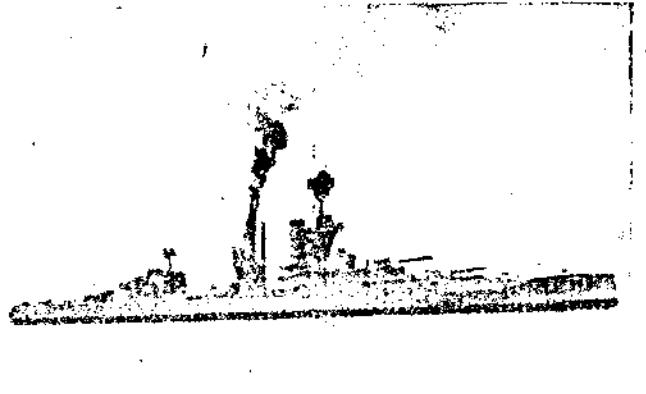
Следъ две денонощи „Кагулъ“ се приближи около френския островъ Сенъ-Пиеръ, гдето даде дву-дневна почивка на обслужата си. А после, като изобрети съ Ларсена и главния си механикъ единъ фалишивъ коминъ отъ цинкова ламарина и мукава, съ който той въоржжи кораби си, правѣки го отъ три-коминенъ въ четири-коминенъ — и, като удължи мачтитѣ си съ по една фалшивиа стенга — той увѣрено се впусна за къмъ Англия, съвършенно сигуренъ, че, който дири „Кагулъ“ никога нѣма да се впусне вече въ следите на истинския „Кагулъ“ който тѣй измѣненъ, имаше вече съвсемъ другъ силуетъ . . .

София, 16 декември 1930 год.

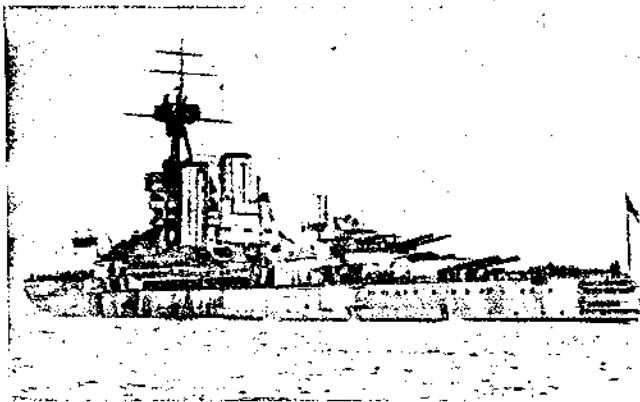


Empress of India

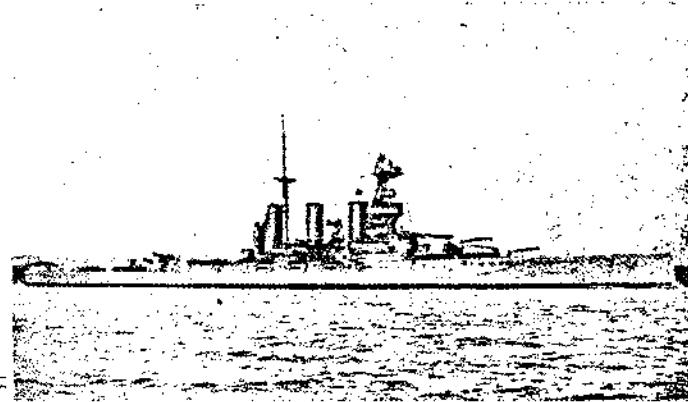
Английски линейни кораби, които по силата на Лондонския морски договоръ отъ 1930 г. ще бѫдатъ разрушени.



Marlborough



Venerable



Tiger

Английски линейни кораби, които по силата на Лондонския морски договоръ от 1930 год. ще бждатъ разрушени.

Проф. К. Граилъ — Виена.

ЧАРЪТЪ НА ЧЕРНО МОРЕ.

От Руен се понасяме по красивъ и чистъ пътъ на югъ, къмъ Варна. Следъ продължително пътуване влакътъ ни отнася наблизо до морето. На хоризонта се показва една оловено-сива ивица — многоочакваното, непознато, загадачно Черно-море. Скоро ивицата става по-широка и промъня цвѣта си въ черно-зеленъ, малко по-късно тя взема видъ на стоманено зелена поляна. Правиме последния завой съ влака, за да изпъкне предъ насъ разсталото се въ пълното си обаяние Черно-море. Леко накъдренитъ вълни, съ бѣли гребени, мият единъ безподобно красивъ пѣсъченъ брѣгъ, който едва ли има подобенъ въ свѣта.

Варна, една симфония отъ бѣло, небесно синъ, тъмно зелено, отъ слънце и свѣтлина! Отъ една страна, безкрайното, бездълното море съ своите благи цвѣтове и жива хубостъ, отъ друга страна — пъстра панорама, която очарова окото и пленява. Ами морето, ахъ това море! То се простира предъ насъ носещо всичките бои на своя сложенъ цвѣтъ, който се мѣни отъ желто-зеленъ въ сочно зеленъ, черно-зеленъ, до тъмно синъ-зеленъ, съ хиляди невъзможни да се предадатъ чрезъ перо преходи изливани отъ слънчевия блѣсъкъ на ранния следъ обѣдъ и покрити отъ чиста небесна синина! Въ благоговейно мълчание стои новодошлия посетителъ предъ него, безмълвие и губи своя погледъ нѣкѫде далече въ безкрайния, безбрѣжния просторъ!

Настигва нощта; леки морски бризи подухватъ и разпръскватъ приятна хладина надъ нагорешения отъ лѣтното слънце градъ. Морето става неспокойно, вълните бѣли гребени свѣршватъ до брѣга, кѫдето тѣ се разбиватъ съ шумъ оставайки задъ себе си поле отъ бѣла пяна. Цвѣтовете ставатъ по-тъмни, пълни съ тайнственостъ. Въ сложните тонове на зелената боя се примѣсватъ омайните цвѣтове на слънчевия залѣзъ, като се колебаятъ между жълто, оранжево, розово, розово-червено до кръвъ червено, лилаво и виолетово, — една невъзможна за възпроизвеждане симфония отъ бои, която ни дѣржи въ плѣнъ съ своята омайнностъ.

Нощта е вече настяпила, Варна е огрѣяна отъ единъ блѣсъкъ отъ свѣтлина. Навсѣкѫде звучи музика, а приятната хладина, предразполага къмъ разходки. Варна се събужда за вторъ животъ.

Булевардъ „Сливница“ и алентъ въ морската градина сѫ оживени. Красиви дами съ дѣлбоки

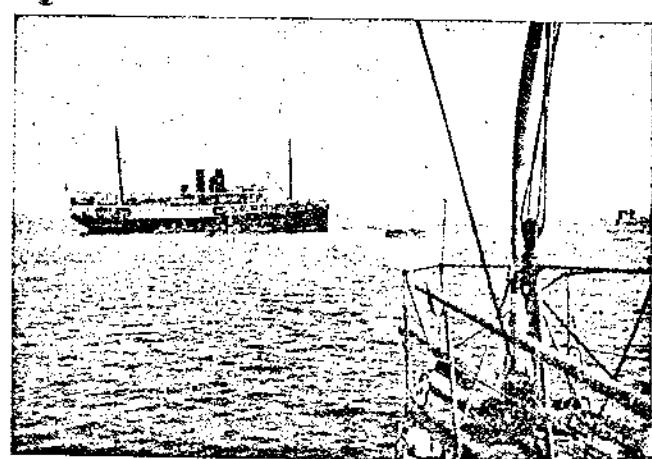
черни очи, застѣнчени отъ тъмни рѣсници, очи бездълни като самото море, дами съ сочни, червени устни, и черни блестящи коси, между които се пълзгатъ отъ време на време кокетни прѣсти, кръстосватъ алентъ и ни пленяватъ. На мястото на пъстрите пижами, които лѣтоворничките жени и девици—развѣватъ денемъ подобно на пъстроокрили пеперуди, сега изпъкватъ елегантни, великолепни по своите цветове нощи тоалети, разкошни туземни костюми, които отразяватъ всичките прелести на красавиците дами, които ги носятъ.

Ушиватъ ни дочуватъ говоръ на всички езици, едно голѣмо число посетители отъ всички народности си е дало среща въ „Царицата на Черно-море“. Варна се смиꙗе, живѣе, танцува, свири и се наслаждава!

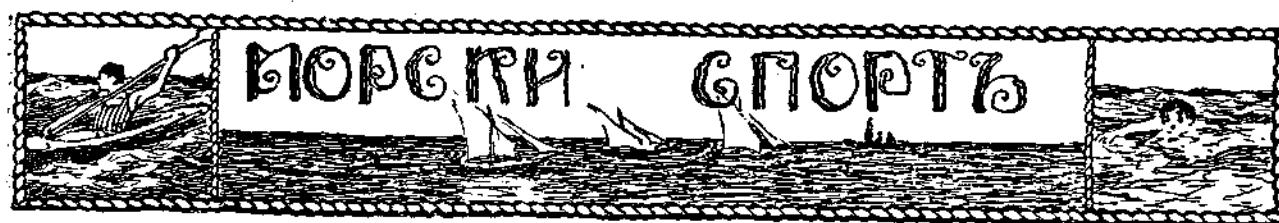
А морето? Въ непрогледень мракъ, тъмно-черно, то се губи въ безкрайността.

Като свѣтулки проблесватъ тукъ тамъ огньовете въ далечни лодки или фарове.

Съ оглушителенъ шумъ неговите вълни се биятъ о брѣга, като че ли сѫ се разстрѣли, за глето е загаснала всѣкаквъ животъ по красивия брѣгъ, по тоя брѣгъ—който е наистина създаденъ само за да плѣнява. Той ни оковава сѫщо съ своя чаръ, когато нашето око се мѫчи напразно да доволи прелестите на безкрайното море през непрогледния срѣдноощенъ мракъ.



Пристигане на екскурзиянти съ паракодъ „Евдокия“ въ Созополското пристанище. Фот. Ст. Цаневъ, августъ 1931 г.



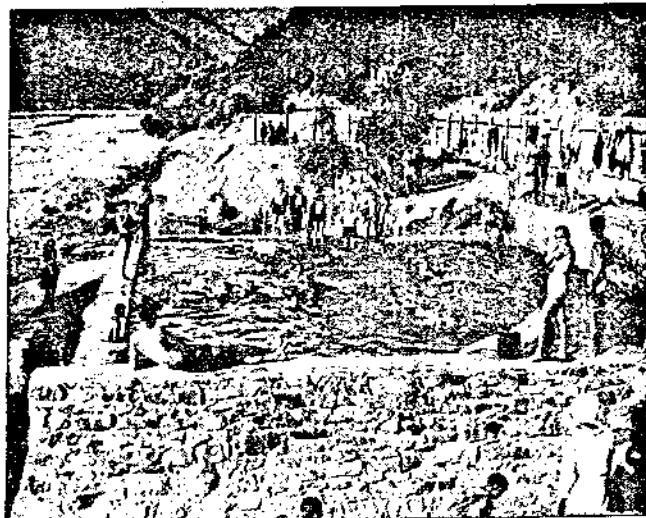
Инженеръ Пр. Памполовъ.

Главенъ ръководителъ на водния спортъ.

ЕДНА НОВА ПРИДОБИВКА НА ВОДНИЯ СПОРТЪ.

Клонът на Българския Народенъ Морски Сговоръ във гр. Горна-Джумая, въ желанието си да развие водния спортъ въ своя градъ като съ това реализира и една отъ идеите на Б. Н. М. С. т. е. да сроди българина съ водата, безшумно и мълчаливо е реализиралъ единъ успѣхъ не само за него, но общо и за цѣлата организация за чийто осъществяване днесъ почти всички клонове въ вътре-решността на страната полагатъ голѣми грижи.

Клонът във гр. Горна-Джумая съ писмото си № 44 отъ 8 септември т. г., приятно изненадва Главното управително тѣло, че съ помощта на мѣстнитѣ граждани, Българското Акц. Д-во Границоидъ, тамошната община, Акц. Д-во Българска Горска Индустрія, съ свои заеми и срѣдства е сполучилъ да построи единъ плавателенъ басейнъ, съ пѣсъченъ плажъ до него, въ горната част на града на рѣката Бистрица. За сега клонът е успѣлъ да привърши работите около постройката на половината басейнъ, чиято фотография помѣстиваме. Половината отъ новопостроения басейнъ е била открита за ползване отъ 16 августъ т. г. Капалниятъ басейнъ не е още напълно обзаведенъ



Общъ видъ на плавателния басейнъ на Горно-Джумайския клонъ на Б. Н. М. С.

съ всичко необходимо, напр. кабини за съблиchanе и обличане, уреди за измѣрване температурата на водата и въздуха, душове, скочило, лѣкарски кабинетъ, почивни стани, буфетъ и пр., но всичко това идущото лѣто въ по-голѣмата си част ще бѫде направено. Идущата година се предполага да стане и неговото освѣщаване. До сега работите около построяването на този басейнъ струватъ 98,980 лв., като въ тая сума не влиза стойността на мѣстото и водата за пълнене басейна, които се даватъ без-

платно на Горно-Джумайския клонъ на Б. Н. М. С. отъ мѣстната община.

Отъ тая сума клонътъ е задължалъ само съ 25,000 лева, а остатъкътъ 73,980 лева е можалъ да реализира благодарение пожертвувателността на мѣстнитѣ граждани и търговски фирми. Като се има предъ видъ голѣмото значение, което ще има да изиграе тия басейнъ въ живота на Горно-Джумайския клонъ, защото чрезъ него той ще може най-осезателно да покаже на мѣстнитѣ граждани отъ каква грамадна полза за човѣка е владението макаръ и на единъ басейнъ вода, камо ли владението на цѣло море, ползата отъ водния спортъ — главно плаването, което ще може тамъ да се приложи, и отъ тамъ голѣмата и отъ грамадно значение за нашето културно и стопанско повдигане идея на Българския Народенъ Морски Сговоръ, щото българина да се привикне да обича водата, да обикнє морето и Дунава, които ни обкръжаватъ и дї използва криещитѣ се въ тѣхъ богатства, ето това ни кара да изкажемъ нашите адмирации къмъ труженицитѣ на това народо-полезно дѣло и да ги поздравимъ съ успѣха на тѣхъ благородно начинание. Този басейнъ ще дава истинска наслада на мѣстнитѣ граждани не само лѣте, когато неговите бистри води ще освежаватъ тѣхнитѣ тѣла, но и зиме, защото той още тая зима навѣрно ще послужи като една великолепна парзалка за кънки-спортъ, което не по-малко ще задоволи културнитѣ нужди на сѫщите.

Като пожелзваме успѣхъ на Горно-Джумайския клонъ отъ Българския Народенъ Морски Сговоръ съ това му начинание, ний изказваме нашиятѣ сърдечни сърадвания за постигнатите резултати и оставаме съ надеждата, че примѣрътъ му ще бѫде подетъ и отъ други градове и села въ страната за благото на мѣстното население и културното повдигане на страната.

Варна, септемврий 1931 г.



Новия плавателенъ басейнъ на Горно-Джумайския клонъ отъ Б. Н. М. С.



ИЗЪ ЖИВОТА И ДЕЙНОСТЯТА НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ.

Отъ 11 до 14 октомври т. г. въ София се състоя VIII редовенъ съборъ на Б. Н. М. С. Въ следующия брой на списанието ще дадемъ статия за събора и взетите решения.

— На 18. юлий т. г., делегация отъ Б. Н. М. С., въ съставъ председателя на Софийския клонъ г. Димитър Тодоровъ, подпредседателя на същия клонъ г. Г. Славяновъ и съветника въ упр. тѣло на Соф. клонъ запасния генералъ Кратунковъ, се е явила предъ г. министра на Народното просвѣщението, комуто е развила идентѣ, целитѣ и задачитѣ на организацията, като по-подробно се е спрѣла върху тия отъ своите задачи, които сѫ въ тѣсна връзка съ държавната просвѣтна политика. Г-нъ министра е билъ много внимателенъ къмъ делегацията и къмъ повдигнатите отъ нея въпроси, по които той се е спрѣлъ да набелезва и да изкаже доста свои наблюдения и впечатления въ връзка съ тѣхъ; на-край г. м-ра е обѣщаъ своята подкрепа на дѣлото на Б. Н. Морски Сговоръ.

* *

— Комисия въ съставъ председателя на Г. У. Т. г. П. Стояновъ и секретаря на същото г. В. Игнатовъ на 18. юлий т. г. се възползува отъ пребиваването на г. Военния министъръ въ Варна и се яви при него да изложи нуждитѣ на Б. Н. М. С. Комисията е развила предъ г. Военния Министъръ становището на Г. У. Т. по въпроса за морския музей въ връзка съ сътрудничеството на Морската Полицейска Служба. Комисията сѫщо така се е застъпила предъ г. Министра за правото на Б. Н. М. С. да се ползува отъ печатницата при Учебна Частъ на Флота. Г-нъ Министра взелъ бележка отъ повдигнатите въпроси и обещаъ да ги проучи и направи нуждното.

* *

— На 13 юлий т. г. делегация отъ Б. Н. М. С., въ съставъ почетния председател на Софийския клонъ г. Професоръ Д-ръ Ст. Консуловъ, председателя на същия клонъ г. Димитър Тодоровъ и главния секретарь на организацията г. Г. Славяновъ, се е явила предъ г-нъ министра на земедѣлието и държавните имоти, комуто е изложила съвящната на Б. Н. М. С. по отношение държавната политика за морското и дунавско риболовство, като въ подкрепа на развитите идеи, делегацията е поднесла отпечатаното по-долу изложение.

Г-нъ Министра е приель и изслушашъ делегацията много внимателно, като съ своя отговоръ е далъ да се разбере, че той напълно сподѣля разбиранията на Б. Н. М. С. и че ще направи всичко възможно за да се тласне въ по правилът път на развитие нашето риболовство и за да се използвашъ благата, които морето ни предлага.

№ 391
30. юни 1931 год.

До Господина

Министра на Земедѣлието и държавните имоти, — СОФИЯ.

И З Л О Ж Е Н И Е

отъ Българския Народенъ Морски Сговоръ

Уважаеми Господинъ Министре,

Българския Народенъ Морски Сговоръ за постигането на своите цели се интересува отъ развоя на всички въпроси, които иматъ връзка съ морето. Единъ отъ важните тяхните въпроси е и този за риболовството.

Липсата на интересъ у българина изобщо къмъ морето, която извика на животъ нашата организация, ни обяснява и незавидното положение на нашето риболовство. Нашите общественици насочиха свое внимание все къмъ въпроси, отъ които общество, широките маси, се живо интересуваха. При тези условия по отношение на риболовството, вместо да твори, държавната служба се свеждаше само до единъ безрезултатенъ канцеларизъмъ. Това ще Ви стане ясно, ако Ви спомнимъ само нѣкои нѣща отъ историята на нашето риболовство.

Тогазъ, когато най-големиятъ воденъ басейнъ у насъ, който дава годишно около два милиона кг. риба, бѣше и си остава морето, бюрото по риболовството биде поставено-отначало въ отдѣленето за горитѣ. За началникъ на бюрото биде назначенъ лесовъдът. Когато той отиде въ странство, за да се запознае съ новата си работа, вместо да се отдаде на изучване методите за риболовството въ морето, предпочете да изучава на сушата рибовъдството, сиречъ единъ отдѣлъ отъ скотовъдството. За проучване на риболовството бѣ пратенъ по едно време и единъ ветеринаренъ лѣкаръ.

Когато се виде смѣшното положение на този ресоръ въ отдѣленето за горитѣ, туриха го въ отдѣленето за държавните имоти. Не можеше да се иска началницъ на това отдѣление да проявява инициатива въ една областъ, която имъ е съвсемъ чужда затова службата по риболовството тамъ продължаваше само да вегетира.

Назначиха се инспектори за Черно море и Дунава, а нѣкога имаше такива и за Бѣло море. Но всички тѣ състояха дълги години все въ София, като на синекурна служба. Когато Б Н М С се създаде, той започна една остра критика срещу това действително скандално положение и успѣлъ най-после да наложи инспекторът да отидатъ по мястата си.

При това занемарено положение на риболовството най-различни власти бѣха успѣли да наложатъ данъци върху него, защото никой не се считаше длъженъ да бди върху тѣзи въпроси. Ако трѣбваше да се събератъ всички предвидени данъци, цѣлизъ добивъ на риболовеца не стигаше понѣкога, за да ги покрие. Такива автентични курьозни случаи бидоха изнесени отъ Б. Н. М. С., който трѣбваше да се намѣси пакъ, защото началницътъ на рибартството не считаше, че това е тѣхъмъ дѣлътъ. Чрезъ редица изложения, делегации и пр. той успѣлъ да заинтересува Народното Събрание, което въ 1924 год. отмѣни повечето отъ тѣзи данъци и съ това създаде възможност за издигането на риболовството. Презъ време на тази борба началницътъ на риболовството състояхъ съвсемъ безучастни настани, като че ли се наслаждашъ за всѣкакъвъ въпросъ, който интересува Абисиния.

Атакувани за своето бездействие, респективните началници писаха, че причината за хала на риболовството ни лежала не въ тѣхъ, а въ обстоятелството, че споредъ тѣхното убеждение, въ Черното море нѣмало достатъчно риба, нито условия за риболовство; излизи, че сѫ безпредметни усилията ни да издигнемъ морското ни риболовство. Официалната пъкъ статистика на Русия показва, че напримѣръ ловитбата на скъпите риби въ Черното море следъ войната, безъ особени усилия, се е удвоила.

Лигакирани веднажъ въ своите твърдения, че въ-

Черно море нѣма условия за работа, тѣ направиха още една погрѣшина крупна стїлка. Подъ влиянието на група любители на риболовния спортъ, главно вѣдичаритъ, законът и наредбите по риболовството се измѣниха въ такъвъ смисълъ, че центърът на тежкостта се измѣти: отъ морето къмъ вътрешните реки. Не сме противъ създаване условия да може гражданина при свободно време да прекара приятни часове край реките, но непростимо е онѣзи, които въ борба съ морето си изкарват хлѣба, които обогатяват народното ни стопанство, да бѫдатъ спъванни и обременявани, за да бѫде издигнатъ кредитъ на рибарски организации, сѫщността на които си остава водниятъ спортъ и въ които професионалните риболовци се задължаватъ да влизатъ чрезъ силата на закона. Тази политика извика бура отъ негодование отъ страна на риболовците и Вашиятъ предшественикъ се видѣ принуденъ да отмѣни нѣкои отъ газ-порежданията на Бюро по рибартсвто. Не е сѫщо тайна, че той поставилъ и въпроса за понасяне на последиците отъ отговорните лица, но министерската криза отложи въпроса.

Ние считаме, че изпълняваме единъ общественъ дългъ, като Ви даваме горните освѣтления и Ви молимъ, г. министре, да проучите самъ обстойно въпроса за риболовството въ неговата цѣлостъ и досегашната развой, за да можете да направите една важна стїлка напредъ.

Въ една областъ като тази за риболовството, кѫдето липсва достатъчно потикъ отдолу, отъ обществото, ще може да се разчита на творчество само когато службата бѫде повърнена на лице, което да е срастило съ водната стихия, на лице съ енергия и замахъ, на човѣкъ съ общественъ

духъ, който върва въ успѣха на дѣлото си. Създаването на риболовство не е наука, а въпростъ на организация. Когато му трѣбва съветъ отъ хора на науката, организаторътъ ще ги потърси. Онѣзи лица, които до сега сѫ били началници на риболовството и носятъ моралната отговорност за нещастното му положение, които съ подписа си сѫ заявили, че нѣма условия за успѣшна работа въ Черното море, въ никакъ случай немогатъ да проявятъ творчество. Да се остави риболовството въ тѣхните рѣже, това значи, да продължава досегашния духъ на бездейност.

Организаторътъ на риболовството трѣбва да бѫде съ развѣрзани рѣже за работа, затова той не бива да бѫде прѣко подчиненъ на началникъ отъ друга служба, който нѣма личенъ интересъ и компетентностъ по риболовството. Понеже тази служба не е толкова голѣма, за да се създаде особено отдѣление за нея, най-целесъобразно ще бѫде началникъ на риболовното бюро да бѫде прѣко подчиненъ на министра.

Накрай, като изказваме надеждата, че Вие, г. министре, ще се вслушате въ пожеланията на нашата общественна организация, която желаетъ само издигането на българското риболовство, дължимъ да добавимъ, че ние сме винаги на Ваше разположение, когато бихме могли съ каквото да било да Ви бѫдемъ въ помощъ за разрешаването на онѣзи въпроси, които стоятъ въ връзка съ цѣлите на Български Народенъ Морски Соворъ.

Председателъ на Гл. Упр. Тѣло на Б. Н. М. С.: П. Стояновъ
Гл. секретарь на Гл. Упр. Тѣло на Б. Н. М. С.: Г. Славяновъ.



ИЗЪ ЧУЖДИТЕ ВОЕННИ ФЛОТИ.

Англия. Новата организация на английските подводници, влѣзла въ сила отъ месецъ юни т. г., е следната:

1. Флотилия (Срѣдиземно море) — 4 подводника отъ типа „R“ и 3 подводника отъ типа „O“, всичко 7 подводника.

2. Флотилия (при Атлантическия флотъ) — 8 подводника отъ типа „L“, базиращи се въ Девенпорть.

3. Флотилия (въ Китайските води) — 6 подводника отъ типа „O“ и 5 подводника отъ типа „P“, всичко 11 подводника.

4. Флотилия (базираща се въ Портсмутъ) — 5 подводника отъ типа „L“ и 2 подводника отъ типа „M 2“, които съставляватъ „учебна полуфлотилия“ и една резервна полуфлотилия въ съставъ 10 подводника отъ типа „L“ и 2 подводника отъ типа „M 3“ — всичко 18 подводника.

5. Флотилия (база Портландъ) — 7 подводника отъ типа „H“ и 1 подводникъ отъ стария типъ „R“, всичко 8 подводника.

По този начинъ отъ всички 60 английски подводници 52 сѫ организирани въ 5 флотилии, а останалите 8 сѫ въ ремонтъ или резервъ. Отъ организираните въ 5 флотилии 52 подводника 34 се базиратъ въ английски води, а останалите 18 (I и III флотилия) — въ чужди води.

— На 11 юни т. г. въ корабостроителницата „Кемелъ Лердъ и Си“ въ Беркенхедъ е започната постройката на лекия кръстосвачъ „Achilles“, който е първиятъ корабъ отъ корабостроителната програма 1930 год. Останалите кораби отъ сѫщата корабостроителна програма сѫ разпределени за строежъ между следните корабостроителници: леките кръстосвачи „Neptune“ и „Ogion“ — Порт-

смутъ и Девонпортъ; водача на флотилия торпедоносци „Duncans“ — Портсмутъ; 8 торпедоносца — въ частни корабостроителници; подводника „Rorosie“ — въ корабостроителницата на Викърсъ-Армстронгъ; два малки подводника — въ Чатамъ; 4 стражеви кораба и единъ мреженъ заградителъ — въ държавните корабостроителници.

Франция. — Назначенъ е главенъ инспекторъ на французските морски сили въ Срѣдиземно море (въ военно време главнокомандуващъ на тѣзи сили) вице адмиралъ Венди (Vendry) вместо досегашния такъвъ вице адмиралъ Левавасерь, който се уволява по предѣлна възрастъ (62 години).

— Въ края на м. юни новопостроения кръстосвачъ „Фошъ“ е произвелъ пробни артилерийски стрелби; хвърчилоносача „Commandant Teste“ е на-пушнала пристанището, кѫдето се строи (Бордо) и е отишъл въ Тулонъ за да му се постави въоръжение; Кораба водачъ на флотилии „Aigle“ е произвелъ предварителни прости. Въ течение на последната неаѣля отъ м. юни подводника „Surgouf“ е произвелъ въ Шербургъ първите си артилерийски стрелби. Подводникъ „Poncelet“ е билъ подложенъ на първи прости и изпитания въ началото на м. юлий. Сѫщо така и подводникъ „Ach閞on“ е излизалъ отъ Брестъ за пробни изпитания. Стражевия корабъ „D'Entretasteaux“ още не е спуснатъ на вода, поради необходимостъ на ремонтъ въ устройството за спущане; еднотипниятъ стражеви корабъ „Savorgnan de Brazza“ е спуснатъ на вода въ Бордо на 18 юни.

— Презъ време на стоението на линейния корабъ „Жанъ-Баръ“ въ сухия докъ, въ Тулонъ, въ кораба е избухналъ пожаръ, който е повредилъ значително електрическата инсталация. Кораба,

които е въ капитален ремонтъ, поради пожара, ще бъде значително задържанъ още въ дока.

Италия. — Въ началото на м. юни е утвърденъ военно-морският бюджетъ на Италия на сума 1,575,000,000 лири (миниатюричният бюджетъ е билъ 1,475,996,000 лири); при това характерно е да се отбележи, че утвърждаването на бюджета е било прието съ пълно большинство — само единъ е гласувалъ противъ. За новото корабостроение съ отдѣлени отъ общата сума 725,000,000 лири, което съставлява 46% отъ сумите по целия бюджетъ (въ 1930 год. за новото корабостроене съ били отдѣлени 600,000,000 лири, т. е. 41.5%); отъ това се вижда, че по отношение на бюджета отъ 1930 г. новиятъ бюджетъ е увеличенъ съ 6%, а новото корабостроение съ 20%.

Германия. Кръстосвача „Емденъ“, който по настоящемъ се намира въ задгранично плаване, въ течение на месецъ юни т. г. се намиралъ въ японски води.

Полша. Новите подводници „Rys“ и „Zbik“, които се строятъ въ Франция за нуждите на полския воененъ флотъ, още не съ привършили пробните изпитания. Въ началото на месецъ юли т. г. тѣ съ излизали на нѣколко пъти отъ Шербургъ въ морето за проба.

— Идвайки отъ полското пристанище „Гдини“ на 15 юни е пристигналъ въ Шербургъ транспорта „Вилия“ за да натовари и отнесе въ Полша военни материали.

Финландия. На 9 юли т. г. корабостроителницата на Крейтонъ „Вулканъ“ въ Турку е спустила на вода втория броненосецъ за брѣгова отбрана — „Hämeenlinna“. Елементите на двата финландски новопостроени броненосца за брѣгова отбрана — „Vainamoinen“ и „Uusimaa“ съ следните: водоизмѣщване 4000 тона, скоростъ 18 възела въ часъ; артилерия IV — 24·2 см. ордия и VIII — 12 см. противоаеропланни ордия; дължина 92 метра, широчина 16 метра и газене 4·5 метра. Първиятъ отъ тѣхъ ще бъде окончателно готовъ презъ лѣтото 1932, а вториятъ — презъ лѣтото 1933 година.

Ромния. На 20 юни т. г. е пристигналъ въ Кюстендженското пристанище новопостроената въ Италия матка за подводници „Constanza“. Нейните елементи съ следните: водоизмѣщване 2300 тона; скоростъ 13 възела въ часъ, артилерия II — 10·2 см. ордия и две картечници; дължина 77·3 метра, широчина 11·3 метра и газене 4 метра. Главните механизми съ дизель-мотори съ мощностъ 1000 конски сили; районъ на действие около 1500 мили. Този корабъ-матка за подводници е построена съ огледъ да може да бъде използвана и като миненъ заградител.

— Споредъ последните достовѣрни съобщения Кюстендженското пристанище се характеризира съ следните данни: дълбочина на входа 9 метра; дължина на кеевата стена за приставане — 2590 метра съ дълбочини предъ нея 8 до 9 метра; въ пристанището за изнасяне на нефть кеевата стена е дълга 1400 метра съ дълбочина предъ нея 9 $\frac{1}{2}$ метра. Изобщо въ пристанището има място за застяване на кеевата стена за 30 параходи съ дължина по 125 метра. То има и следните модерни срѣдства за товарене: единъ 40 тоненъ електрически кранъ и втори 40 тоненъ плаващъ кранъ. Сега въ пристанището има 27 щерни за нефть, всѣка съ вмѣстимостъ по 4000 тона т. е. общата вмѣстимостъ 108000 тона; освенъ това въ строежъ съ 33 нови щерни за нефть и съ въ проектъ да бѫдатъ построени още

20 щерни — всички съ вмѣстимостъ всѣка по 4000 тона. Въ пристанищата има още 3 елеватора за зърнени храсти, които събиратъ 35000 тона зърна, и се строи четвърти елеваторъ. Строи се също мортоновъ елингъ за изваждане на кораби съ водоизмѣщване до 1000 тона при дължина 40 метра. Пристанището се разширява значително съ огледъ да може да даде възможностъ да се товарятъ едновременно 50 парахода. Независимо отъ това при разширението на пристанището ще се отдѣли специално място за военно пристанище съ необходимите му брѣгови съоружения, което до сега не е съществувало, а за нуждите на военните кораби е била отдѣла една част отъ кеевата стена. За военното пристанище се предвижда да се построятъ два суши дока (едини дълъгъ 230 метра, а другиятъ — 110 метра), при това една отъ тѣхъ ще може да служи за поправка на линейни кораби съ газене до 9 метра. (Изъ „Морски сборникъ“, Ленинградъ 1931 г., кн. 7; С. Н. И.).

**

Новъ корабъ за норвежкиятъ флотъ. Въ последните дни на м. май, е привършена постойката на кораба „Нансенъ“, имащъ 1550 тона. Тази постройка за норвежкиятъ воененъ флотъ е за полярни експедиции, и ще служи колкото за научни, така и за военни цели.

Този корабъ, носящъ името на великия изследователъ, е построенъ по начинъ да може да противостои на голъмите налѣгания на леда и да може да служи като ледоразбивачъ. Снабдънъ съ усъвършенствани апарати за научни цели, неговото въоръжение, като бойна еденица, е следното: две ордия по 100 м./м., едното носово, другото — кърмово. Две ордия по 47 м.-м., по едно на всѣка стена. Възможността да изпълнява функциите си и въ много лошо време, е дадена, като носовото ордие е издигнато много високо.

На кърновата част има единъ аеропланъ съ приспособление за излитанието му.

„Нансенъ“ е построенъ въ корабостроителницата на Horten. Снабдънъ е съ парна машина имаща 2200 HP. Котлите иматъ смѣсено отопление (съ нафтъ и въглища). Срѣдна скоростъ 16 мили, районъ на действие 7000 мили. Командънъ персоналъ и екипажъ: 75 човѣка.

Ст. Славчевъ — Ливорно.

Английското адмиралтейство е дало възможностъ на Кенсингтонския естественъ музей да устрои на линеенния корабъ „Родней“ специална лаборатория и да изпрати съ кораба свои представители, които да изучатъ живота въ морето при брѣговете на западна Индия и да събератъ материали за музея, като корали, медузи, риби, водорасли и други.

С. Ч.

Въ № 12 отъ Харбинския вестникъ — „Хлѣбъ Небесный“ е помѣстена статията „Островъ Корфу“ отъ Б. А. Въ нея авторътъ предава историческата, но малко известната телеграма отъ руския императоръ до държавните глави на съюзниците на Русия правителства, въ която императора Николай II искалъ веднага да се пренесатъ отъ албанските брѣгове остатъците отъ срѣбъската армия и срѣбъските бѣланци, за да се спасятъ отъ неминуемата гибелъ. Въ случай на неизпълнение искането на императора, той заплашвалъ съ отглеждането си отъ съюза. Това заплашване изглежда, че е повлияло, защото както е известно остатъка отъ разнѣбитената срѣбъска войска бѣше пренесена съ съюзнишки кораби отъ албанските брѣгове въ островъ Корфу.“

С. Ч.

МОРСКИ НОВИНИ.

Югославия. Корабостроителните заводи въ Моржанъ сѫ наети отъ една французка компания, която ще ги разшири и експлоатира по модеренъ начинъ.

Югославянската държава изразходва годишно около 500 милиона лева за повдигане търговското мореплавание. Основаната „Презоаканска компания“, редовно извършва свойтѣ рейси.

Турция. Турския търговски флотъ, вследствие на голѣмитѣ бури въ Черно и Егейско морета презъ януарий и февруари, е претърпялъ голѣма загуба. Съ потъването на паракодитѣ: „Jesil Irmak“, „Intere“, „Rize“, „Bogca aba“, „Teceli“ и „Adalet“ той е спадналъ на 217 кораба съ 108,593 тона.

На 20. мартъ въ Генуа сѫ били направени пробитѣ на контра-миноносца „Kosa-tepe“, построенъ за Турция. Той е далъ максимална скоростъ 43·10 мили и поддържана срѣдна скоростъ 41·28 мили. Той ще биде днесъ най-бързия воененъ корабъ въ Срѣдиземно море.

Плаваша фабрика за ловъ и обработване на китоветъ. Едно норвежко дружество е започнало постройката на единъ корабъ-фабрика. Това е една истинска грамадна фабрика дълга 160 метра съ водоизмѣщение 32,000 тона. Този корабъ е снабденъ съ последнитѣ усъвършенствувани машини за обработка и консервиране въ открито море на рибата. Той ще произвежда годишно 20,000 тона масло отъ китъ. Той ще има екипажъ 300 души (моряци и работници). И най-интересното е, че той ще биде снабденъ съ единъ хидропланъ, чиято работа ще биде да открива китоветъ и да дава посоката на лова въ ледоветъ.

Удължаване на кораби. Заводитѣ „Palmer's Shipbuilding and iron C-o“, насокро привършиха една смѣла операция въ корабостроението съ удължаванието на кораба „Saganac“. Работата се е състояла въ това да се постави въ срѣдата, като удължение, още една частъ дълга 95 метра и имаща водоизмѣщение 4,000 тона. Това е станало като паракодъ е билъ иваденъ въ докъ и разрѣзанъ на две. После тѣзи части сѫ били пустнати на вода и съединени съ новопостроената частъ. Този паракодъ, представляващъ наливень корабъ за петролъ, принадлежи на „Anglo-American-oil C-o“. Първоначално той е ималъ 160 метра дължина съ чисто водоизмѣщение 7,560 тона, и съ удължаването му той има вече чиста товароспособностъ 11,560 тона.

Гърция. Споредъ точнитѣ официални сведения презъ месецъ мартъ отъ 364 товарни кораби, които гръцкия флотъ притежава 124 съ тонажъ 379,000 сѫ били разоражени, по липса на работа. Това представлява една трета отъ цѣлия й флотъ (1,200,000 тона). Отъ това спиране на тѣзи паракоди 7,000 души моряци сѫ безъ работа.

Съобщава: Н. Найденовъ.

Най-високия приливъ въ St Malo. На 7 мартъ 1931 г. въ 7 ч. 30 м. сутринта, въ St. Malo (канала Ламаншъ) е станълъ най-високия, за най-високия такъвъ, отъ много години наредъ. Разликата между най-високото и най-ниското ниво е била 12 м. 88 см. при низко барометрическо налягане. Много мѣстни рибари казватъ, че никога не сѫ виждали единъ такъвъ високъ приливъ. Южния желѣзоплатъ кей, е билъ потопенъ въ водата. Пристигналиятъ отъ Соутхамптонъ паракодъ Princess Era, въ момента на най-високата вода, представлявалъ една истинска куриозна гледка. Нѣкои малки лодки били седнали

върху кея. При низката вода, въ 2 ч. 30 м. сл. об., се открили много пѣсъчни банки и скали, които, нѣкои рибари, не сѫ виждали никога. Тълпи отъ хора сѫ навлѣзли твърде наявтуре по скалите, за да търсятъ разни морски растения и животни. Н. ПАН.

Мария Целеста.⁴⁾ Кой не е чувалъ за „Мария Целеста“. Ето вече шестъ десетилѣтия се изминаха отъ тази фатална случка, която за първи пътъ възбуди човѣшките сърдца, а близо едни година — откакъ въ единъ хамбургски вестникъ, като фейлетонъ, се опитаха да дадатъ приблизителнитѣ възможности за обяснение на тази тайнствена загадка. Нѣкой отъ тѣхъ бѣха успѣли да дадатъ описание доста близки до самата действителностъ.

Но само на англичана Лоренсъ Кеатингъ се отдала щастливата случайностъ да се запознае съ единствения останалъ живъ отъ обслугата на „Мария Целеста“ — готовача Пембергтонъ, който разказалъ за действителната случка и разкрилъ тъмната завеса на престъплението, което е извършено съ „Мария Целеста“.

Холандското списание „Нептунъ“ № 5 отъ 1929 г., органъ на капитанитѣ и офицеритѣ отъ търговския флотъ, пише следното:

Американскиятъ вѣтроходъ „Мария Целеста“ на 4 октомври 1872 г. е билъ намѣренъ въ Гибралтаръ отъ английския вѣтроходъ „Дей Грация“. Споредъ показанията на капитана отъ „Дей Грация“ на „Мария Целеста“ не е имало никаква жива душа. Също така не е имало никаква следа отъ обслугата му, състояща се отъ десетъ человѣка, които се намирали на борта му въ Ню-Йоркъ, когато е тръгналъ за Гибралтаръ. Пембергтонъ разказалъ, че когато „Дей Грация“ е настигнала „Мария Целеста“, то той е ималъ още четирима отъ обслугата си. Последнитѣ сѫ преминали като обслуга на „Дей Грация“ и тамъ сѫ мълчали като риба съ надежда да получатъ възнаграждение за безстопанственъ корабъ, намѣренъ въ морето. Кеатингъ е установилъ, че двата вѣтрохода сѫ били вързани единъ до други въ Ню-Йоркъ и сѫ имали еднакво предназначение за плавуване. Случката съ „Мария Целеста“ се е разиграла така:

Отъ десетъхъ, които сѫ образували обслугата, двамата били капитанътъ Бригъ съ неговата дребна женица. Тѣ имали едно пияно, което при една бура се откъснало отъ мѣстото си и преди да успѣятъ да го задържатъ, убило жената на капитана.

По характеръ капитанътъ билъ недостъпенъ, а следъ тази случка, той изгубилъ разсъдъкъ си, и въ своето заблуждение обвинявалъ помощника си за сполетѣлото го нещастие. Помощника му Хумлокъ билъ едъръ като джъбъ и силенъ като лъвъ,eto защо въ него се съмнявалъ за убийството на жена му. Бригъ постоянно натякавалъ на Хумлокъ, че ще го даде подъ сѫдъ. Отъ това се породила голѣма вражда между двамата. Напоследъкъ капитанъ Бригъ станалъ толкова лудъ, че при остръвъ Азоренъ се хвърлилъ въ морето, по всѣка вѣроятностъ „подпомогнатъ“ отъ помощника си Хумлокъ.

Следъ като Хумлокъ поеълъ командването на „Мария Целеста“, моряка Венхольъ го нападналъ и въ борбата случайно падналъ въ морето, безъ да могли да го спасять отъ устата на акулите. Трима отъ останалата обслуга отъ страхъ да не попаднатъ

⁴⁾ Разгадка на втората частъ отъ статията на Фридрихъ Линденманъ — „Мъртви кораби“, помѣстена въ книга № 8, год. VII, (1931 г.), стр. 12 — 14 отъ нашето списание „Морски Сговоръ“.

подъ съждъ за убийство и бунтъ на кораба, когато наблизили бръгът на Азоренъ, напуснали кораба. Останали на вътрохода още четирима, между които трима от тяхъ въ Ню-Йоркъ дошли отъ „Дей Грация“ на „Мария Целеста“.

Когато „Дей Грация“ е настигналъ „Мария Целеста“ — южно отъ Гибралтаръ, взель останалитъ четирима въ своята обслуга и предъ пристанищните власти капитана заявили: „Намѣрилъ Мария Целеста, напуснатъ, и предявилъ искъ за подлагаемото му се въз награждение. При все, че пристанищните власти съ направили най-подробно разследване, не съ могли да откриятъ нищо подозрително, дали съ въз награждението и съ го пуснали. Останалитъ

живи отъ „Мария Целеста“, както и избѣгалитъ трима, съ се крили, поради простата причина, че съ се страхували да не ги подведѣтъ подъ съждъ за бунтъ и убийство на кораба, безъ да могатъ да се оправдаятъ.

Корабника Досель, дълго време живѣлъ въ Срезбургъ, занимавалъ се е съ търговия на дребно и въ 1917 год. умрѣлъ.

Резултатитъ отъ своите търсения и изследвания Кеатингъ издалъ въ една книга, която въ Англия се е разпродала въ голѣмо количество, при все, че е била написана на много високъ стиль. Тя е вече преведена на холандски и френски.

(Изъ „Hansa“ 1929; Преводъ: Д. Фурнаджиевъ.)



(Приключение на 1/X. 1931 год.)

Балабановъ, Проф. Ал. — „Всички българи за Варна“ (сп. „Българска земя“, кн. № 3, София 1931 г.).
Българскиятъ тимъ за балканиядата. Резултатътъ отъ последните състезания на вода въ басейна „Диана“. Победителите. Кои съ избраници на България. (в. Спортъ, год. VIII, брой 413, София 9. IX. 1931 г., стр. 1 и 2).

Български Народенъ Морски Сговоръ въ своя защита (в. „Черно море“, год. III, брой 717, Варна 13. IX. 1931 г., стр. 2).

Бланшъ, Л. — „Оригинално брачно съжителство въ океанското дъно“ (сп. „Рибарски прегледъ“, год. II, брой 1, София 1931 г., стр. 14).

Василевъ, Григоръ — „Варна, като държавенъ и националенъ въпросъ“ (сп. „Българска земя“, кн. № 3, София 1931 г.).

Wehberg, Hans — „Capture in War in Land and Sea“ — Книгата третира въпроса за правоотношенията въ връзка съ запазването на имущества въ време на война, както на сушата, тъй и въ морето (210 стр. цена 5 шилинга).

Водниятъ спортъ въ Германия — (в. Бургаски фаръ, год. XIV, брой 2851, Бургасъ 27. VIII. 1931 г., стр. 2).

Грозевъ, Гр. Ив. — „Доходността отъ риболовството“ (в. Знаме, год. VII, брой 189, София 21. VIII. 1931 г., стр. 4).

Димитровъ, Проф. Т. — „Парковата украса на Варна“ (сп. „Българска земя“, кн. № 3, София 1931 г.).

Дудевъ, Д. „Кръстосвачната ескадра на графъ Шле“ (сп. Военно-морска библиотека, № 1, София, априлъ 1931 г., стр. 49—114).

Добревъ, Кирилъ — „Варна“ — Положението на пияцата. Земеделие. Трафикъ. Пристанище. Движение на кораби и тонаажъ. Риболовство. Промишленост и търговия. Положение на колониала. Желѣзария. Съклария. Манифактура — (в. Търговско-промишленъ гласъ, год. IX, бройове 1617, 1618, 1620, 1621 и 1623, София, августъ и септември 1931 г., стр. 2).

Данчовъ, Иняк. Ю. — „Инженеръ Ст. Сарафовъ и ролята му за изграждането на ж. п. на мрежа и на пристанищата“ (Списание на Българското Инженерно-Архитектурно Д-во, год. XXXI, брой 18, София 20. IX. 1931 г., стр. 398—400).

Дренски, П. — „Горчичка“ — „Rhodeus amarus L.“ (сп. Рибарски прегледъ, год. II, брой 1, София 1931 г., стр. 5—7).

Иширковъ, А. — „Бѫдещето на Варна“ (сп. „Българска земя“, кн. № 3, София 1931 г.).

Ибаньесъ, Бласко „Човѣкътъ задъ борта“ (в. Зора, год. XIII, брой 3676, София 2. X. 1931 г., стр. 2).

Ивановъ, Сава Н. — „Какъ се отпразнувал 50 годишниятъ юбилей на Морското училище“ (сп. Морски Сговоръ, год. VIII, брой 7, Варна IX. 1931 г., стр. 5—9).

Игнатовъ, В. — „Изъ живота и дейността на Б. Н. М. С.“ (сп. Морски Сговоръ, год. VIII, брой 7, Варна IX. 1931 г., стр. 20 и 21).

Изложение до г. министера на желѣзнниците — (сп. Морски Сговоръ, год. VIII, брой 7, Варна IX. 1931 г., стр. 22 и 23).

Кацаровъ, Гавр. И. — „Изъ древната история на Варна“ (сп. Българска земя, кн. № 3, София 1931 г.).

Кировъ, К. — „Климатъ на Варна“ (сп. „Българска земя“, кн. № 3, София 1931 г.).

Краевъ, Ст. — „Държавната риболовъдна станция въ Самоковъ“ (сп. „Рибарски прегледъ“, год. II, брой 1, София 1931 г., стр. 4 и 5).

Консуловъ, Проф. Д-ръ Ст. — „Една важна стъпка на новия министър на желѣзнниците“ (сп. Морски Сговоръ, год. VIII, брой 7, Варна IX. 1931 г., стр. 1 и 2).

Михайловъ, Ив. — „Елементи на рѣчния флотъ“ (Военно морска библиотека, № 1, София, априлъ 1931 год., стр. 3—14).

Марковъ, Д. — „Строежъ на военни кораби“ (в. Народна отбрана, год. XIII, брой 1549, София 3. VIII. 1931 г., стр. 3 и 4).

„Möwe“ — Втората му и последна пиратска война — (в. Черно море, год. III, Варна, септември 1931 г.).

Н-въ — „Плаването“ (в. Народна отбрана, год. XIV, брой 1549, София 3. VIII. 1931 г., стр. 4).

Найденовъ — „Отъ Сена до Мисисипи“ (в. Варненски новини, год. XIX, бройове 2565, 2567 и 2569, Варна, августъ 1931 г., стр. 2).

О. Б. „Впечатления отъ Варна“ (в. Отечество, год. XII, брой 522, София 5. IX. 1931 г., стр. 4).

Петдесетъ годишния юбилей на Морското училище — (в. Слово год. IX, брой 2742, София 10 VIII. 1931 г., стр. 3).

Пампуловъ, Иняк. Пр. — „Нови строителни стомани въ корабното машиностроение“ (сп. Военно-морска библиотека № 1, София, априлъ 1931 г., стр. 114—119).

Половичъ, Г. — „Италия и значението на Адриатическо море за нея“ (в. Отечество, год. XII, брой 522, София, 5. IX. 1931 г., стр. 2).

Предизвиканъ отговоръ отъ страна на Българския Народенъ Морски Сговоръ (в. Варненска поща, год. XVIII, брой 4603, Варна 12. IX. 1931 г., стр. 2).

Петровъ, А. — „Сулинаджинътъ по Бъломорския край“ (сп. Рибарски прегледъ, год. II, брой 1, София 1931 г., стр. 7—8).

Пампуловъ, Иняк. Пр. — „Пробниятъ състезания на Варненския спортъ легионъ на 16 августъ 1931 г.“ (сп. Морски Сговоръ, год. VIII, брой 7, Варна IX. 1931 г., стр. 14—15).

Пампуловъ, Иняк. Пр. — „Състезанията между легионите на Б. Н. М. С. въ гр. Русе на 22. и 23. августъ 1931 г.“ (сп. Морски Сговоръ, год. VIII, брой 7, Варна IX. 1931 г., стр. 15—19).

Радевъ, Проф. Ж. — „Черно море и българското крайбрежие“ (сп. „Българска земя“, кн. № 3, София 1931 г.).

Piggot, Sir Francis — „The Free Seas in War — Тa oik the Freedom of the Seas“ — Книгата третира въпроса за свободата на морските съобщения въ време на война и правото за преглеждане и залявяне на корабите — (81 страница, цена 2 шилинга и 6 пенса).

Разбойниковъ, Я. Сп. — „Черно море — географско описание“ — Книшка за курсисти и учители — (Научна географска библиотека, № 7, Пловдивъ 1931 г., 48 страници, цена 10 лева).

Разбойниковъ, Я. Сп. — Кратка хидрография — Ръководство за курсисти и учители — (Научна географска библиотека № 8, Пловдивъ 1931 г., 60 страници, цена 20 лева).

Рибарски конгресъ въ Свищовъ — (в. Търговско промишленъ гласъ, год. IX, брой 1633, София 14. IX. 1931 г., стр. 2).

Стоенчевъ, Ив. — „Петдесет годишната дейност на Морското машинно училище“ (в. Слово, год. IX, брой 2737, София 4. VIII. 1931 г., стр. 2).

Стояновъ, Проф. Д-ръ П. — „Варна; бисерът на България“ (сп. „Българска земя“, кн. № 3, София 1931 г.).

Състезанията за подбиране тимът за Балканияда започнаха. Първите резултати. Главната борба е между Варна и Русе. (в. Спортъ, год. VIII, брой 412, София 8. IX. 1931 г., стр. 3).

Стояновъ, Проф. Д-ръ П. — „Международния конгресъ по физиотерапия въ Линежъ“ (Известия на балнеоложкото д-во въ България, год. I, брой 3 и 4, София август 1931 г., стр. 4—10).

Слисаревски, К. Д. — „Марсилскиятъ търговски флотъ през 1930 г.“ (в. Търговско-промишленъ гласъ, год. IX, брой 1643, София 25. IX. 1931 г., стр. 2).

Сокачевъ, Ив. — „Да черпимъ поука“ (сп. „Рибарски прегледъ“, год. II, брой 1, София 1931 г., стр. 2—4).

Състезанията на водень спорть — (в. Зора, год. XIII, брой 3678, София 30. IX. 1931 г., стр. 6).

Славянъ, Г. — „Законъ за търговското корабоплаване“ (сп. Морски Сговоръ, год. VIII, брой 7, Варна IX. 1931 г., стр. 2—5).

Станюковичъ, К. М. — „Буря“ — Разказъ — Превела Кепова — (сп. Морски Сговоръ, год. VIII, брой 7, Варна IX. 1931 г., стр. 11—13).

Станчевъ, Хр. — „Пловдивските състезания на вода през м. юни 1931 г.“ (сп. Морски Сговоръ, год. VIII, брой 7, Варна IX. 1931 г., стр. 13—14).

Тодоровъ, Т. — „Поука отъ Ютландския бой“ (сп. Военно-морска библиотека, № 1, София, априлъ 1931 г., стр. 140—154).

Травиничевъ — „Голъмтото заграждане въ Северно море“ — Превель Сава Н. Ивановъ — (Воено-морска библиотека № 1, София 1931 г., стр. 114—119).

The Armaments Year-Book 1929—30. Статистика и общи сведения относно състоянието на въоръжените сили на всичките страни въ свѣта — (Издание на Обществото на Народите, подвързана, цена 20 шилинга).

Техникъ — „Юбилея на Морското машинно училище въ Варна“ (в. Технически гласъ, год. VI, брой 115—116, София 1. IX. 1931 г., стр. 2 и 3).

Торосъ — „Втория конгресъ“ (сп. Рибарски прегледъ, год. III, брой 1, София 1931 г., стр. 8—10).

Умански, Инж. Е. — „Какво трбва да биде торпедото за контър-миноносците по опитите отъ съветовната война“ — Превель С. Стефановъ — (Воено-морска библиотека, № 1, София, априлъ 1931 г., стр. 14—27).

Филовъ, Б. — „Варна и античното изкуство“ (сп. „Българска земя“, кн. № 3, София 1931 г.).

Fra Diavolo — „Най-добрия спорть“ (сп. Рибарски прегледъ, год. II, брой 1, София 1931 г., стр. 11—14).

Цоневъ, Ил. — **Берова, Н. и Ивановъ Т.** — „Изследване термо-минералните води въ България“ 1. Баня Костенецъ и 2. Павелъ баня. (Известия на балнеоложкото дружество въ България, год. I, брой 3 и 4, София август 1931 г., стр. 20—22).

Шведе, Е. — „Операциите въ Черно море през време на съветовната война“ — Превель Сава Н. Ивановъ — (Военно-морска библиотека, № 1, София, априлъ 1931 г., стр. 27—49).

Морска библиотека № 14. Издание на Българския Народенъ Морски Сговоръ. Варна 1931 г., 32 страници, цена 5 лева.

Следъ три години прекъсване, поради финансови причини, през м. юни т. г. излѣзе № 14 отъ Морска библиотека, като бесплатно приложение на списанието „Морски Сговоръ“. Отпечатаните въ повече екземпляри съ складирани въ канцеларията на Главното Управително

Тѣло на Б. Н. М. С. (Варна ул. Царь Борисъ № 6) и се продаватъ по отдельно по 5 лв. Въ № 14 отъ Морска библиотека сѫ помѣстени две обширни статии:

1. Разглеждане на законопроекта за търговското корабоплаване въ Народното събрание (18 страници) и

2. Мисли върху значението на морето и нашата морска политика отъ Г. Куповъ (12 страници).

Ние препоръчваме тази книжка на всички, които се интересуватъ отъ изтъкнатъ по-горе въпроси. С. Ч.

* *

Юбилеенъ сборникъ на Морското училище.

Варна 1931 г. (Издание на Морското училище, подвързанъ, 440 страници, 260 клишета, цена 100 лева).

По случай 50 годишнината на Морското училище (1881—1931 г.), подъ редакторството на начальника на училището (нашиятъ главенъ редакторъ) Сава Н. Ивановъ, е издаденъ обемистъ юбилеенъ сборникъ отъ 440 страници съ 260 снимки и портрети. Сборникът е грижливо подреденъ, чисто отпечатанъ (съ изключение на нѣкои отъ клишетата) и прави добро впечатление както по външния си видъ, така и съ съдържанието си. Сборникът е раздѣленъ на два, почти еднакви по количеството на страници отъ отдѣли — официаленъ и неофициаленъ.

Въ официалниятъ отдѣл на сборника е помѣстенъ „Отчетъ за 50 годишната дейност на Морското (бившето Морско машинно) училище“, съ следното съдържание: 1) Кратка история на Морското училище; 2) Учебните програми въ Морското училище през 50 годишното му съществуване; 3) Началнически, възпитателски и преподавателски съставъ през 50 годишното съществуване на училището; 4) Последователните списъци на выпускницъ отъ Морското училище; 5) Техническата подготовка въ училището; 6) Здравословните условия въ училището; 7) Физическо, морално, морско и музикално възпитание на учениците; 8) Самообразование — библиотека, читалня и беседи въ училището; 9) Форма, режимъ и традиции въ училището; 10) Участие на възпитаниците отъ Морското училище въ техническия, индустриския и стопанския живот на България; 11) Участието на възпитаниците отъ Морското училище въ техническия, индустриския и стопанския живот на България; 12) Листъ за подарението на морското училище суми, предназначени за посрещане разходите по изнасянето на 50 годишния юбилей на училището. Отчета е изпълненъ съ множество снимки отъ миналото и настоящето на училището, които го поясняватъ и разнообразяватъ.

Въ неофициалния отдѣл на юбилейния сборникъ на Морското училище сѫ помѣстени 48 статии — спомени, всички съ портрета на автора ѝ. Тия 48 статии-спомени сѫ озаглавени така: 1. Кратъкъ погледъ върху измнината по-ловинъ въкъвънъ путь на Морското училище — отъ кап. I р. Б. Стателовъ; 2. Мисли по случай 50 годишния юбилей на Морското училище — отъ кап. II р. Сава Н. Ивановъ; 3. До възпитаниците на Морското машинно училище — отъ зап. лейт. Ив. Стоенчевъ; 4. Ролята на флота на Н. В. въ културния напредъхъ на България — отъ лейт. Б. Ганчевъ; 5. Моятъ спомънъ за техническата школа — отъ зап. полк. К. Божковъ; 6. Допълнителни бележки къмъ моятъ спомънъ за техническата школа — отъ зап. полк. К. Божковъ; 7. Спомънъ — отъ зап. кап. I р. Д. Альовъ; 8. Речь на начальника на флота г-нъ полк. Кирковъ, произнесена предъ новопроръвдените технически офицерски кандидати; 9. Речь, произнесена отъ начальника на Машинното училище лейтенантъ Светогорски по случай повищението въ първи офицерски чинъ на старите възпитаници отъ Машинното училище; 10. Напътстваща речь, произнесена отъ начальника на Морска учебна част кап. I р. Б. Стателовъ по случай завършване пълниятъ курсъ на Морското училище отъ възпитаниците на 25 юбилеенъ выпускъ; 11. Изъ моите спомени — отъ инж. Ил. Христовъ; 12. Спомънъ за създаването на Дунавската флотилия въ Русе отъ мех. Карлсонъ; 13. Какъ се тури началото на Машинното училище въ 1881 г. — отъ Д. А. Тодоровъ; 14. Изъ моето минало — отъ Иванъ Недковъ; 15. Спомънъ — отъ Г. х. Пантилевъ; 16. Спомънъ — отъ Ю. Тодоровъ; 17. Спомънъ отъ ученичеството ми въ Машинното училище — отъ Ст. Н. Грифоновъ; 18. Изъ моите спомени — отъ Яни Костовъ; 19. Спомени отъ Машинното училище — отъ Ив. Кръстевъ; 20. Едно корабокрушение въ Балтийското море — отъ М. Ивановъ; 21. Спомени — отъ Ст. Георгиевъ; 22. Една равносѣтка — отъ Т. Михайлова; 23. Спомени отъ Машинното училище въ гр. Варна — отъ Пенка Генова; 24. Спомени — отъ зап. мичманъ II р. Терзианасовъ; 25. Спомени — отъ Инж. Ив. Сивковъ; 26. Миналото — спомени отъ Машинното училище — отъ зап. лейт. Ив. Стоенчевъ; 27. Погребална процесия — отъ В. Д. Видинлиевъ; 28. Спомени — отъ Хр. Лечевъ; 29. Статия —

споменъ — отъ Хр. П. Спировъ; 30. Какъ атакувахме кръстосвача „Хамидие“ — отъ Хр. П. Спировъ; 31. Изъ живота на училището — отъ инж. Х. Агоповъ; 32. Споменъ — отъ зап. мичманъ Г р. П. Г. Власилевъ; 33. Ролята на Машинното училище по създаването на морската ни авиация — отъ лет. Ст. Власилевъ; 34. Първите дни на нашето следване въ странство — отъ инж. корабостр. лейт. Пр. Пампуловъ; 35. Единъ таженъ споменъ — отъ инж. кораб. лейт. Пр. Пампуловъ; 36. Възпитаници на машинното училище, командирани въ чужбина за следване военно-морско училище — отъ лейт. Д. Дудевъ; 37. Участието на техническата обслуга отъ миноносецъ „Дръзки“ при атаката на турския кръстосвач „Хамидие“ — отъ мичманъ Г р. Ст. Вълковъ; 38. Въ отпускъ презъ 1917 г. — отъ М. С. Кацаровъ; 39. На тралъ въ 1919 г. — отъ М. С. Кацаровъ; 40. Следъ шестъ години — Стихове — отъ М. С. Кацаровъ; 41. Дни, които никога не ще забравя — отъ Хр. Г. Бакърджиевъ; 42. До Бриндизи и обратно — отъ П. Ращевъ; 43. Въ мяглата — отъ Вл. Д. Чешмеджиевъ; 44. Споменъ отъ миноносците — отъ Н. Вапцаровъ; 45. Маршъ на випускъ 1926—1932 г. — отъ Н. Вапцаровъ; 46. Мината Перникъ и Морското машинно училище — отъ инж. Хр. Ивановъ; 47. Възпитаници на Морското машинно училище въ параходите на Българското Търговско Парагодно Д-во — отъ инж. Д. Топалски и 48. Мнения и атестации за техническата дейност на възпитаниците отъ Морското училище.

Ние препоръчваме този единствен въ България юбилеен сборник изъ областта на морското дѣло на тѣзи, които се интересуватъ отъ основаването, дейността и развитието на нашето Морско училище, което е встѫпило вече въ 51 годинината отъ съществуването си.

С. Ч.

**

Военно-морска библиотека № 1. Изздание на Армейския Военно-издателски фондъ. Главенъ редакторъ полковникъ Ю. Пътевъ. София, априлъ 1931 г. (156 страници).

Морската литература въ България, въ миналото много бедна, сега, благодарение на пропагандата отъ страна на Б. Н. М. С., отъ денъ на денъ се увеличава съ значително бързи крачки. Презъ м. априлъ т. г. е турено начало на ново — военно-морско списание, издавано отъ Армейския военно-издателски фондъ. То има за цель да държи въ течение офицерите отъ българската армия за състоянието и развитието на военно-морското дѣло въ чужбина. Идеята е похвална и ние отъ сърдце поздравяваме инициаторите за издаването и. Първата книшка на новото списание, което се именува „Военно-морска библиотека“ има следното съдържание: 1. Елементи на рѣчния флотъ отъ Ив. Михайловъ; 2. Какво трѣбва да бѫде торпедото за контрѣ-миноносците по опитът отъ Европейската война отъ инж. Е. Умански (превель С. Стефановъ); 3. Операциите въ Черно море презъ свѣтовната война отъ Е. Шведе (превель Сава Н. Ивановъ); 4. Кръстосвачата ескадра на графъ Шле отъ Д. Дудевъ; 5. Нови строителни стомани въ корабното машиностроение отъ инж. Пр. Пампуловъ; 6. Голямото за-граждане въ Северното море отъ Травиничевъ (превель Сава Н. Ивановъ); 7. Поука отъ Ютлиндския бой отъ Т. Тодоровъ.

Книжката е трижливо и чисто отпечатана и е изпълнена съ множества рисунки, скици и чертежи. Ние я препоръчваме на всички, които се интересуватъ отъ състоянието и развитието на свѣтовното военно-морско дѣло.

С. Н. И.

**

Черно море — географско описание отъ А. Сп. Разбойниковъ. Книжка за курсисти и учители. Пловдивъ 1931 г. (Научна географска библиотека № 7, 48 страници, цена 10 лева).

Г-нъ А. Сп. Разбойниковъ, който презъ 1927 година издаде отъ името на Пловдивския клонъ отъ Б. Н. М. С. една похвална книжка отъ 72 страници — „Градъ Созополь и Пловдивската детска колония“, презъ настоящата 1931 г. ни поднася една нова популярна книжка отъ 48 страници — „Черно море — географско описание“. Книжката представлява отъ себе си № 7 отъ „Научно географска библиотека“ и е предназначена главно за курсисти и учители. Тя има следното съдържание: Образование, положение и го-лѣмина на Черно море; Изследване на Черно море; Общи характеристики черти; Име на Черно море и черноморска култура; Дълбочина, морско дѣло; Равнице на морето; Соленостъ и температура на черноморската вода; Движниятъ произходъ на черноморската вода; Вертикално разпределение на газовете; Отъ кѫде се е взелъ съроводорода въ Черно море; Черно море — Средиземно море; Движение

на Черноморската вода; Климатично значение на Черно море; Животъ въ Черно море; Ние българите и Черно море. Черноморски скумри (четиво). Делфини. Тюлени. Къмъ река Царева. Свети Никола и морската юда (Народна коледарска пѣсън).

Ние препоръчваме тази малка и евтина книжка, която все пакъ дава една хубава, ценна и върна картина за нашето Черно море, на всички наши учители географи и на учениците имъ.

Сава Н. Ивановъ.

**

Кратка хидрография отъ А. Сп. Разбойниковъ. — Ръководство за курсисти и учители — Пловдивъ 1931 г. (Научна географска библиотека № 8, 60 страници, цена 20 лв.).

Освенъ книгата „Черно море — географско описание“ презъ настоящата 1931 г. г-нъ Разбойниковъ ни поднася и друга книжка въ областта на морското дѣло — „Кратка хидрография — ръководство за курсисти и учители“. Тази книжка има следното съдържание: Уводна бележка; Тритъ елемента, които съставляватъ земното кълбо; Водата върху земното кълбо; Предметъ на хидрографията; Океанография; Морското дѣло, утайки; Океанските дълбочини, батиметрични карти; Океани и морета; Тритъ океана; Ледътъ върху морската повърхност; Температура и соленостъ на океанските повърхности; Дълбоките океански води; Движения на морската вода; Вълни; Приливи и отливи; Морски течения; морета; Характерни черти на моретата. Характеристика на покрайните морета; Сев. ледовито море; Характеристика на континенталните морета; Червено, Балтийско, Средиземно и Черно морета; Затворени морета; Каспийско море; Езера; Общи черти: Произходъ на езерата; физически животъ; Изчезване на езерата; Рѣки; Подпочвена вода и извори; Рѣката като текуща вода; Режимъ на рѣките; Рѣките подържани отъ снѣгове и дъждове; Наводнения; Нѣкои по важни рѣки; Морфология на рѣките; Бележка.

И тази книжка заслужава вниманието на нашите учители географи. Ний я препоръчваме и на всички наши членове, които искатъ да се запознаятъ накратко съ науката хидрография.

С. Н. И.

**

„The Shippings Season of the World's Produce“ by Mr. W. G. Rickman (Книгата струва 11 шилинга и 6 пенса; доставя се отъ автора ѝ Mr. W. G. Rickman, 20-Rookwood, Road, Stamford Hill, London № 16).

На моряците отъ търговския флотъ името на автора е известно отъ друга една негова работа, която е претърпяла вече трето издание — „The Shipowners Register of Port Charges“. Новиятъ му трудъ, който излѣзе отъ печать презъ м. февруари т. г., дава за всичките приморски страни въ свѣта списъкъ на главните пера за износа въ всяко отдѣлно пристанище съ указание какъвъ е билъ износа въ предшествуващите години и сезона на износа. За пристанищата които замръзватъ, сѫ указани отъ кога до кога морските съобщения се преустановяватъ. Книгата съдържа въ себе си, събрани съ голѣма акуратностъ, сведения относително особеностите за това или онова пристанище или стока. Тя се явява като много цененъ справочникъ не само за корабостопаните, но и за фирмите които се занимаватъ съ внось и износь, за застрахователните дружества, банките и въобще за всички лица, които работятъ въ областта на международната морска търговия.

С. Ч.

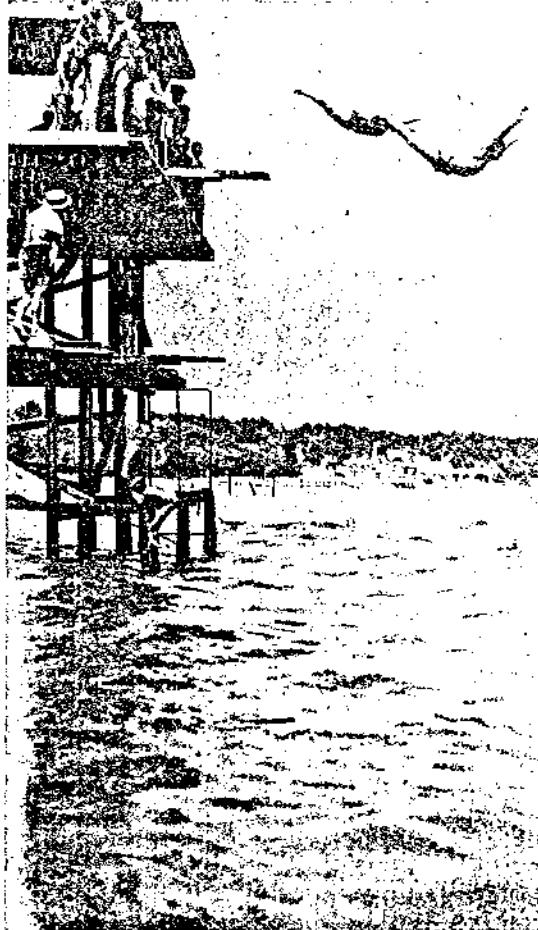
**САПУНА
КАМБАНА**

PERE NAI DOPRE
I ZAPAZVA BЪЛГОТО.

ВАРНА

ЦАРИЦАТА НА ЧЕРНО-МОРЕ, — НИЙ-КРАСИВИЯТЪ КУРОРТЪ ВЪ ЮГО-ИСТОЧНИ ЕВРОПИ.

НАЙ-МОДЕРНИ БАНСКИ СЪОРДЖЕНИЯ за студени и топли морски бани. Модерно казино въ морската градина, срещу банитѣ, съ първокласен ресторантъ и дансингъ на открито.



КРАСИВИ ОКОЛНОСТИ. Разходки и екскурзии по сухо и по море до близките околности, както и до Цариградъ.

ВСИЧКИ ВИДОВЕ СПОРТЪ — развлечения: театри, кинематографи, тенисъ клубъ, морски тържества.

ГОЛЪМИ МУЗИКАЛНИ ТЪРЖЕСТВА въ началото на м. августъ съ участие на най-видните български артисти. Презъ сезона гостуватъ народния драматически театъръ и народната опера.

УСЛОВИЯ НА ЖИВОТА НАЙ-ИЗНОСНИ.

ПЪРВОСТЕПЕННИ ХОТЕЛИ отъ 60 до 150 лева за легло.

ЧАСТНИ КВАРТИРИ стъ 1000—4000 лева за стая съ две легла за месецъ.

Обядъ или вечеря въ първокласни ресторани отъ 40—60 лв.

Въ второстепенни ресторани се получава здрава и изобилна храна на по-ниска цена.

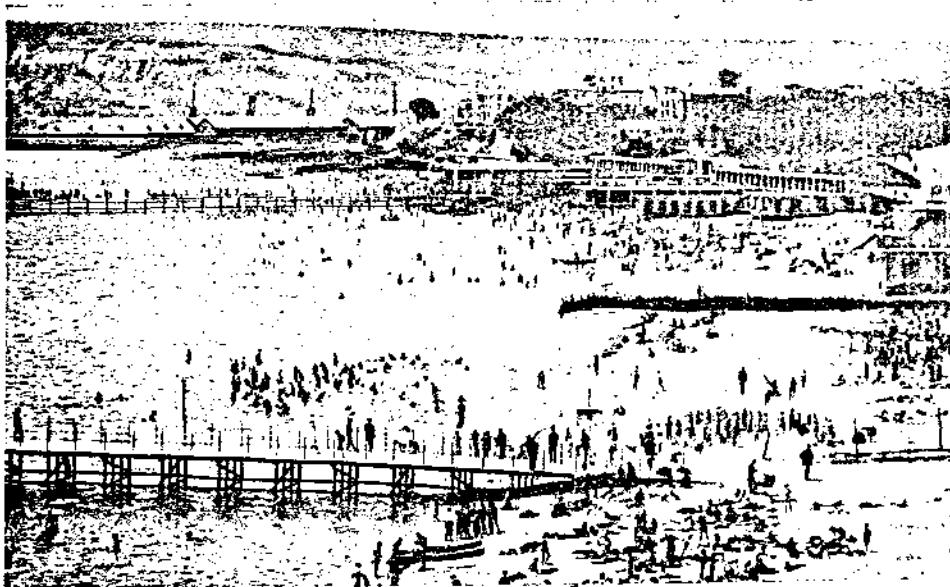
Табълъ д'отъ отъ 100—120 лв.

Лътовна такса и карта за цѣлния сезонъ 20 лева.

Такса за банитѣ:

1. Студени бани	{ I класа кабина 10 лв.
	II , , , 5 лв.
2. Топли бани	{ I класа кабина 30 лв.
	II , , , 20 лв.

Басейнъ . . . 15 лв.



Отъ 15 юни до 15 септември лътовниците се ползватъ съ 25% намаление по българските държавни желѣзници.

Бюрото за лътовници при общината въ приморската градина разполага съ пъленъ списъкъ на квартири, дава всички сведения и настанива лътовниците на квартири безъ възнаграждение.

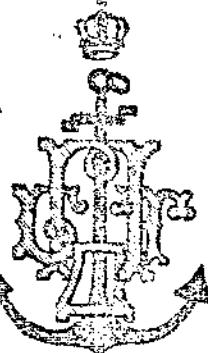
Отнасяйте се за всичко до бюрото за лътовници.

Българи пътувайте по море!

Българско Търговско Параходно Дружество — Варна.

Използвайте дружествените параводи за да получите възможността да се полюбувате на морето!

Съ парадите на Българското Търговско Параходно Дружество можете да направите пътувания, които да Ви оставят мили неизличими спомени. Вие ще опознавате крайбръжието и ще вкусите от прелестите на близкия изтокъ, чаровете на когото привличат хиляди и хиляди туристи от всички крайща на свѣта.



Дружеството поддържа три редовни линии:

a. **Крайбръжна**: Варна — Бѣла — Месемврия — Ахтопол — Созополь — Бургазъ — Кюприя — Василко — Ахтопол и обратно; — два пъти седмично. — Отъ 15. Юний до 15. Септемврий, директни съобщения Бургазъ Варна и обратно, специално за курорта.

b. **Пирейска**: Варна — Бургазъ — Цариградъ — Пирея — Хиосъ — Метелинъ и обратно; — два пъти въ месеца.

c. **Александрийска**: Варна — Бургазъ — Цариградъ Родосъ — Палестина — Александрия — Портъ-Сайдъ Островъ Кипър — Пирея и обратно; — два пъти въ месеца.

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

Особенъ интересъ представлява пътуването до Александрия, което се извѣршва съ луксозните и бързоходни параводи „Бургазъ“ и „Царь-Фердинандъ.“

СЪВИНОВЕНИ ЦЕНИ БЕЗЪ ХРАНА:

За Александрийския рейсъ:

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

Забележка. За избрзилна храна при задгранично пътуване, само за I и II класа, по лева 195 на денъ, закус.а, обядъ и вечеря.

За Пирейския рейсъ:

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

За крайбръжния рейсъ:

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

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

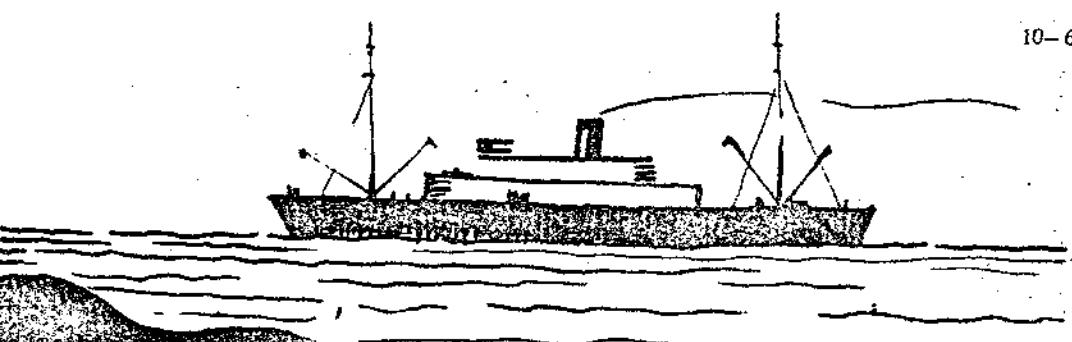
Храна по лв. 150 на денъ за I и II класа, за българското крайбръжие.

Забележка. Свърхъ горните такси за пътнишките билети се събират допълнително едно право въ Віра и Бургазъ по лева 15, а въ малката крайбръжна пристанище по лв. 5 на лице.

Най-подробни сведения, относно всичко, което интересува пътуващите, се получават отъ

агенциите на Дружеството въ Варна и Бургазъ и крайбръжните, а също и отъ Дирекцията.

10-6



СЪДЪРЖАНИЕ: 1) Рибарският конгресъ въ Свищовъ отъ Николай Пеневъ. Инж.-химикъ; 2) Морската литературна вечерь на българските писателки въ Варна и тѣхната екскурзия по черноморското крайбръжие отъ Я. Арнаудовъ; 3) Определение и размѣри на нашия черноморски брѣгъ отъ Ил. Батаклиевъ, Доцентъ по география въ университета; 4) Чарътъ на Черно море отъ Проф. К. Гракълъ — Виена; 5) Морски спортъ — Една нова придобивка на водния спортъ отъ Инженеръ Пр. Пампуловъ, главенъ ръководителъ на водния спортъ; 6) Официаленъ отдѣлъ; 7) Морски новини; 8) Морски книгописъ.